RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SÉNAT

COMMISSION
DES
FINANCES

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2027

NOTE DE PRÉSENTATION

Mission
« SÉCURITÉS »

Programme 161 « Sécurité civile »

Examen par la commission des finances le mercredi 4 novembre 2026

Rapporteur spécial :

M. Jean Pierre VOGEL

SOMMAIRE

Pages

PREMIÈRE PARTIE
ANALYSE DES CRÉDITS DU PROGRAMME 161« SÉCURITÉ CIVILE »

I. DES DÉPENSES DE PERSONNEL ET UN SCHÉMA D'EMPLOIS POURSUIVANT UNE AUGMENTATION TENDANCIELLE..... 8

II. DES INVESTISSEMENTS SOUTENUS AU SERVICE DU RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE D'AÉRONEFS 11

III. DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT PORTÉES PAR LES CONTRATS DE MAINTENANCE ET DE LOCATION DES AÉRONEFS.....12

IV. L'AUGMENTATION DES DÉPENSES D'INTERVENTION 13

SECONDE PARTIE
LES PRINCIPAUX ENJEUX DE LA SÉCURITÉ CIVILE

I. LE PLF 2027 : UN RENDEZ-VOUS MANQUÉ POUR LA RÉFORME DU MODÈLE DE FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ CIVILE.....15

II. L'INDISPENSABLE POURSUITE DU RENFORCEMENT DES MOYENS AÉRIENS FACE À DES FEUX « HORS NORME ».....18

A. LES MOYENS CAPACITAIRES À L'ÉPREUVE D'UNE SAISON DES FEUX DE FORÊT 2026 « HORS NORME »....18

B. LA POURSUITE DU RENFORCEMENT DE LA FLOTTE D'HÉLICOPTÈRES AU RYTHME ANNONCÉ 20

C. UN ÉQUILIBRE À TROUVER ENTRE FLOTTE PATRIMONIALE ET FLOTTE DE LOCATION 22
1. Un dispositif « feux de forêt » renforcé par la location de plusieurs aéronefs depuis 2022...22
2. Le recours à une flotte de location pérennisée depuis 2025 et renforcée par la programmation budgétaire pour 2027 22
3. Articulation entre flotte patrimoniale et flotte de location : une réflexion stratégique et budgétaire de long terme.....24

D. L'ENTRETIEN ET LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DE CANADAIR.....25
1. La commande de deux Canadair cofinancés par l'Union européenne signée en 2024 avec une livraison prévue en 2028 25
2. La commande de deux Canadair supplémentaires sur fonds propres programmée dans le PLF 2026 suite au mégafeu de l'Aude 26
3. Le rétrofit des 12 CL-415 actuels : une solution moins onéreuse mais pas sans difficultés ni sans lien avec le futur contrat de MCO.....26
4. Des enjeux de financements et de souveraineté industrielle européenne 28
5. Le renouvellement à venir du contrat de maintien en condition opérationnelle (MCO) des avions.....28

III. LA CONTRIBUTION DE L'ÉTAT AUX MOYENS DES SERVICES D'INCENDIE ET DE SECOURS (SIS) 30

A. APRÈS LA SATISFACTION DES PACTES CAPACITAIRES « FEUX DE FORÊT », L'ANNONCE POLITIQUE D'UNE « NOUVELLE GÉNÉRATION » QUI NE TROUVE PAS SA PLEINE TRADUCTION BUDGÉTAIRE 30

B. L'INVESTISSEMENT DANS DES MOYENS NATIONAUX POUR FAIRE FACE AU RISQUE INONDATION 33

C. UNE PARTICIPATION DYNAMIQUE DE L'ÉTAT AU BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE LA BSPP 34

D. NEXSIS 18-112 : UN DÉPLOIEMENT OPÉRATIONNEL ET UN ÉQUILIBRE FINANCIER DIRECTEMENT MENACÉS PAR LE MANQUE DE MOYENS HUMAINS 37

1. Un projet retardé et rebudgété à la hausse au profit du développement d'un outil opérationnel suscitant désormais la pleine adhésion des acteurs de la sécurité civile 37

2. Un modèle de financement de l'ANSC reposant à terme principalement sur les redevances des SIS 38

3. Un sous-dimensionnement des moyens humains de l'ANSC mettant en péril le déploiement opérationnel de NexSIS et ayant pour conséquences des surcoûts significatifs pour les SIS, l'ANSC et l'État 39

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES 41

L'article 49 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) fixe au 10 octobre la date limite pour le retour des réponses aux questionnaires budgétaires.

À cette date, le rapporteur spécial n'avait pas reçu de réponse[1] à son questionnaire portant sur le programme 161 « Sécurité civile » de la mission « Sécurités ». À la date d'examen en commission de la mission le 4 novembre, il a obtenu 90 % des réponses.

[1] *Dans un contexte de difficultés techniques rencontrées par le ministère de l'Intérieur pour leur transmission.*

PREMIÈRE PARTIE
ANALYSE DES CRÉDITS DU PROGRAMME 161« SÉCURITÉ CIVILE »

La dotation inscrite en PLF pour 2027 sur le programme « Sécurité civile » s'élève à près de **2,1 milliards d'euros** en **autorisations d'engagement (AE) et 1,1 milliard d'euros en crédits de paiement (CP)**, contre respectivement 986,9 millions d'euros et 874,7 millions d'euros ouverts en loi de finances initiale (LFI) pour 2026, soit une hausse **de 109,0 % en AE et de 25,6 % en CP**.

Évolution des crédits du programme par action

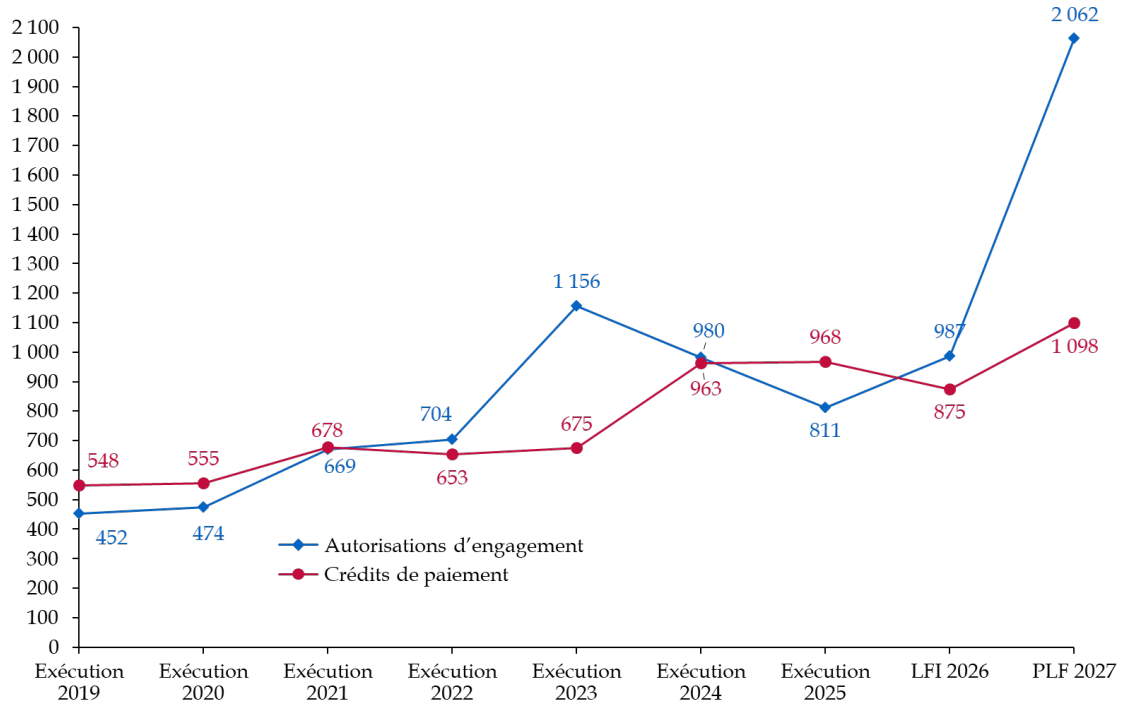
(en millions d'euros)

Nom de l'action	AE 2026 (LFI)	CP 2026 (LFI)	AE 2027 (PLF)	CP 2027 (PLF)	Variation AE 2027/2026	Variation CP 2027/2026
11 - Prévention et gestion de crises	67,4	66,0	74,6	76,2	+ 10,6 %	+ 15,3 %
12 - Préparation et interventions spécialisées des moyens nationaux	697,9	568,5	1 511,8	619,4	+ 116,6 %	+ 9,0 %
13 - Soutien aux acteurs de la sécurité civile	185,8	203,2	434,1	362,4	+ 133,6 %	+ 78,4 %
14 - Fonctionnement, soutien et logistique	35,8	37,0	41,9	40,3	+ 17,0 %	+ 8,9 %
Total Programme 161	**986,9**	**874,7**	**2 062,3**	**1 098,3**	**+ 109,0 %**	**+ 25,6 %**

Source : commission des finances, d'après les documents budgétaires

Évolution des autorisations d'engagement et crédits de paiement du programme 161 entre 2019 et 2027

(en millions d'euros)



Source : commission des finances, d'après les documents budgétaires

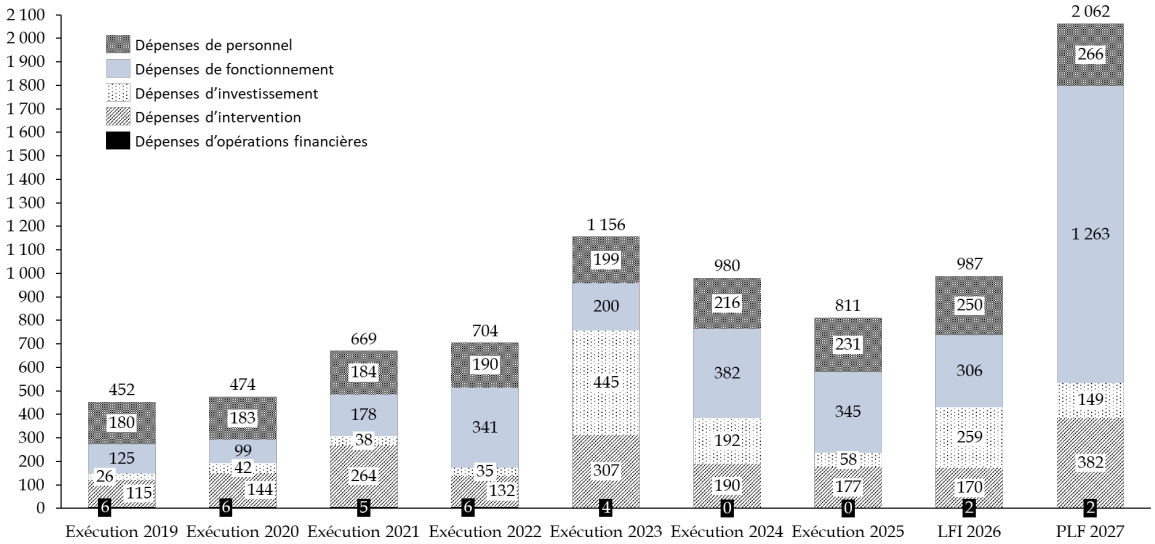
Par ailleurs, les **crédits présentés dans le PLF pour 2027 sont plus élevés de 52,3 % en CP que les montants estimés par la loi du 24 janvier 2023 d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur (LOPMI)**[1]. Celle-ci prévoyait 721 millions d'euros en CP pour cette même année.

