



La flotte française comprend 12 Canadair. Mais près de la moitié ne pouvait pas voler cette semaine, déplore un pilote.

QUENTIN SALINIER / SO

Où en sont les trois projets français qui veulent relever le vieillissant Canadair ?

Ces gigantesques incendies ont remis en lumière les fragilités de la flotte française de Canadair et accéléré la réflexion autour de trois projets français de bombardiers d'eau nouvelle génération

Vieillesse et sous tension chaque été, la flotte française de bombardiers d'eau amphibies Canadair est en attente de renouvellement. Trois projets tricolores - Hynaero, Positive Aviation et Keppair - ont décidé de proposer chacun une alternative. Aujourd'hui, la Sécurité civile aligne douze Canadair CL-415. Mais en raison du vieillissement de ces bombardiers trentenaires, la flotte disponible est tombée à sept en pleine crise, faute de pièces et de mécaniciens. Le CL-415 n'étant plus produit depuis 2015, chaque panne devient un casse-tête.

Face à cette impasse, et suite à une promesse du président Macron faite en 2022, le renouvellement des douze Canadair est lancé. Un contrat a été passé auprès du Canadien De Havilland. Deux exemplaires de DHC-515, le successeur du CL-415, doivent être livrés en 2028 ; deux autres en 2032-2033. Des délais qui offrent de l'espace à des alternatives françaises.

Stratégies différentes

Celle d'Hynaero mise sur un avion entièrement neuf, le Frégate-F100, conçu pour écopier dix tonnes d'eau. Initialement installée à Mérignac, la société a rejoint Istres en 2025. Bien que prometteur, le programme de création ex nihilo d'un aéronef exige de nombreux ingénieurs, rares dans une filière sous tension. Elle sera confrontée à de longues procédures de certification. Positive Aviation, lancée après les événements girondins de 2022, développe le FF72, transformation de l'ATR 72 en hydravion à flotteurs. Elle compte le proposer à 35 millions d'euros l'unité, contre 80 millions pour le Canadien. « Cet avion empor-

tera deux tonnes d'eau en plus que le Canadair », promet son PDG Eric Schmitt.

Tout près d'elle, la Toulousaine Keppair Evolution a choisi une autre piste : adjoindre un kit à un ATR 72 pour le convertir en bombardier d'eau ou de retardant.

Course contre la montre

Les trois projets n'avancent pas à la même vitesse. Le projet Hynaero, sans doute le plus ambitieux techniquement, est aussi le plus lointain : après une levée de 117 millions d'euros en mars 2026 (Bpifrance, région Sud), la société parie sur un premier vol de son bombardier d'eau au début 2031. Elle table sur les premières livraisons fin 2032.

De son côté, Keppair revendique le calendrier le plus court. Son premier ATR 72 doit arriver à Toulouse-Blagnac pour être converti par Aerotec & Concept, avec un système de largage KEDS (Keppair Evolution Delivery System) développé par l'Institut de mécanique des fluides de Toulouse. Elle programme les premiers essais de largage à la fin 2026 ou au tout début 2027, pour une certification et une commercialisation dans la foulée cette même année.

Positive Aviation a lancé la production de son démonstrateur. Elle a déjà reçu son premier ATR et le premier de ses deux flotteurs qui a été construit près de Nantes. Les essais en vol sont programmés fin 2026, les essais sur l'eau en 2027. La société envisage de produire 12 avions par an dès 2030 dans une usine de 7 000 m² sur l'emprise de l'aéroport de Toulouse. Elle aurait déjà vendu dix exemplaires aux États-Unis à une société de leasing.

Pascal Rabiller

sance initiale énorme à cause de la sécheresse. Or, s'il y a plusieurs feux en même temps, on ne peut plus faire de l'attaque massive car il faut disperser nos moyens. Le drame, c'est qu'ensuite, vous vous retrouvez avec des feux qui ont la puissance d'une centrale nucléaire.

Faut-il travailler sur des vols noc-

turnes comme cela a été demandé ?

Lorsque vous arrivez sur un feu, vous larguez à 30 mètres de haut. Vous avez des flammes, énormément de fumée, des turbulences dues à la chaleur, il faut appréhender les obstacles comme une ligne à haute tension. C'est un environnement très déstabilisant. C'est impossible à faire de nuit. Les systèmes

de vision nocturne sont basés sur la chaleur et bien sûr, au-dessus d'un feu, la chaleur, il n'y a que ça, vous n'y verrez rien. Certains pays le font avec des hélicoptères, mais ce n'est absolument pas de l'attaque de masse. Il y a une dizaine d'années, un pilote américain chevronné a tenté de le faire en avion. Il s'est tué à la première passe de feu.

« Aucun État ne peut s'en sortir seul »

Les pompiers Français ont bénéficié cette semaine de moyens aériens issus du mécanisme de protection civile de l'Union européenne

L'Europe en feu. En Crète, trois pompiers ont trouvé la mort ces derniers jours. Un gigantesque incendie ravage l'Espagne. En Italie, près de 66 000 hectares ont brûlé depuis juin. Et la Gironde affronte un incendie historique depuis une semaine. « Aucun État ne peut s'en sortir seul. Le changement climatique ne frappe plus à la porte de l'Europe : il est déjà parmi nous » lance la commissaire européenne à la gestion des crises Hadja Lahbib qui visitait le pélicandrome de la base 106 à Mérignac hier matin.

« C'est le feu le plus important »

Ici, se croisent depuis le 23 juillet pilotes et appareils venus de toute l'Europe pour prêter main forte aux pompiers Français et suppléer une flotte d'avions de lutte contre les incendies dépassée par l'ampleur prise par les feux dans le pays. Douze moyens aériens ont été dépêchés en Gironde dans le cadre du mécanisme de solidarité européenne : huit bombardiers d'eau provenant de Croatie, du Luxembourg, du Portugal, de la Suède, et de la Turquie et quatre hélicoptères

bombardiers d'eau provenant de Tchéquie, Allemagne et Slovaquie. « C'est le feu le plus important contre lequel j'ai lutté et probablement le plus grand site d'intervention sur lequel j'ai opéré » confesse Joao, pilote portugais qui devrait quitter la Gironde dans quelques heures. « Ma plus grande surprise est la facilité avec laquelle nous sommes parvenus à collaborer entre Européens. Nous avons le même langage et les mêmes procédures » continue le pilote. Le dispositif européen se distingue en deux étapes. Le « pool » européen de protection civile, qui regroupe des moyens pré-engagés par les États participants volontaires. Puis rescEU, la réserve stratégique financée par l'UE, qui comprend notamment des avions et hélicoptères bombardiers d'eau, du matériel médical et des capacités d'accueil d'urgence. « Depuis le mois de juin, près de 800 pompiers issus de 14 pays ont été prépositionnés dans des zones à haut risque. Partout en Europe, des pompiers quittent leur propre foyer pour aller protéger celui des autres. Le premier visage que voient les personnes qui fuient les flammes peut venir d'un autre pays européen » détaille la Commissaire.

Y. St.-S.



La Commissaire européenne Hadja Lahbib salue les pompiers européens à Bordeaux. YANN SAINT-SERNIN / SO



À Toulouse, Positive Aviation s'apprête à transformer son premier ATR 72 en bombardier d'eau FF72 (ici une image de synthèse). POSITIVE AVIATION