



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> 1111	De <b>Mme Laurence Robert-Dehault</b> ( Rassemblement National - Haute-Marne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Intérieur et outre-mer		<b>Ministère attributaire</b> > Intérieur et outre-mer
<b>Rubrique</b> > sécurité des biens et des personnes	<b>Tête d'analyse</b> >Incendie : situation de la flotte aérienne de sécurité civile de la France	<b>Analyse</b> > Incendie : situation de la flotte aérienne de sécurité civile de la France.
Question publiée au JO le : <b>06/09/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>27/12/2022</b> page : <b>6687</b>		

### Texte de la question

Mme Laurence Robert-Dehault alerte M. le ministre de l'intérieur et des outre-mer sur la situation de la flotte aérienne de sécurité civile de la France. Si la France peut se targuer d'être l'un des *leaders* européens en matière de sécurité incendie et même d'être la mieux dotée en matière de flotte aérienne avec vingt-deux avions et trente-cinq hélicoptère, la gestion des multiples récents incendies tend à montrer l'incapacité relative de la France à gérer des situations de crise. Le problème ne se situe donc pas sur le nombre d'engins que la France a à sa disposition, mais sur l'état et l'entretien de cette flotte. Cela fait des années que certaines figures du syndicalisme de la sécurité civile ont tiré la sonnette d'alarme. Sur les vingt-deux avions disponibles, quatorze avions seulement seraient opérationnels. Le porte-parole du syndicat national du personnel navigant de l'aéronautique civile pointe du doigt le nombre insuffisant de mécaniciens pour effectuer tous les dépannages, l'insuffisance de pièces détachées et un prestataire privé de la maintenance qui ne serait pas à la hauteur. Dans un rapport de 2019, le Sénat pointait déjà du doigt le vieillissement des Canadair CL-415 qui aurait pour effet d'engendrer une diminution de leur disponibilité et des surcoûts de maintenance. En outre, est également pointé du doigt le manque de commandants de bord, actuellement seize alors qu'il en faudrait vingt-deux pour assurer une permanence sur les feux lors des périodes sous tension. Cette situation est préoccupante alors que la gestion des derniers incendies en Gironde démontre que la proximité des Canadairs est essentielle. Les Canadairs qui étaient sur le feu de La Teste ont été immédiatement détournés sur deux incendies naissants en Blayais et dans le nord des Landes. Comme ils ont été traités à l'origine, ils ont été immédiatement éteints. Elle demande ainsi quels sont les moyens financiers et humains que le Gouvernement compte proposer pour remédier à la situation préoccupante de notre flotte aérienne, surtout dans un contexte de réchauffement climatique.

### Texte de la réponse

La flotte d'avions de la sécurité est actuellement composée de 3 Beech, 12 Canadairs et 7 Dash. 1 Dash supplémentaire sera par ailleurs livré au 1er semestre 2023. La disponibilité de la flotte d'avions évolue heure par heure tout au long de la saison. Il est donc peu pertinent de comparer des chiffres de disponibilité qui évoluent sans cesse. La réalité est que la flotte est constituée d'appareils en état de voler. Le cycle d'organisation de la maintenance permet de faire toutes les visites de maintenance lourdes et longues durant la saison d'hiver de manière à disposer d'une flotte à plein potentiel au printemps et prête pour la saison feux de forêt. Pour autant durant la saison estivale, les aéronefs nécessitent quotidiennement des opérations de maintenance, soit à fréquence définie