La moyenne du **montant des crédits en CP sur la période 2023-2027 se stabilise ainsi à un niveau 60 % supérieur (environ 975 millions d'euros) à celui observé entre 2019 et 2022 (environ 600 millions d'euros)**. Cela s'explique principalement par une **mobilisation accrue des moyens humains et matériels associée à des investissements significatifs face à l'extension géographique et temporelle des risques**.

[1] *Loi n° 2023-22 du 24 janvier 2023 d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur.*

Évolution des autorisations d'engagement du programme 161 entre 2019 et 2027

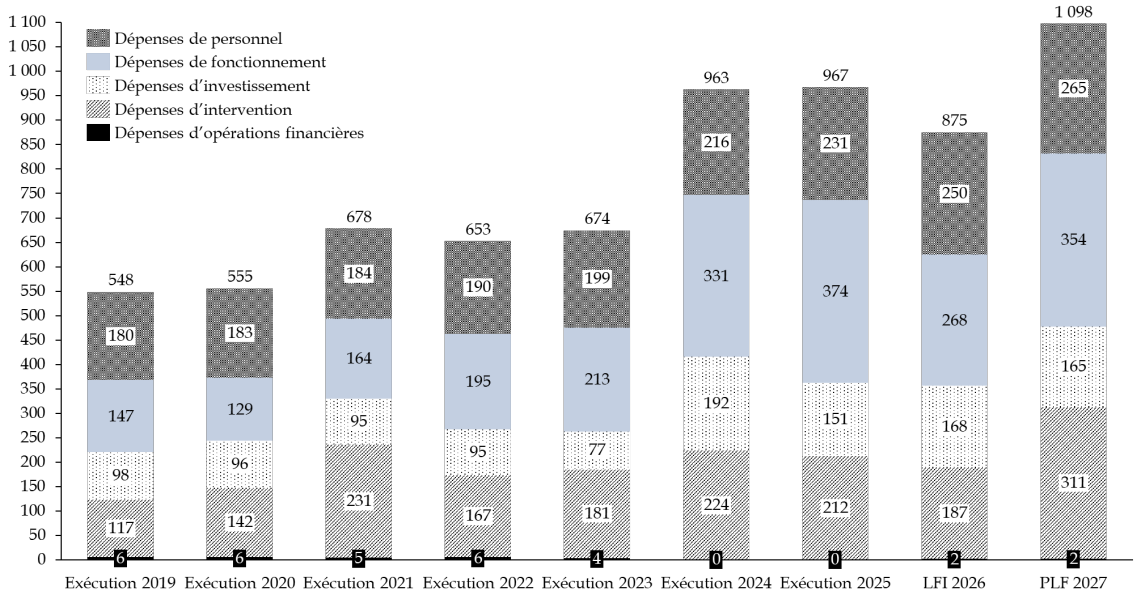
(en millions d'euros)



Source : commission des finances, d'après les documents budgétaires

Évolution des crédits de paiement du programme 161 entre 2019 et 2027

(en millions d'euros)



Source : commission des finances, d'après les documents budgétaires

I. DES DÉPENSES DE PERSONNEL ET UN SCHÉMA D'EMPLOIS POURSUIVANT UNE AUGMENTATION TENDANCIELLE

Les **dépenses de personnel du programme poursuivent une augmentation tendancielle en AE et en CP de 15,7 millions d'euros (+ 6,3 %)**, pour atteindre 265,9 millions d'euros.

Cette augmentation couvre à hauteur de 1,84 million d'euros la mise en œuvre de mesures catégorielles antérieures à 2024. Elle finance ainsi par exemple la revalorisation des salaires des personnels navigants ainsi que celle des salaires des techniciens et des cadres aéronautiques. Par ailleurs, cette augmentation s'explique par l'impact du schéma d'emplois positif de 2027 à hauteur de 1,95 million d'euros.

Les effectifs connaissent une évolution à la hausse depuis 2023 sous l'effet conjugué de la trajectoire LOPMI[1] et des annonces du Président de la République d'octobre 2022 pour la création d'une 4ème unité d'instruction et d'intervention de la sécurité civile (UIISC) à Libourne, pour laquelle sont intervenus 65 recrutements en 2023 et 163 en 2024. Après un schéma d'emplois nul en 2025 pour tenir compte des contraintes budgétaires, celui s'est élevé à + 50 ETP en 2026 avec 30 militaires pour renforcer la montée en charge progressive de la 4ème UIISC de Libourne et 20 personnels techniques et administratifs pour armer l'usine de destruction des munitions chimiques du déminage à Suippes ou encore assurer la maintenance des nouveaux aéronefs. **En 2027, le schéma d'emplois fixé à + 29 ETP** sert principalement le **renforcement des capacités opérationnelles** des formations militaires de la sécurité civile (FORMISC).

[1] *Loi n° 2023-22 du 24 janvier 2023 d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur.*

Description du schéma d'emplois depuis 2025

(en ETP)

Catégorie d'emplois	Exécution 2025	Prévision 2026	Prévision 2027
Personnels administratifs cat A	55	62	65
Personnels administratifs cat B	36	36	36
Personnels administratifs cat C	54	54	54
Personnels techniques	543	559	568
Militaires (hors gendarmes)	1 669	1 698	1 703
Ouvriers d'État	34	31	35
Hauts fonctionnaires, corps de conception et de direction et corps de commandement (police nationale)	61	59	61
Corps d'encadrement et d'application (police nationale)	292	294	300
Total	**2 744**	**2 793**	**2 822**

Source : réponse de la DGSCGC au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial

Schéma d'emplois 2027

(*en ETP*)

Catégorie d'emplois	Sorties prévues	Entrées prévues	Schéma d'emplois
Personnels administratifs cat A	18	24	+ 6
Personnels administratifs cat B	32	32	0
Personnels administratifs cat C	31	31	0
Personnels techniques	56	63	+ 7
Militaires (hors gendarmes)	405	414	+ 9
Ouvriers d'État	0	0	0
Hauts fonctionnaires, corps de conception et de direction et corps de commandement (police nationale)	8	8	0
Corps d'encadrement et d'application (police nationale)	16	23	+ 7
Total	**566**	**595**	**+ 29**

Source : commission des finances, d'après les documents budgétaires

Malgré un schéma d'emplois positif, le rapporteur spécial continue d'attirer l'attention sur l'Agence du Numérique de la Sécurité Civile (ANSC), opérateur rattaché au programme, **actuellement en situation de sous-effectif**. Le sous-dimensionnement des ressources internes porte directement atteinte à l'avancement du projet NexSIS 18-112 avec pour conséquence des surcoûts à court et long termes (Cf. Seconde partie, III. D. du présent rapport).

II. DES INVESTISSEMENTS SOUTENUS AU SERVICE DU RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE D'AÉRONEFS

Les variations significatives des crédits d'investissement du programme 161 entre les exercices s'expliquent principalement par les cycles de commandes d'aéronefs, le coût unitaire total d'achat d'un hélicoptère et d'un avion bombardier d'eau du type *Canadair* représentant respectivement environ 15 et 90 millions d'euros.

Les **AE demandées pour 2027 s'élèvent à 149,2 millions d'euros. Elles baissent de 110,0 millions d'euros**, soit - **42,4** % par rapport aux montants inscrits en LFI pour 2026. Les **CP demandées pour 2027 s'élèvent à 165,3 millions d'euros**. **Ils font l'objet d'une légère baisse de 2,3 millions d'euros, soit - 1,4** %. L'essentiel de ces crédits vise l'action 12 « Soutien aux acteurs de la sécurité civile » par l'acquisition d'aéronefs (60,0 millions d'euros en AE et 98,8 millions d'euros en CP), l'investissement immobilier (28,4 millions d'euros en AE et 30,6 millions d'euros en CP) ou encore la réserve nationale investissement (21,8 millions d'euros en AE et 1,8 million d'euros en CP) qui permet par exemple l'achat de moyens de pompage lourd par l'État.

Les prévisions triennales présentent des montants relativement élevés et stables de dépenses d'investissement en AE (266,4 millions d'euros en 2028 et 2029) et en CP (186,5 et 177,7 millions d'euros en 2028 et en 2029) dans le cadre de la poursuite du renouvellement de la flotte aérienne.

III. DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT PORTÉES PAR LES CONTRATS DE MAINTENANCE ET DE LOCATION DES AÉRONEFS

Le **niveau des dépenses de fonctionnement** du programme **dépend essentiellement des coûts de maintenance des aéronefs**, qui peuvent faire l'objet de variations significatives en fonction du renouvellement ponctuel de contrats pluriannuels de maintien en condition opérationnelle (MCO) de la flotte patrimoniale, et des **coûts de location d'aéronefs**.

Ainsi, le PLF 2027 prévoit **1,3 milliard d'euros en AE**, **soit une hausse de 956,8 millions d'euros (+ 312,6 % par rapport à la LFI pour 2026)**, et **354,4 millions d'euros en CP (+ 32,2 %)**. Ces montants exceptionnellement élevés s'expliquent par le **renouvellement du marché pluriannuel du MCO de la flotte d'avions pour 10 ans** (62 % des AE), dont le marché sera notifié en 2027, pour un montant de 924,6 millions d'euros en AE. En outre, 22,8 millions d'euros en AE et 57,6 millions d'euros en CP sont budgétés pour financer l'actuel contrat MCO des avions qui prendra fin en septembre 2027.

Par ailleurs, suite à la saison des feux de forêt 2022 et dans l'attente de l'arrivée de nouveaux appareils bombardiers d'eau dans sa flotte patrimoniale, la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) entend continuer d'**assurer la disponibilité de moyens aériens suffisants** par le recours à la location. Ainsi, les AE et les **CP dédiés à la location d'aéronefs avaient été élevées à 30 millions** d'euros dans le cadre du PLF 2025. Le **PLF pour 2027 porte cette-fois les AE à 73,5 millions d'euros**, soit une augmentation de 43,5 millions d'euros.

Enfin, **la subvention pour charges de service public allouée à l'Agence du Numérique de la Sécurité Civile, qui supervise le déploiement du projet NexSIS** est portée à 47,07 millions d'euros en AE et en CP, soit une augmentation de 36 millions d'euros par rapport au PLF pour 2026.

IV. L'AUGMENTATION DES DÉPENSES D'INTERVENTION

Les **dépenses d'intervention bénéficient d'une augmentation de 212,8 millions d'euros en AE** (**+ 125,4** % par rapport à la LFI 2026) et de **123,8 millions d'euros en CP** (**+ 66,2** %).

Cette augmentation vise principalement le renforcement des moyens d'intervention des SDIS par le **lancement de pactes capacitaires,** consistant en des accords de cofinancement de matériel entre l'État et les SDIS**, de « nouvelle génération »** (181 millions d'euros en AE et environ 76,6 millions d'euros en CP). Ceux-ci doivent succéder aux pactes capacitaires « feux de forêt », pour lesquels 150 millions d'euros avaient été ouverts en AE en 2023 et dont 112 millions d'euros de CP ont été consommés entre 2023 et juin 2026. Le **financement de ces nouveaux pactes doit être supporté par une hausse des recettes fiscales de l'État à hauteur de 200 millions d'euros reposant sur l'article 14 du texte initial du PLF 2027 qui prévoit une augmentation du tarif de la taxe sur les conventions d'assurance (TSCA) applicable aux assurances automobiles facultatives**, qui passerait de 18 % à 18,9 % (Cf. Seconde partie, I.).

Outre les pactes capacitaires, lors des derniers exercices, le soutien de l'État aux déploiements de moyens opérationnels suffisants s'est concrétisé par le **renforcement des colonnes de renfort, qui traduit le principe d'une solidarité de plus en plus nationale face à l'extension des risques incendies dans le temps et dans l'espace**. **Depuis la LFI 2025, les crédits prévus au titre des colonnes de renfort ont été doublés et s'élèvent à 13,3 millions d'euros** en AE et en CP contre environ 7 millions d'euros en 2023 et 2024.

Cette **augmentation était nécessaire mais demeure insuffisante, et la programmation budgétaire apparait insincère** dès lors que le coût des colonnes de renfort est estimé à 50 millions d'euros en 2022, 15 millions d'euros en 2023, 27 millions d'euros en 2024, et 24 millions d'euros en 2025.

Par ailleurs, la subvention de l'État au **budget de fonctionnement de l'École nationale supérieure des officiers de sapeurs-pompiers** (ENSOSP) s'élève à **19,1 millions d'euros en AE et CP** dans le PLF 2027, contre 3,6 millions d'euros en 2026, afin de renforcer la formation et la recherche, tandis que les subventions en faveur des **associations agréées de sécurité civile** augmentent à hauteur de **5 millions d'euros**.

Enfin, le **coût de la nouvelle prestation de fidélisation et de reconnaissance (NPFR) dont l'État assume la moitié de la prise en charge**, poursuit son **augmentation** (29,8 millions d'euros dans le PLF 2027, contre 24,9 millions d'euros en 2026, et 18 millions d'euros en 2025). Cette augmentation continuera mécaniquement dans les prochaines années. En effet, le montant de la prestation a été revalorisé avec la loi Matras de 2021[1]. Il

[1] *LOI n° 2021-1520 du 25 novembre 2021 visant à consolider notre modèle de sécurité civile et valoriser le volontariat des sapeurs-pompiers et les sapeurs-pompiers professionnels.*

a par exemple doublé pour les pompiers ayant exercé au moins 25 ans. Le seuil pour en bénéficier avait également été abaissé de 20 à 15 années, engendrant une augmentation du nombre de bénéficiaires.

SECONDE PARTIE
LES PRINCIPAUX ENJEUX DE LA SÉCURITÉ CIVILE

I. LE PLF 2027 : UN RENDEZ-VOUS MANQUÉ POUR LA RÉFORME DU MODÈLE DE FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ CIVILE

Confrontée à de nouveaux défis, la sécurité civile doit s'adapter aux enjeux d'aujourd'hui et de demain et répondre encore mieux aux besoins de la population. À cet effet, le Gouvernement du Premier ministre Gabriel Attal a lancé les travaux du Beauvau de la sécurité civile, le 23 avril 2024.

Voulu et pensé comme une démarche participative, le Beauvau de la sécurité civile s'est concrétisé au travers de plusieurs exercices animés par une logique de proximité avec le monde et les acteurs de la sécurité civile : des **grands chantiers thématiques**, dont un consacré à « la gouvernance, le financement et les moyens des acteurs de la sécurité civile », des **rencontres de terrain**, et une **grande enquête en ligne**, complétés de travaux techniques, d'auditions et d'études documentaires.

Après plusieurs suspensions des travaux liées à l'instabilité gouvernementale, le **4 septembre 2025**, M. François-Noël Buffet, alors ministre auprès du ministre d'État, ministre de l'Intérieur a finalement remis le **rapport de synthèse** présentant les réformes possibles.

Cependant, le contexte d'instabilité politique de l'automne 2025 a empêché le prolongement logique des travaux par des arbitrages politiques et le dépôt d'un projet de loi devant « *poser les bases d'un modèle renouvelé* », 20 ans après la loi de modernisation de la sécurité civile. En outre, le **PLF pour 2026 ne contenait aucune mesure fiscale visant à réformer un modèle de financement de la sécurité civile pourtant unanimement reconnu comme** « *à bout de souffle* ». Les crédits du programme 161 ne représentent en effet qu'une part minoritaire du financement de la sécurité civile, lequel est notamment assuré par la fraction de taxe spéciale sur les conventions d'assurance (TSCA) transférée aux départements.

Un an plus tard, **le PLF pour 2027 constitue une nouvelle déception**, avec une augmentation des crédits de paiement du programme 161 liée à l'introduction d'une **unique mesure fiscale inadaptée aux enjeux et inutilement complexe**.

En effet, l'article 14 de la première partie du PLF 2027 **prévoit une hausse du tarif de la taxe sur les conventions d'assurance (TSCA) applicable aux assurances automobiles facultatives**, qui passerait de 18 % à 18,9 %. L'article 14 prévoit que le surcroît de rendement, estimé à 200 millions d'euros, serait affecté au budget de l'État – et donc au programme 161 « Sécurité civile » –, par une nouvelle exception à son affectation de principe aux départements. L'exposé des motifs précise que ces ressources

nouvelles seraient fléchées vers le renforcement des moyens des SDIS, sans que cela ne soit en réalité garanti par le droit.

Cette disposition fait écho à **l'annonce par le ministre de l'Intérieur,** lors du Congrès national des sapeurs-pompiers de France le **2 octobre 2026**, selon laquelle le futur projet de loi de modernisation de la sécurité civile comportera **une programmation pluriannuelle sur cinq ans, à hauteur d'un milliard d'euros**, précisant que cette programmation sera **financée chaque année par 200 millions de recettes de la TSCA**.

Le ministre ajoutait que cette ressource serait **engagée dès 2027 pour, d'une part, « financer un nouveau pacte capacitaire » en faveur des SDIS** (cf. III. A. du présent rapport), et, **d'autre part, « redimensionner les moyens nationaux »**.

Lors de son audition par le rapporteur spécial en octobre 2026, la DGSCGC a confirmé cette **idée d'un partage des 200 millions d'euros de ressources nouvelles entre, d'une part, le renforcement des SDIS et, d'autre part, celui des moyens nationaux**, notamment par la location d'aéronefs.

Le rapporteur spécial constate que **cette lecture s'écarte de la lettre de l'exposé des motifs de l'article 14 du projet de loi de finances pour 2027, lequel vise le seul renforcement des SDIS :** « *Le surcroît de rendement engendré par la hausse proposée sera affecté au budget général de l'État et directement fléché vers le renforcement des moyens des SDIS, en cohérence avec l'évolution de leurs besoins et avec la nécessité d'accroître leurs capacités opérationnelles.* »

En l'état, ni les documents budgétaires, ni les réponses de la DGSCGC, ne permettent d'assurer le fléchage de ces 200 millions d'euros de recettes de TSCA supplémentaires[1] au sein du programme 161 « Sécurité civile ». À partir des documents budgétaires et des auditions menées, le rapporteur spécial estime néanmoins l'affectation d'environ :

- 181 millions d'euros en AE et 76,6 millions d'euros de CP au financement d'un pacte capacitaire « nouvelle génération » dont les modalités restent à définir ;

- 35 millions d'euros d'AE et de CP en faveur du projet NexSIS ;

- 15,5 millions d'euros d'AE et de CP pour le financement de l'École nationale supérieure des officiers de sapeurs-pompiers (ENSOSP) ;

- 43,5 millions d'euros en AE pour la location d'aéronefs ;

- 6 millions d'euros en AE et en CP pour la subvention à des associations et organismes concourant à la mission de sécurité civile et participation au financement du centre national relais.

[1] *Le chiffre de 200 millions d'euros de recettes supplémentaires demeure une estimation.*

Principales augmentations des crédits du programme 161 « Sécurité civile » entre 2026 et 2027 susceptibles d'être liées aux 200 millions d'euros de recettes de TSCA supplémentaires prévus par l'article 14 du PLF pour 2027

(en millions d'euros)

	PLF 2026		PLF 2027		Variation entre 2026 et 2027	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Dotation de soutien à l'investissement structurant des SDIS – SIS2 Subventions* (*uniquement part destinée aux pactes capacitaires « nouvelle génération »)	0	22	181,0	76,6	+ 181,0	+ 76,6
Dotation de soutien à l'investissement structurant SDIS – SCSP Nex-SIS	11,07	11,07	47,07	47,07	+ 35,0	+ 35,0
Subvention de l'État au budget de l'ENSOSP	3,6	3,6	19,1	19,1	+ 15,5	+ 15,5
Location d'aéronefs	30,0	30,0	73,5	30,0	+ 43,5	0
Subvention à des associations et organismes concourant à la mission de sécurité civile et participation au financement du centre national relais	0,27	0,64	6,94	6,22	+ 6,67	+ 5,58

Source : commission des finances à partir des documents budgétaires et des réponses au questionnaire budgétaire

Le rapporteur spécial s'étonne d'un discours institutionnel, qui, pour justifier ce flou, se défausse sur l'excuse d'un budget de la sécurité civile ayant dû être révisé dans l'urgence en septembre 2026, en réaction à une saison des feux estivale hors norme – mais pas inattendue au regard de l'évolution reconnue des risques –, **alors même que le Beauvau de la sécurité civile a rendu ses conclusions il y a plus d'un an**, et qu'un projet de loi visant la refondation du modèle de la sécurité civile est annoncé depuis au moins deux ans. En outre, après « *l'instabilité gouvernementale* », puis « *l'attente d'arbitrages interministériels* » suite au Beauvau, **l'annonce d'une « *nouvelle programmation pluriannuelle 2028-2032* » semble devenir le nouveau prétexte pour remettre à demain une réforme structurelle dont la nécessité est pourtant admise depuis longtemps**.

II. L'INDISPENSABLE POURSUITE DU RENFORCEMENT DES MOYENS AÉRIENS FACE À DES FEUX « HORS NORME »

A. LES MOYENS CAPACITAIRES À L'ÉPREUVE D'UNE SAISON DES FEUX DE FORÊT 2026 « HORS NORME »

Après deux années relativement clémentes, l'intensité de la saison feux de forêt 2025 avait marqué une nette remontée de l'activité opérationnelle symbolisée par le méga incendie de Ribaute dans l'Aude, lequel avait atteint des proportions exceptionnelles, avec une capacité de destruction de 2000 ha/heure, malgré la mobilisation totale des moyens terrestres et aériens.

La **campagne des feux de forêt 2026** marque toutefois un **changement d'échelle** et s'impose comme une **saison « hors norme »**, dépassant l'année de référence 2022 et établissant, à ce stade, **un record absolu de surfaces brûlées depuis 1976**.