soit liées à l'activité ou encore liées à des pannes. Plus l'activité feux de forêts est dense et plus ces opérations sont importantes et nombreuses. L'ensemble de ces opérations est effectuée de nuit, sauf si une panne ou un quelconque dysfonctionnement est constaté en journée et ne permet pas à l'avion de voler, auquel cas les opérations sont réalisées en journée afin de remettre au plus vite l'avion en vol. Cette maintenance s'effectue donc durant l'été sur la journée complète. Concernant la flotte des Canadair, la difficulté principale réside dans le fait que ces avions n'étant plus produits actuellement, il existe au niveau mondial de grandes difficultés d'approvisionnement de pièces qui peuvent impacter plus longuement certaines réparations. Dans le détail, la flotte actuelle de Canadair se compose de 12 Canadair CL415 qui présentent une moyenne d'âge de 25 ans, dont les 3 derniers sont un peu plus récents avec une moyenne d'âge d'un peu plus de 17 ans et des mises en service échelonnées dans le temps. Pour l'avenir, il est prévu d'atteindre une cible de 16 appareils, dans un premier temps par un complément d'appareils, puis par le renouvellement complet de la flotte existante. Le 7 mai 2020, la DGSCGC a demandé le lancement d'un marché d'acquisition de 2 DHC515 (future déclinaison du CL415) cofinancés par le programme RescUE de la Commission européenne. Au terme d'un long processus entre les 6 pays candidats (France, Espagne, Italie, Croatie, Grèce, Portugal), la DG ECHO de la Commission et la société Viking (désormais De Havilland Canada), le lancement de la chaîne de production a été officiellement annoncé le 31 mars 2022, sécurisant ainsi le programme avec 22 commandes. 90 % des coûts d'acquisition de 2 appareils par pays seront couverts par la DG ECHO, soit 12 appareils (2 pour la France) ; les 10 supplémentaires seront à la charge de chaque pays acquéreur. Grâce au fait que la France ait été le premier pays à avoir contracté une subvention GRANT avec la Commission européenne, elle est prioritaire dans le calendrier de livraison des appareils. Selon les prévisions les plus optimistes, le premier avion français serait attendu en 2026, le deuxième en 2027. L'estimation des coûts est particulièrement difficile à ce stade puisque l'on ne peut connaître à l'avance le prix final après négociation. L'ordre de grandeur se monte aujourd'hui à 55M€ TTC par avion, soit 110 M€ TTC au total avec les hausses économiques pour les deux premiers appareils. Ce marché d'acquisition prévoira, une possibilité d'acquisition en fond propre pour la France de 2 appareils. Par ailleurs, le Président de la République a acté le renouvellement des 12 canadairs et l'augmentation de la flotte pour la porter à 16 appareils incluant les deux acquis avec la Commission. Afin de pouvoir passer les marchés au plus vite et donc d'être livré assez rapidement après les deux premiers, les autorisations d'engagement sont prévues dès le PLF 2023. De plus, dans la cadre de la saison 2023, la location de 10 hélicoptères bombardiers d'eau a été validée permettant d'accroître notre capacité de réponse. La flotte des Dash, initialement composée de 2 avions en 1995, a connu une évolution majeure en janvier 2018 avec la notification d'un marché passé par la Direction Générale de l'Armement (DGA) au profit de la DGSCGC pour l'acquisition de 6 appareils neufs supplémentaires aux capacités multi rôles améliorées. Le dernier avion sera livré au 1er semestre 2023. L'action des Dash, complémentaire à celle des Canadair, est dimensionnant pour parvenir à maîtriser et contenir les feux, notamment par le dépôt de retardant comme cela s'est vu durant l'été. La maintenance de la flotte est externalisée par le biais d'un marché confié à la société SABENA Technics effectif jusqu'en 2027 qui prévoit un contrat opérationnel à atteindre, variable en fonction de la saisonnalité (pour intégrer les périodes de maintenance). Durant l'été, la demande de disponibilité de la flotte peut atteindre 100% en cas de risque majeur avéré. Cette contrainte exigeante de disponibilité (qui n'a pas son équivalent dans les autres flottes étatiques) impose l'organisation de la maintenance durant la saison feux en H24. En cas de non-respect des exigences du contrat, la société se voit alors imposer des pénalités contractuelles. Le suivi de l'application de ce contrat est suivi de manière particulièrement attentive par les groupements des moyens aériens. A noter qu'au-delà de la complexité de la maintenance de cette flotte d'avions, est couplée une trajectoire inflationniste du prix des pièces détachées et une hausse régulière du coût d'entretien (notamment pour la flotte de CL415). S'agissant des pilotes d'avions de la base de sécurité civile, les difficultés liées à l'attractivité des postes ont fait l'objet de nombreuses rencontres avec la DGSCGC au cours du 1er semestre 2022 et des demandes de revalorisation ont été inscrites dans un protocole d'accord 2023-2027 signé le 1er juillet 2022 par le Ministre de l'intérieur et des outre-mer et les organisations syndicales des pilotes d'avions et d'hélicoptère. Ce document doit être enrichi et revu à la lueur de l'enveloppe budgétaire prévue par la LOPMI et dans le cadre du projet de loi de finances pour 2023. Ces mesures ont pour objectif d'améliorer l'attractivité de ces postes au regard du marché aéronautique actuel, les pilotes et commandant de bord de la SC étant des ressources rares et les temps nécessaires à leur formation étant relativement longs.