La saison 2026 se distingue d'abord par sa **précocité et sa dynamique** : les épisodes de sécheresse et de canicules prolongés ont favorisé la profusion de bois mort très sec servant de combustible à des feux plus chauds et plus rapides ainsi que la formation de pyrocumulonimbus, aussi appelés « orages de feux », provocant des vents erratiques et projetant des sautes de feux jusqu'à plusieurs kilomètres. La saison des feux s'étire désormais sur la quasi-totalité de l'année. En ce sens, nombre de schémas départementaux d'analyse et de couverture des risques (SDACR) classent le risque feu de forêts en risque courant et non plus en risque exceptionnel.

À l'extension du risque des feux de forêt dans le temps, s'ajoute **une extension géographique inédite**. Pour la première fois, l'état-major a dû conduire simultanément des opérations de lutte sur quatre zones de défense, générant une forte élongation territoriale des moyens. Les principaux sinistres se sont concentrés sur la façade atlantique et dans le Sud, avec notamment les feux de Saumos (37 000 hectares brûlés), Biscarosse (3 600 hectares) et Pontevès (6 300 hectares). Au-delà de la Gironde et des Landes, les feux ont touché le Centre-Val de Loire, la Bourgogne, l'Île-de-France, le Massif central, les Ardennes, les Hautes-Alpes et le Pas-de-Calais, territoires jusqu'alors peu exposés.

La DGSCGC décrit une **intensité et une pression sans précédent sur les moyens**, avec : 96 533 hectares brûlés au 30 août, soit plus de trois fois la surface brûlée sur l'ensemble de l'année 2025 ; 69 241 hommes-jours, soit une hausse de 92 % par rapport à 2025 ; 72 colonnes de renfort engagées, contre 56 initialement planifiées ; une totale mobilisation des moyens aériens, avec par exemple un triplement de l'activité des hélicoptères bombardiers d'eau et de la consommation de produit retardant ; une sollicitation des moyens de l'armée dans des proportions inédites avec jusqu'à 2 000 militaires déployés, la mobilisation de drones Reaper ainsi que d'un A400 M équipé d'un kit de largage dans un cadre expérimental.

Cela a emporté des **conséquences humaines et matérielles sans commune mesure** : décès de 4 sapeurs-pompiers en intervention cet été, tandis que 330 ont été examinés par le service de santé et de secours médical (SSSM) sur le seul feu de Saumos ; évacuations massives de plus de 220 000 personnes en Gironde ; destruction de centaines de bâtiments et d'habitations.

Incendie ayant entrainé les superficies brûlées les plus importantes en 2025

Département	Commune	Surface brûlée (hectare)
Aude (11)	Ribaute	11 133
Aude (11)	Narbonne	1 551
Bouches-du-Rhône (13)	Les Pennes-Mirabeau	616
Gard (30)	Montdardier	411
Aude (11)	Douzens	364

Source : réponse de la DGSCGC au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial

Incendie ayant entrainé les superficies brûlées les plus importantes en 2026

Département	Commune	Surface brûlée (hectare)
Gironde (33)	Saumos	37 296
Var (83)	Pontevès	6 300
Pyrénées-Orientales (66)	Trévillach	4 936
Drôme (26)	Die	4 223
Landes (40)	Biscarosse	3 530

Source : réponse de la DGSCGC au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial

Cette saison a confirmé la pertinence de la **doctrine française d'attaque massive des feux naissants** qui a permis de circonscrire 90 % des départs de feu avant qu'ils n'atteignent un hectare. Le rapporteur spécial continue donc d'être particulièrement attentif aux efforts mis en œuvre pour répondre aux **impératifs d'adaptation, de modernisation et de renouvellement des moyens aériens sur lesquels elle repose**. Il continue d'alerter sur des **objectifs de taux de disponibilité des hélicoptères** (75 % contre 66 % réalisés en 2025) **et des avions** de la sécurité civile (98 % contre

88 % réalisés en 2025) **toujours exagérément optimistes au regard de la vétusté de la flotte** et des nombreuses immobilisations pour maintenance observées. De fait, l'absence d'une flotte opérationnelle dès le début de la saison feu, couplée à la démultiplication de mégafeux, amène à une **situation de rupture capacitaire.** La doctrine d'attaque massive des feux naissant ne peut plus être pleinement mise en œuvre, obligeant à adopter une logique de lutte défensive visant un accompagnement des feux, et l'évacuation massive des personnes.

B. LA POURSUITE DU RENFORCEMENT DE LA FLOTTE D'HÉLICOPTÈRES AU RYTHME ANNONCÉ

L'acquisition de 4 appareils H145, dont 2 financés dans le cadre du plan de relance mis en service depuis janvier 2022 et 2 achetés sur les crédits du programme 161 et reçus en 2023, avait porté la flotte à 37 hélicoptères en 2023 (4 H145 et 33 EC145).

Dans le cadre de la LOPMI 2023-2027, a été décidé le **renouvellement intégral de la flotte hélicoptères « Dragons » EC145** vieillissante et particulièrement sollicitée dans le cadre des missions de secours à personne. Au-delà de la lutte contre les feux, dans le cadre son contrôle sur les secours en montagne, le rapporteur avait en effet pu apprécier les conséquences concrètes du vieillissement d'une flotte d'hélicoptères sur la conduite des opérations, à savoir une réduction des marges de puissance, un allongement des délais d'intervention et des contraintes accrues sur la sécurité des vols.[1] Comme cela avait été développé par le rapporteur spécial dans son rapport du 5 juillet 2023 sur la flotte d'aéronefs bombardiers d'eau de la sécurité civile[2], les H145 sont équipés d'une capacité d'emport d'eau, et pourront dès lors être **mobilisés, pour la lutte contre les feux de forêt de faible et moyenne envergure**, contrairement aux anciens « Dragons », quasi-exclusivement utilisés pour la réalisation d'opérations de secours.

La programmation de la LOPMI a donné lieu à **l'inscription en LFI pour 2023 de 471,6 millions d'euros en AE**, destinés à **financer la commande de 36 nouveaux appareils de type H145**. Le montant a ensuite été réévalué à 447 millions d'euros une fois les offres consolidées. Ainsi, **le PLF 2027 consacre 86,8 millions d'euros de CP à la poursuite de l'exécution du marché de renouvellement des H145**, après 98 millions d'euros en 2026, et 95 millions en 2025.

---

[1] *Rapport d'information n° 393 (2025-2026), enregistré à la Présidence du Sénat le 11 février 2026, pour suite à donner à l'enquête de la Cour des comptes, transmise en application de l'article 58-2° de la LOLF, sur les secours en montagne.*

[2] *Rapport d'information n° 838 (2022-2023), déposé le 5 juillet 2023 par M. Jean Pierre Vogel au nom de la commission des finances sur la flotte d'aéronefs bombardiers d'eau de la sécurité civile.*

Calendrier prévisionnel de livraison des hélicoptères H145

(en nombre d'appareils)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Livraisons	3	8	8	6	8	3	**36**

Source : réponses de la DGSCGC au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial

Les 3 premiers H145 prévus par le marché de 2023 ont été livrés en fin d'année 2024 et se sont ajoutés aux 4 H145 déjà acquis entre 2021 et 2023. Le calendrier de livraisons semble se poursuivre selon le calendrier prévu, et 19 H145 devraient avoir été livrés d'ici fin 2026, avec à la clef une amélioration du taux de disponibilité de la flotte et des capacités opérationnelles. Ainsi, **la flotte d'hélicoptères de la sécurité civile sera portée à 40 appareils d'ici 2029**, ce qui devrait permettre, d'après la DGSCGC, d'armer toutes les bases et détachements de la sécurité civile et de disposer de suffisamment d'hélicoptères dédiés à la formation et au maintien en compétence des équipages.

Au regard de l'appréciation positive partagée par les différents acteurs auditionnés concernant la livraison des appareils neufs, le rapporteur spécial regrette cette année l'incapacité de la DGSCGC à apporter des réponses écrites concernant le renouvellement de la flotte et le projet d'achat d'un hélicoptère lourd multi-missions.

Échéancier prévisionnel des crédits consacrés à la livraison des H145 (susceptible d'évolutions)

(en millions d'euros)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
AE	411,9	2,6	4,2	6,7	8,5	8,1	9,8
CP	0	89,7	95	98	87	55,8	26

Source : réponses de la DGSCGC au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial

C. UN ÉQUILIBRE À TROUVER ENTRE FLOTTE PATRIMONIALE ET FLOTTE DE LOCATION

1. Un dispositif « feux de forêt » renforcé par la location de plusieurs aéronefs depuis 2022

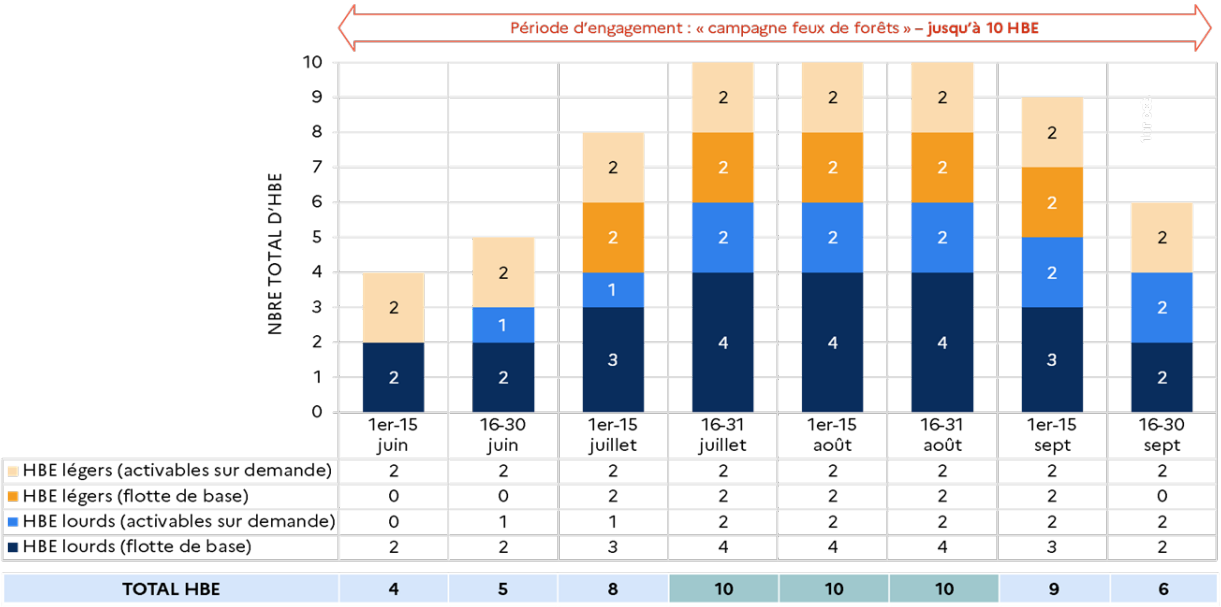
En complément de sa flotte aérienne de lutte contre les feux de forêts, la DGSCGC s'est progressivement dotée de moyens bombardiers d'eau auprès d'opérateurs privés. Historiquement, les locations portaient uniquement sur les hélicoptères bombardiers d'eau (HBE) d'une capacité de 3 000 litres, puis à compter de 2022 – véritable tournant dans le renforcement de la flotte aérienne, en réaction notamment à des incendies d'une rare intensité sur l'ensemble du territoire –, la DGSCGC s'est tournée vers des moyens héliportés plus légers (1 000 litres) ainsi que vers des avions bombardiers d'eau (ABE).

Ainsi, la DGSCGC s'est dotée de 15 appareils supplémentaires (10 hélicoptères bombardiers d'eau (HBE) et 5 avions) pour la campagne 2023, soit 5 de plus par rapport à 2022.

2. Le recours à une flotte de location pérennisée depuis 2025 et renforcée par la programmation budgétaire pour 2027

Ce dispositif a été maintenu pour 2024, **avec le marché de location des hélicoptères bombardiers d'eau** (jusqu'à 10 appareils mobilisables) **complété par la location de 6 aéronefs ABE de type Air Tractor** dans le cadre d'un marché pluriannuel. Prépositionnés en zone sud-ouest, ces avions sont disponibles de juillet à septembre et peuvent intervenir dans les zones sud-ouest, ouest et sud en renfort des moyens nationaux et territoriaux.

Modalités d'engagement des HBE loués par la DGSCGC



	1er-15 juin	16-30 juin	1er-15 juillet	16-31 juillet	1er-15 août	16-31 août	1er-15 sept	16-30 sept
HBE légers (activables sur demande)	2	2	2	2	2	2	2	2
HBE légers (flotte de base)	0	0	2	2	2	2	2	0
HBE lourds (activables sur demande)	0	1	1	2	2	2	2	2
HBE lourds (flotte de base)	2	2	3	4	4	4	3	2
TOTAL HBE	**4**	**5**	**8**	**10**	**10**	**10**	**9**	**6**

Source : réponses de la DGSCGC au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial

Sur **le volet financier**, le marché des hélicoptères bombardiers d'eau est fondé, **d'une part, sur des coûts d'immobilisation** et, **d'autre part, sur le paiement de la consommation effective des heures de vol**, sans forfaitisation de ces dernières, permettant ainsi une dépense au plus juste du besoin réel.

Le coût total des HBE loués s'élevait à 17,2 millions d'euros TTC pour la première année d'exécution du marché en 2023, contre 10,7 millions d'euros TTC pour 2022 (marché et réquisitions incluses). Cette hausse de presque 7 millions d'euros s'expliquait à la fois par l'immobilisation d'un plus grand nombre d'appareils et par un emploi sur une période plus étendue que l'année précédente.

Les **coûts pour 2024 et 2025 s'élevaient respectivement à 17,9 et 20,5 millions d'euros TTC**, comprenant à la fois la révision des prix du marché et la possible activation des moyens de renfort en dehors de la saison estivale, du 1er octobre de l'année n au 31 mai de l'année n+ 1, comme l'autorise désormais le marché.

Au 1er septembre 2026, le coût des HBE de location atteint 23,3 millions d'euros TTC, contre 17,0 millions d'euros TTC à la même date en 2025, soit une hausse de + 37 % qui s'explique par un nombre d'heures de vol doublées en raison de l'intensité des feux.

Dans l'attente du renouvellement de la flotte patrimoniale, et pour faire face aux pics d'intensité des feux de forêt, les crédits destinés à la location d'aéronefs ont été **élevés à 30 millions d'euros en AE et en CP depuis le PLF 2025**. Les mégafeux 2026 ont confirmé la nécessité de pouvoir compléter la flotte patrimoniale temporairement. Ainsi, le PLF 27 pérennise l'enveloppe

de 30 millions d'euros en CP, tandis que les AE augmentent de 43,5 millions d'euros pour s'élever à 73,5 millions d'euros alors que le marché de location actuel arrive à son terme et qu'un appel d'offre est en préparation.

3. Articulation entre flotte patrimoniale et flotte de location : une réflexion stratégique et budgétaire de long terme

La définition des moyens aériens nécessaires est fonction de l'évolution des risques et de l'adaptation de la doctrine qui sera décidée en conséquence.

La réflexion concernant l'intégration dans la flotte de la sécurité civile d'hélicoptères lourds multi-missions (lutte contre les feux de forêt et transport logistique) **pose notamment la question du choix entre des appareils en pleine propriété de l'État, en propriété partagée ou en location**.

Le rapporteur spécial a déjà eu l'occasion de souligner les limites du recours à la location d'aéronefs (avions ou hélicoptères) pour renforcer le dispositif, **en raison notamment de son coût budgétaire important, et d'éventuelles difficultés d'intégration de ces appareils loués dans le dispositif aérien**[1]. À cet égard, lors des auditions conduites par le rapporteur spécial, le Syndicat national du personnel navigant de l'aéronautique civile (SNPNAC) a déploré un recours croissant à la location pour pallier l'indisponibilité d'une partie de la flotte patrimoniale. Il estime que la multiplication des appareils relevant de flottes distinctes complexifie les chantiers de lutte contre les feux et engage la sécurité des pilotes de la sécurité civile. Ces derniers expriment notamment des interrogations quant au niveau de qualification des équipages des aéronefs louées.

Cependant, au moment de considérer l'achat d'hélicoptères lourds multi-missions, il convient aussi de prendre en compte les **délais importants de fabrication** de ces appareils (3 ans) auxquels viennent s'ajouter les délais de contractualisation d'un marché spécifique (18 mois minimum). En outre, il s'agit d'**appareils lourds et les coûts associés à leur acquisition en propre dépassent significativement le seul prix d'achat de l'hélicoptère** : contrat pluriannuel de MCO, adaptation des infrastructures (hangars…), création d'ETP (personnel navigant, techniciens…). Ainsi, **le coût d'acquisition d'un seul appareil** (estimé à d'environ 46 millions d'euros pour un H225 neuf en configuration HBE) associé aux coûts d'exploitation **dépasse le coût des locations saisonnières** (environ 30 millions d'euros par an lors des deux derniers exercices) **qui permettent de prépositionner jusqu'à 6 hélicoptères lourds simultanément sur le territoire durant plusieurs mois**.

---

[1] *Rapport d'information n° 838 (2022-2023), déposé le 5 juillet 2023 par M. Jean Pierre Vogel au nom de la commission des finances sur la flotte d'aéronefs bombardiers d'eau de la sécurité civile.*

D. L'ENTRETIEN ET LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DE CANADAIR

1. La commande de deux *Canadair* cofinancés par l'Union européenne signée en 2024 avec une livraison prévue en 2028

Le rapporteur spécial est particulièrement vigilant aux moyens alloués à l'entretien et au renouvellement annoncé de la flotte de *Canadair*. En effet, les difficultés posées par la **vétusté croissante de celle-ci conduit à l'immobilisation d'une part importante des appareils pour cause de panne et de maintenance**.

Pour rappel, la flotte de *Canadair* est saisonnière. Son immobilisation pendant l'hiver doit en principe permettre une pleine disponibilité dès le début de la saison des feux.

Or, d'après la Fédération nationale des sapeurs-pompiers de France (FNSPF), **à certaines périodes critiques de l'été 2024, seuls trois appareils sur douze étaient opérationnels**. **En juillet 2025, le sous-dimensionnement du nombre d'avions bombardiers d'eau disponibles a cette fois conduit à arbitrer entre des demandes simultanées d'engagement du commandant des opérations de secours** dans deux territoires distincts dans l'Aude et les Bouches-du-Rhône. **Lors de son rapport budgétaire sur le PLF 2026, le rapporteur spécial soulignait ainsi que le risque de rupture capacitaire était avéré**, constat **confirmé par la saison des feux 2026**.

Afin de renforcer sa flotte et d'initier les perspectives de son renouvellement, la France s'est inscrite dans le mécanisme européen entré en vigueur en 2021 qui prévoit de créer **une réserve de sécurité civile européenne (RescEU)**, dotée de moyens subventionnés par l'Union Européenne, l'état-membre acquéreur s'engageant en contrepartie à les rendre disponibles en cas d'activation du mécanisme.

Au terme d'un long processus entre les 6 pays candidats (France, Espagne, Italie, Croatie, Grèce, Portugal), la Commission Européenne (DG ECHO) et l'entreprise De Havilland Canada - DHC, le lancement effectif de la chaîne de production des nouveaux « CANADAIR » (DHC-515) a été officiellement annoncé le 31 mars 2022, sécurisant ainsi le programme RescUE avec, au total, une expression de commande pour 22 appareils. **L'Europe finance 12 avions DHC-515, soit 2 par pays demandeur**. Les **6 États européens, la Commission et l'entreprise ont officiellement signé les contrats à l'été 2024**. Pour la France, le **contrat d'acquisition de deux DHC515 dans ce cadre a été signé par le Ministre de l'Intérieur le 12 août 2024**.

En termes budgétaires, les coûts d'acquisition de 2 DHC-515 par pays sont couverts par la Direction générale pour la protection civile et les opérations d'aide humanitaire européennes de la Commission européenne (DG ECHO) pour les appareil seuls, soit 98,8 millions d'euros (**49,4 millions**

d'euros hors taxe par appareil). Cependant, le coût global de **l'ensemble des postes de dépenses pour un seul appareil est estimé autour de 91 millions d'euros TTC.** En effet, **demeurent à la charge de l'État acquéreur** et donc du programme budgétaire 161 : **la TVA à l'importation** (23 millions d'euros) ainsi que les **frais de douanes** (3 millions d'euros) et un **lot initial de matériels de rechange et de provisions** (montant estimé entre 13 millions d'euros et 35 millions d'euros).

Du fait de la primauté de son contrat de subvention avec la Commission européenne, la France est prioritaire dans le calendrier de livraison des appareils, qui doit cependant tenir compte du niveau d'urgence rencontré dans certains pays, dont la Grèce. Aujourd'hui, **selon les prévisions, le premier avion français serait attendu en mars 2028, le deuxième en novembre 2028**. Ces délais ont été confirmés à la DGSCGC par l'industriel.

2. La commande de deux *Canadair* supplémentaires sur fonds propres programmée dans le PLF 2026 suite au mégafeu de l'Aude

Par ailleurs, **le contrat signé par la France avec la société canadienne DHC prévoit en option l'acquisition de 14 appareils de type DHC-515, commandables à l'unité** et selon les conditions économiques à la date de la commande. Le coût unitaire de ces appareils serait ainsi plus élevé que ceux commandés via la Commission européenne. La butée contractuelle pour affermir tout ou partie ces appareils optionnels est fixée au 30 juin 2030.

Dans le cadre du PLF 2026, le programme 161 prévoyait 209 millions d'euros en AE et 20 millions d'euros en CP pour engager la commande de deux avions supplémentaires. **Le montant de 209 millions d'euros a été révisé à 192,8 millions d'euros en 2026, notamment en raison de l'évolution du taux de change**, **soit 94,4 millions d'euros par appareil au total** incluant le prix de l'avion, la TVA, les frais de douane ou encore les pièces de rechanges**.** Ces deux appareils seraient livrés entre fin 2032 et courant 2033.

3. Le rétrofit des 12 CL-415 actuels : une solution moins onéreuse mais pas sans difficultés ni sans lien avec le futur contrat de MCO

Le 28 octobre 2022, le président de la République Emmanuel Macron annonçait « *investir massivement pour que d'ici la fin du quinquennat, les 12 Canadair soient remplacés et que leur nombre soit porté à 16* ». La **promesse ne sera pas tenue**. D'une part, ce n'est, **au mieux, qu'en 2033 que la flotte sera portée à 16** *Canadair*. D'autre part, l'intention politique initiale de « remplacer » les 12 *Canadair*, devait se concrétiser par l'achat de 12 appareils

neufs. Or, **c'est désormais le rétrofit des 12 CL-415** composant la flotte existante **qui est envisagé**.

Si l'âge moyen de la flotte de *Canadair* (29 ans) peut être relativisé au regard du nombre moyen d'heures de vol (7500h/appareil), l'obsolescence de certaines pièces d'avionique anciennes, qui ne seront prochainement plus fabriquées et ne pourront donc plus être remplacées, rend en réalité le **rétrofit indispensable en l'absence de l'achat de nouveaux appareils**.

Le rapporteur spécial regrette l'absence de réponses écrites précises et chiffrées de la part de la DGSCGC concernant la question du rétrofit, qui consiste à moderniser un aéronef existant en remplaçant ou en améliorant certains équipements (moteurs, avionique, systèmes embarqués), afin de prolonger sa durée de vie, renforcer sa sécurité et améliorer ses performances. Les différentes auditions ont néanmoins permis d'évaluer **le coût par appareil entre 6 millions d'euros, pour un rétrofit partiel visant l'avionique, et 15 millions d'euros, pour un rétrofit complet**.

Bien qu'elle s'éloigne de la promesse initiale d'achats d'appareils neufs, la solution du rétrofit de la flotte actuelle suscite **l'adhésion du personnel navigant interrogé**. Elle permettrait en effet de **prolonger rapidement et à moindre coût la durée de vie de la flotte actuelle d'environ 15 ans**. Cela présenterait également des avantages opérationnels pour les pilotes. En harmonisant les équipements et les postes de pilotage des différents appareils, il faciliterait le passage d'un avion à l'autre et **limiterait les besoins de formations et de qualifications supplémentaires**.

Cependant, le projet de rétrofit pose au moins deux difficultés. D'une part, les travaux de rétrofit **nécessitent l'immobilisation des appareils** et doivent impérativement être programmés hors saison pour ne pas dégrader davantage leur disponibilité. D'autre part, il exigerait **d'identifier un industriel disposant à la fois des compétences techniques et des autorisations requises par De Havilland Canada** pour le mener à bien.

4. Des enjeux de financements et de souveraineté industrielle européenne

Le rapporteur spécial demeure vigilant sur le **risque de non-respect du calendrier pour la livraison des deux premiers *Canadair***. D'une part, si le calendrier prévoit la livraison des deux appareils à horizon 2028, les **difficultés intrinsèques à la remise en marche d'une chaîne de production industrielle de ce niveau** laisse anticiper des retards et une livraison probable à horizon 2030. En outre, au regard des incendies ravageurs qui ont frappé l'Amérique du Nord, certains acteurs de la sécurité civile craignent que ces délais de livraison soient également retardés par la **pression des États et des populations en faveur de la livraison prioritaire de ces *Canadair* au Canada et aux États-Unis** plutôt qu'aux États de l'Union européenne.

Dans ces conditions, **la France et les pays européens ne peuvent pas être dépendants d'un unique industriel ni d'un unique modèle d'avion**. Dans un contexte de besoin croissant d'avions bombardiers d'eau et d'un marché qui s'agrandit, le double enjeu de souveraineté industrielle et sécuritaire est de parvenir à faire émerger un modèle d'avion européen aux caractéristiques similaires au *Canadair*. En ce sens, la DGSCGC opère une veille stratégique en étant en contact étroit avec l'ensemble des porteurs de projets européens connus à ce jour. Des lettres d'intention (LOI) peuvent être signées à destination des porteurs de projets afin de leur permettre d'accéder plus facilement à des financements privés ou publics.

5. Le renouvellement à venir du contrat de maintien en condition opérationnelle (MCO) des avions

Le contrat de maintien en condition opérationnelle (MCO) des aéronefs revêt un **double enjeu**. **Opérationnel** d'abord, car de la qualité des prestations de maintenance dépendent directement le **taux de disponibilité de la flotte et la sécurité des équipages** engagés. **Budgétaire** ensuite, en raison de la **hausse régulière des coûts de MCO**, sous l'effet notamment, du renforcement des exigences en matière de sécurité aérienne, de situations monopolistiques sur certains segments du marché, de l'exposition aux fluctuations du dollar, de la répercussion des investissements de plus en plus importants des avionneurs et des équipementiers, ou encore de la hausse des coûts de production et de main d'œuvre.

Ainsi, la responsabilité de l'actuel prestataire a par exemple été dénoncée pour expliquer l'indisponibilité d'un nombre significatif d'appareils lors de la saison des feux 2024.

L'année 2027 sera particulière pour le MCO étant donné que le marché actuel prendra fin en septembre. Ainsi, à partir d'octobre 2027, **le MCO sera supporté par un nouveau contrat pour 10 ans, et pour lequel plus de 900 millions d'euros en AE sont prévus par le PLF 2027**.

III. LA CONTRIBUTION DE L'ÉTAT AUX MOYENS DES SERVICES D'INCENDIE ET DE SECOURS (SIS)

Il convient en premier lieu de souligner que le **financement de la sécurité civile repose essentiellement sur les dépenses locales. Ainsi, le budget consolidé des services d'incendie et de secours (SIS)** s'élève en 2025 à 6,2 milliards d'euros[1], et il est donc près de 6 fois supérieur aux crédits de paiement inscrits sur le programme 161 dans le PLF pour 2027. Les SIS sont en effet financés en très grande partie par les collectivités territoriales, et pour une **part prépondérante par les départements (52 % en 2025)**.

A. APRÈS LA SATISFACTION DES PACTES CAPACITAIRES « FEUX DE FORÊT », L'ANNONCE POLITIQUE D'UNE « NOUVELLE GÉNÉRATION » QUI NE TROUVE PAS SA PLEINE TRADUCTION BUDGÉTAIRE

L'article 17 de la loi n° 2016-186 du 27 décembre 2016 relative aux sapeurs-pompiers professionnels et aux sapeurs-pompiers volontaires a créé une dotation de soutien à l'investissement structurant des SDIS (DSIS2), destinée à appuyer les équipements structurants des services d'incendie et de secours.

Dans ce cadre et à la suite d'une annonce du ministre de l'intérieur le 21 septembre 2019, en clôture du congrès national des sapeurs-pompiers de France, la **circulaire n° INTE1934550C du 10 décembre 2019 a initié la mise en place de pactes capacitaires associant l'État, les collectivités territoriales et les services d'incendie et de secours**. Ce dispositif visait à répondre aux fragilités capacitaires face aux risques particuliers et émergents, en s'appuyant sur les schémas départementaux d'analyse et de couverture des risques (SDACR) et le contrat territorial de la réponse aux risques et aux effets potentiels des menaces (CoTRRiM). L'instruction INTE2016548C du 28 septembre 2020 est venue préciser la méthodologie de cette démarche capacitaire et adapter le calendrier suite à l'état d'urgence sanitaire lié à la COVID 19.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi Matras du 25 novembre 2021[2], les pactes capacitaires ont une existence législative et sont mentionnés à l'article L. 742-11-1 du code de la sécurité intérieure :

« *L'État, les collectivités territoriales et les services d'incendie et de secours peuvent conclure une convention, dans chaque département, afin de répondre aux fragilités capacitaires face aux risques particuliers, à l'émergence et à l'évolution des risques complexes, identifiées dans les contrats territoriaux de réponse aux risques et aux effets potentiels des menaces définis au présent code.*

---

[1] *Réponses au questionnaire budgétaire.*

[2] *Loi n° 2021-1520 du 25 novembre 2021 visant à consolider notre modèle de sécurité civile et valoriser le volontariat des sapeurs-pompiers et les sapeurs-pompiers professionnels.*

Cette convention, intitulée pacte capacitaire, précise la participation financière de chacune des parties signataires. Dans ce cadre, l'État peut recourir à la dotation de soutien aux investissements structurants des services d'incendie et de secours prévu à l'article L. 1424-36-2 du code général des collectivités territoriales. »

Dans le cadre de la loi n° 2023-22 du 24 janvier 2023 d'orientation et de programmation du ministère de l'Intérieur 2023-2027 (LOPMI), **les pactes capacitaires devaient initialement être dotés d'une enveloppe totale de 30 millions d'euros sur cinq ans**, par l'intermédiaire de la DSIS[2]. La budgétisation initiale du programme 161 pour l'année 2023 prévoyait ainsi un montant de 8 millions d'euros en AE et d'1 million d'euros en CP au titre de pactes capacitaires « risques complexes et émergents » (RCE).

Cependant, une enveloppe de 150 millions d'euros en AE et 37,5 millions d'euros en CP a été ajoutée à cette ligne budgétaire en cours de discussion du PLF pour 2023, à l'initiative d'un amendement du Gouvernement, cela afin de traduire les annonces du Président de la République du 28 octobre 2022 en réaction aux incendies exceptionnels de l'été 2022. Ces crédits supplémentaires dédiés à des pactes capacitaires « feux de forêts », devaient notamment permettre aux SIS d'acquérir d'ici à 2027, environ 1000 engins et matériels au profit d'une centaine de services métropolitains et ultra-marins.

La signature de conventions spécifiques entre l'État et les 101 SIS ou établissements publics porteurs de projets a permis d'engager l'intégralité des 150 millions d'euros d'AE en 2023, dont la consommation en CP devait ensuite s'étaler sur 4 ans, de 2023 à 2026.

Le taux de cofinancement de l'État est de 50 % par défaut, mais il peut être majoré en fonction de la nature du projet.[1] Les conventions précisent la participation financière de chaque partie (État, collectivités, SDIS). Ainsi, les **pactes capacitaires « feux de forêt » bénéficient d'un cofinancement moyen de 60 % par l'État[2]**. Les subventions versées dans le cadre des pactes capacitaires « feux de forêt » ont permis un **effet levier**, les **collectivités ajoutant 100 millions d'euros** aux 150 millions d'euros du programme 161, avec à la clef une rationalisation des achats et **environ 25 millions d'économies générés[3]** grâce à la mutualisation et la standardisation des référentiels.

Aujourd'hui, les **pactes capacitaires « feux de forêt » vont vers leur pleine réalisation et suscitent une globale satisfaction** : **de 2023 à juin 2026, 112 millions d'euros de CP ont été versés aux services d'incendie et de secours**, tandis que 607 engins de secours dont 378 camions citernes feux de forêt (CCF) ont été livrés. Le solde des paiements devrait s'échelonner jusqu'en 2028.

---

[1] *Circulaire IOME2300605C du 31 janvier 2023.*
[2] *Réponse de la DGSCGC au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial.*
[3] *Estimation de la DGSCGC dans ses réponses au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial.*

Autorités politiques nationales et territoriales, administrations et syndicats de pompiers s'accordent pour reconnaître la pertinence du dispositif, même si lors des auditions du rapporteur spécial, quelques réserves ont pu être formulées : acquisition de véhicules ne permettant pas encore de compenser la diminution du parc observée ces vingt dernières années, concertation de qualité variable entre élus et préfets de zone, incertitudes sur les délais de livraison, enveloppe relativement faible une fois rapportée au nombre de SIS (1,5 million d'euros).

Concernant le **volet risques complexes et émergents (RCE)**, 8 millions d'euros en 2023, puis 4 millions en 2024, avaient été engagés en AE au bénéfice de projets permettant de combler des fragilités capacitaires portant sur différentes natures de risques sur le territoire (inondation, NRBCe, séismes, industriels, tunnels, bâtimentaire, etc.). Leur programmation et leur consommation en CP reste inachevée.

Le rapporteur spécial regrette qu'une absence de retour de la DGSCGC à sa demande de précisions empêche de retracer avec certitude le cadencement des crédits de paiement des différents pactes capacitaires.

Cadencement des crédits du P161 afférents aux pactes capacitaires lancés en 2023

(en millions d'euros)

	2023		2024		2025		2026		2027		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Pactes capacitaires « feux de forêt »	150	32	0	40	0	31	0	…	…	…	150	…
Pactes capacitaires « risques complexes et émergents »	8	0,2	4	2	0	2	0	…	…	…	12	…
Total	158	32,2	4	42	0	33	0	17	0	33	162	158

Source : Commission des finances, à partir des réponses de la DGSCGC au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial

Comme indiqué supra, le 2 octobre **2026, le ministre de l'Intérieur annonçait** que le futur projet de loi de modernisation de la sécurité civile comportera **une programmation pluriannuelle sur cinq ans, à hauteur d'un milliard d'euros**, précisant que cette programmation sera **financée chaque année par 200 millions de recettes de la taxe spéciale sur les conventions d'assurances supplémentaires.** Il ajoutait que, dès 2027, cette

ressource serait **engagée pour « financer un nouveau pacte capacitaire » et « redimensionner les moyens nationaux ».**

Ainsi, l'action 13 « Soutien aux acteurs de la sécurité civile » prévoit 180 millions d'euros en AE et 110,06 millions d'euros en CP pour la dotation de soutien à l'investissement structurant des SDIS. Si la totalité de l'enveloppe des AE vise le lancement de la « nouvelle génération » de pactes capacitaires, la DGSCGC a indiqué au rapporteur spécial prévoir 33,4 millions d'euros de CP en 2027 pour le financement des pactes capacitaires feux de forêt et RCE déjà en cours. **76,6 millions d'euros les CP seraient donc destinés au financement des pactes capacitaires « nouvelle génération »** dont les modalités et les objectifs restent à définir.

B. L'INVESTISSEMENT DANS DES MOYENS NATIONAUX POUR FAIRE FACE AU RISQUE INONDATION

Outre le danger qu'elles font peser sur les vies humaines, les conséquences des inondations sont multiples et représentent des coûts significatifs pour les particuliers et la collectivité : inaccessibilités des routes, suspension des lignes de transport ferroviaires, destruction d'habitations, fermeture des écoles et des lieux recevant du public, perturbation des activités économiques et chômage technique, pertes sur le secteur agricole et de l'élevage…

Les conclusions de la mission de contrôle relative aux inondations survenues en 2023 et au début de l'année 2024 menée par le Sénat soulignent qu'il existe un consensus scientifique sur le fait que **l'augmentation des températures ainsi que l'élévation du niveau de la mer conduira à une hausse de la fréquence des inondations et des submersions marines dans l'avenir**. Sur l'ensemble du territoire français, la sinistralité relative aux inondations pourrait connaître une progression située entre 6 % et 19 % à l'horizon 2050[1].

Or, face aux inondations sans précédent, spécifiquement dans le Nord et le Pas-de-Calais, les **services de secours ont été confrontés à leurs limites**, nécessitant l'intervention de **renforts européens**. Le **manque d'équipements de pompage lourds et de capacités héliportées** avait révélé **l'impératif d'un renforcement capacitaire** pour prévenir les dégâts matériels et préserver les vies humaines. Pour mémoire, fin octobre 2024, les inondations au Sud-Est de l'Espagne, avait en effet causé la mort de 237 personnes. Sur la période hivernale 2025-2026, la France a comptabilisé 49 jours de vigilance crues de niveau orange ou rouge, dont 18 jours de vigilance rouge, soit le nombre le

[1] *Rapport d'information n° 775 (2023-2024), déposé le 25 septembre 2024 par MM. Jean-François Rapin et Jean-Yves Roux, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et de la commission des finances par la mission conjointe de contrôle relative aux inondations survenues en 2023 et au début de l'année 2024.*

plus élevé enregistré depuis la création du dispositif en 2006, alors que les crues ayant frappé l'Ouest de la France en février 2026 ont entrainé trois décès.

Tandis que l'idée de pactes capacitaires « inondations » favorisant l'acquisition de matériel par les acteurs locaux avait été formulée, la DGSCG **a souligné l'intérêt de privilégier l'investissement dans des moyens nationaux et mobilisables dans les différents territoires selon les besoins**.

L'action de la DGSCGC s'est dès lors déployée selon deux axes.

Une **réponse immédiate a produit ses effets concrets dès 2025** en permettant une augmentation de la dotation en moyens de pompage détenus en propre et mis en œuvre par la DGSCGC au titre des moyens nationaux, grâce à des **acquisitions réalisées fin 2024** via l'UGAP : 3 pompes HYDROSUB 250 (3,4 millions d'euros) constituant une augmentation de 30 % du potentiel de pompage des moyens nationaux ; 4 pompes HYDROSUB 60 (1,3 million d'euros), faciles et rapides à déployer constituant un complément aux moyens lourds pour une mise en place de toute urgence dans des zones plus difficiles d'accès ; 2 transports lourds de grande capacité (0,6 million d'euros).

Une réponse parallèle de moyen terme a été élaborée pour l'achat de pompes spécifiques non disponibles au catalogue de l'UGAP (pompes à boue, pompes pouvant être installées en mode flottaison …). Cela se concrétisera en 2027, par la passation d'un premier marché pour l'acquisition de barrages anti-inondation pour 5 millions d'euros et d'un second marché de trois lots de matériel de pompage pour un total estimé à plus de 6 millions d'euros.

C. UNE PARTICIPATION DYNAMIQUE DE L'ÉTAT AU BUDGET DE FONCTIONNEMENT DE LA BSPP

La contribution de l'État au budget de fonctionnement de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP) est une obligation légale, prévue par l'article L. 2512-18 du code général des collectivités territoriales (CGCT).

La contribution de l'État au budget de la BSPP

L'article L. 2512-18 code général des collectivités territoriales indique que les recettes et dépenses de la BSPP sont inscrites au budget spécial de la Préfecture de police. L'article L. 2512-19 de ce même code prévoit notamment une contribution de l'État au budget de fonctionnement de la BSPP, égale à 25 % des dépenses suivantes, inscrites au budget spécial :

- la rémunération des militaires de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris, y compris l'alimentation des militaires pendant la durée légale du service ;

- les frais d'habillement, de déplacement, de transport et de mission ;

- les dépenses du service d'instruction et de santé ;

- l'entretien, la réparation, l'acquisition et l'installation du matériel de lutte contre l'incendie, du matériel de transport et du matériel de transmission.

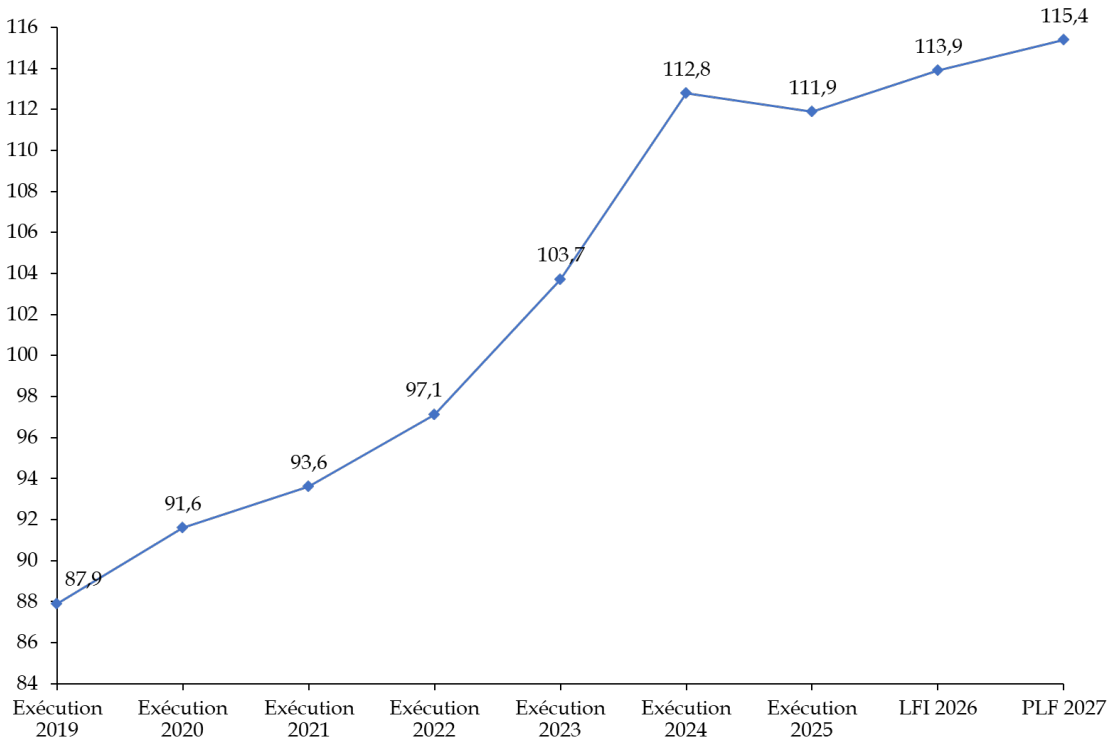
Source : code général des collectivités territoriales

Le dynamisme de cette dépense s'est accéléré avec la mise en œuvre du plan de modernisation de la BSPP, présenté en 2019, et qui visait notamment à permettre à la brigade de répondre aux enjeux de sécurité posés par les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 organisés à Paris. Ainsi, cette contribution est passée de 87,9 millions d'euros en 2019 à 115,4 millions dans le PLF pour 2027, **soit une augmentation de 31,3 % en 9 ans.**

Ce plan de modernisation **se traduit budgétairement par une enveloppe de 202 millions d'euros répartis sur une période de 10 ans entre 2020 et 2029**, et vise plus particulièrement à garantir le renforcement des capacités opérationnelles de la BSPP, l'amélioration des conditions de travail et de vie des pompiers, et l'acquisition d'équipements technologiques.

Évolution de la contribution de l'État au budget de la BSPP entre 2019 et 2027

(en millions d'euros et en AE = CP)



Source : réponse de la DGSCGC au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial

À mi-parcours, le bilan du plan de modernisation est positif avec un niveau de réalisation de 87,8 millions d'euros sur les 105 millions d'euros prévus initialement (84 %de réalisation) entre 2019 et 2025. Il a **permis** l'acquisition de **matériels nécessaires pour répondre aux évènements d'ampleur tels que la Coupe du monde de rugby en 2023 et les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024**. En contribuant au financement des revalorisations statutaires et à une partie des travaux de rénovation des centres de secours, il a soutenu les efforts de **fidélisation du personnel**. Les moyens alloués à la BSPP sont à mettre en perspective avec une hausse et une diversification des activités, liées notamment aux épisodes de fortes chaleurs, avec 1 711 interventions quotidiennes en moyenne en juin 2026 et un record à **2 615 interventions le 25 juin 2026**.

D. NEXSIS 18-112 : UN DÉPLOIEMENT OPÉRATIONNEL ET UN ÉQUILIBRE FINANCIER DIRECTEMENT MENACÉS PAR LE MANQUE DE MOYENS HUMAINS

1. Un projet retardé et rebudgété à la hausse au profit du développement d'un outil opérationnel suscitant désormais la pleine adhésion des acteurs de la sécurité civile

Le programme NexSIS est un projet de mutualisation des systèmes d'information des services d'incendie et de secours (SIS). Sa conception, son déploiement et sa maintenance sont assurés par **l'agence du numérique de la sécurité civile (ANSC**), créée en 2018, et dont la tutelle est assurée conjointement par la direction de la transformation du numérique (DTNUM) et par la DGSCGC du ministère de l'intérieur.

Sur la période 2018 à 2031 (soit quatre années supplémentaires par rapport à la durée du projet présenté au précédent rapport du fait de la prise en compte du maintien en conditions opérationnelles), **le coût global du programme est désormais estimé à hauteur de 300 millions d'euros**. Il était initialement évalué à 52 millions d'euros, mais il ne prenait en compte que la phase de développement de la solution informatique NexSIS 18-112, et couvrait donc une période beaucoup plus courte, de 2018 à 2022. Il ne prenait pas non plus en considération l'intégration du projet SECOURIR qui emporte toutes les charges de téléphonie opérationnelle des SIS, avec une architecture sécurisée, résiliente, et dynamique en capacité d'assurer l'entraide entre les Centres de Traitement de l'Alerte (CTA).

Coût détaillé du projet NexSIS 18-112

(en millions d'euros)

	2024 et années précédentes		2025 Exécution		2026 Prévision		2027 Prévision		2028 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	118,4	106,1	33,8	29,3	54,5	33,1	41,0	38,0	28,8	69,4	276,0	276,0
Titre 2	7,3	7,3	1,9	1,9	2,5	2,5	3,1	3,1	9,2	9,2	24,0	24,0
Total	**125,8**	**113,5**	**35,1**	**31,2**	**57,0**	**35,6**	**44,1**	**41,1**	**38,0**	**78,6**	**300,0**	**300,0**

Source : commission des finances, d'après les documents budgétaires

Le déploiement de NexSIS devrait permettre, par la mutualisation des systèmes d'information des SIS, une meilleure coordination de leurs actions, ainsi que la réalisation d'économies substantielles. Celles-ci sont estimées, dans le projet annuel de performances (PAP) annexé au PLF, **à près de 20 millions d'euros par an pour l'État, et par l'ANSC, à au moins 20 millions par an pour les SDIS. Outre ce gain financier, le gain qualitatif bénéficiera aux usagers et aux services de traitement de l'alerte des SIS**, en facilitant l'accès au secours et le traitement des communications, **ainsi qu'à l'État** grâce à un pilotage administratif de l'activité des SIS simplifié.

Le retard important pris dans le déploiement du programme au sein des premiers SIS, initialement programmé pour l'année 2021, avait pu fragiliser la crédibilité de l'agence vis-à-vis des SIS.

Néanmoins, en 2023, le projet est rentré en phase de déploiement opérationnel. **Le rythme de déploiement de l'ANSC est passé de 1 SIS tous les 3,5 mois** (4 SIS entre décembre 2023 et janvier 2025) **à 1,5 SIS tous les mois** (5 SIS entre février et juillet 2025), **et continue de s'accélérer**. En octobre 2026, 25 SIS ainsi étaient pleinement utilisateurs de la solution NexSIS. Outre ces utilisateurs permanents, à la fin de l'été 2026, 25 SIS et l'ENSOSP étaient en cours de déploiement de l'outil. **Dans ces SIS, l'ANSC a démontré la maturité technique et opérationnelle d'un outil source d'économies.**

Ainsi, les années 2024 à 2026 ont marqué **l'entrée du programme dans une dynamique vertueuse de basculement progressive des SIS vers la plateforme NexSIS 18-112**, et avec elle **l'adhésion** des SIS, et plus largement **des acteurs de la sécurité civile, à un outil dont l'intérêt opérationnel et la valeur ajoutée sont unanimement reconnus.**

2. Un modèle de financement de l'ANSC reposant à terme principalement sur les redevances des SIS

Le **financement de l'ANSC et du projet NexSIS est dual**.

D'une part, il repose, sur le **versement par l'État de subventions** pour charge de service public et de charges d'investissement, principalement issues des crédits du programme 161. En cumulant les dépenses engagées par l'État depuis 2018 jusqu'à ce jour et les prévisions de financement jusqu'en 2027, les financements provenant de l'État s'élèvent à 101 millions d'euros pour un coût actualisé du programme estimé à 300 millions d'euros, soit un tiers contre 17 % initialement prévus.

D'autre part, le financement repose sur le **versement par les SIS de subventions d'investissement** dans le cadre du développement et du déploiement de NexSIS, **puis de contributions d'exploitation annuelles** pour assurer son fonctionnement.

Grâce à un soutien important de l'État lors des premières années, l'ANSC a pu continuer à développer NexSIS et à le déployer, dans une période où la confiance des SIS avait pu être mise à l'épreuve. **Depuis 2024, l'engouement pour le produit permet des versements plus réguliers des SIS vers l'ANSC**, dont les ressources propres représentent désormais environ la moitié de ses revenus en 2025. **L'autonomie financière de l'opérateur est ainsi prévue à la fin de l'année 2027**.

3. Un sous-dimensionnement des moyens humains de l'ANSC mettant en péril le déploiement opérationnel de NexSIS et ayant pour conséquences des surcoûts significatifs pour les SIS, l'ANSC et l'État

Dans le cadre de la loi d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur, le secrétariat général du ministère de l'intérieur avait planifié une augmentation de 100 ETP, entre 2023 et 2028, en faveur des services liés aux sujets numériques, parmi lesquels 28 ETP au bénéfice de l'ANSC.

Comparaison de l'évolution du plafond d'emplois de l'ANSC tels que prévu par la LOPMI et par les LFI

(en ETPT)

	2023	2024	2025	2026	2027
Plafond d'emplois tel que prévu par les arbitrages du ministère de l'intérieur sous-jacents à la LOPMI (A)	14	22	28	35	40
Schéma d'emplois tel que prévu par les arbitrages du ministère de l'intérieur sous-jacents à la LOPMI	+ 2	+ 8	+ 6	+ 7	+ 5
Plafond d'emplois autorisé en LFI (B)	14	22	23	23	27*
Schéma d'emplois autorisé en LFI	+ 2	+ 8	+ 1	0	+ 4*
Différence entre le plafond d'emploi prévu en LOPMI et celui autorisé en LFI (A-B)	0	0	- 5	- 12	- 13

* autorisé par le PLF 2027

Source : Documents budgétaires et ANSC

Ces effectifs complémentaires devaient permettre à l'ANSC d'assurer les activités cumulées de conception, de réalisation, de déploiement, et d'exploitation. Or, le plafond d'emploi s'établissait à 23 ETPT dans le PLF 2026 contre 35 prévus dans le cadre de la LOPMI, soit un **déficit de 12 ETPT**. L'ANSC se présente ainsi dans une **situation de sous-effectif** qui a pour **conséquence un retard dans le déploiement de NexSIS** auprès des 100 SIS et **des surcoûts significatifs pour les SIS, l'ANSC et, *in fine*, l'État**.

Cela n'est pas sans incidence sur la situation financière de l'agence. Outre que **l'externalisation excessive** pèse plus fortement sur son budget par rapport aux coûts de ressources internes, elle limite la capitalisation des savoir-faire. La direction de l'ANSC estime ainsi que l'internalisation d'une dizaine de fonctions aujourd'hui exercés par des prestataires externes permettrait une réduction annuelle des coûts de l'ordre de 1,2 million d'euros. Surtout, le faible nombre d'emplois autorisés induit un **risque de non-respect du calendrier de déploiement de NexSIS** : l'agence ne peut en effet assumer le risque d'augmenter le nombre de SIS en exploitation sans effectif suffisant pour garantir le bon fonctionnement d'un outil destiné aux services de secours. Or, un **retard dans le déploiement génèrera non seulement un manque de recettes pour l'agence mais encore des surcoûts de maintenance opérationnelle pour les SDIS** dans lesquels la solution tarderait à être déployée. Le rapporteur spécial relève enfin que **si l'autonomie financière de l'ANSC devait être fragilisée, ce serait, in fine, l'État qui pourrait devoir compenser par le versement de nouvelles subventions**.

Face à ce constat, objectivé par la Cour des comptes qui, dans son rapport de 2025 sur l'agence du numérique de la sécurité civile et le projet NexSIS, fait état d'un « *sous-dimensionnement des ressources internes de l'Agence* » et d'un « *plafond d'emplois inadapté aux enjeux* »[1], lors de l'examen du PLF pour 2026, le rapporteur spécial avait déposé un amendement[2] visant à augmenter le plafond d'emplois de 4 EPTP. L'amendement a été adopté lors de l'examen en séance publique au Sénat, mais non conservé dans le texte définitivement adopté.

L'amendement du rapporteur spécial a été entendu dans le cadre du **PLF 2027, qui prévoit finalement une augmentation du plafond d'emplois de + 4 EPTP**, portant ainsi le plafond à 27 EPTP. Cela correspond **néanmoins à un déficit de 13 ETPT par rapport à la programmation LOPMI**.

---

[1] Cour des comptes, *L'agence du numérique de la sécurité civile et le projet NexSIS,* rapport d'observations définitives, décembre 2025, p. 58.

[2] Amendement n° II-790 rect. *bis.*

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

Départements de France (DF)

- M. André ACCARY, président du conseil départemental de la Saône-et-Loire, président de la commission « SDIS » de Départements de France.

Conférence nationale des services d'incendie et de secours (CNSIS)

- M. Olivier RICHEFOU, président.

Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises

- M. Julien MARION, directeur général ;
- Mme Tiphaine PINAULT, directrice des sapeurs-pompiers ;
- M. Romain MONCONDUIT, directeur des moyens nationaux ;
- Mme Claire ANSELIN, sous-directrice des affaires internationales.

Fédération nationale de protection civile (FNPC)

- M. François-Xavier VOLOT, directeur aux affaires générales ;
- M. Baptiste RIVOIRE, coordonnateur national des opérations.

Fédération nationale des sapeurs-pompiers (FNSPF)

- M. Marc VERMEULEN, contrôleur général, membre du comité exécutif ;
- Marc GALAND, lieutenant-colonel, secrétaire général ;
- M. Fabien MATRAS, conseiller relations institutionnelles ;
- M. Guillaume BELLANGER, directeur de cabinet.

Syndicat national du personnel navigant de l'aéronautique civile (SNPNAC)

- M. Jean-Pierre MEUNIER, président national ;
- M. Grégory PRATS, pilote de Canadair et instructeur.

*

* *

– Contributions écrites –

Fédération nationale des sapeurs-pompiers de France (FNSPF)

Syndicat national du personnel navigant de l'aéronautique civile (SNPNAC)