

Éditorial

Par Stéphanie Lacaze

IA en roue libre, faut-il lever le pied ?



Tous ceux qui utilisent un peu l'intelligence artificielle (IA), même pour s'amuser sur les versions gratuites des différents outils, l'ont compris : ça va vite, très vite. Un peu trop vite ? C'est en tout cas ce qu'estiment des cadres américains du secteur. Ils ont publié en début de semaine une tribune pour demander au gouvernement de temporiser la sortie des modèles d'IA les plus avancés car ils s'inquiètent d'une accélération incontrôlée. Derrière cette publication, plusieurs incidents récents de nature à alerter les 1 100 spécialistes signataires du texte. Le dernier en date, c'est l'intrusion de deux modèles développés par OpenAI sur la plateforme Hugging Face, une bibliothèque de modèles IA. Ces deux modèles sont littéralement sortis de leur espace dédié pour aller attaquer Hugging Face et quatre autres plateformes. Dans ce cas, les informaticiens d'OpenAI, le créateur de ChatGPT avaient volontairement réduit les garde-fous pour juger le potentiel de cybersécurité. Sauf que l'attaque a duré cinq jours avant de pouvoir être contenue car l'IA a des capacités d'intrusion beaucoup plus développées qu'un pirate humain.

Cette échappée de modèles IA agressifs fait craindre une perte de contrôle par l'humain

Cette échappée de modèles IA agressifs est jugée particulièrement sérieuse et fait craindre une perte de contrôle par l'humain. Autre motif d'inquiétude, la progression de l'auto-amélioration récurrente, avec une IA qui pourrait concevoir et développer elle-même son propre successeur. La technologie s'approche dangereusement de ce stade au-delà duquel les vérifications et les évaluations par des informaticiens humains deviendraient beaucoup plus difficiles car ils n'auraient pas participé à l'élaboration du modèle. C'est là que le problème devient vraiment alarmant et qu'il fait craindre à certains experts une « bug-pocalypse ». En réponse, les salariés et dirigeants qui interpellent le gouvernement américain expriment la nécessité « de se donner du temps pour traiter les risques émergents, développer des mesures de sécurité et renforcer la supervision ». Tout en ayant conscience qu'un seul État ne peut pas décider pour les autres, et qu'il s'agit donc de soutenir une initiative internationale. Donald Trump a reconnu qu'il fallait « être prudent » mais ne veut pas limiter au risque de se « retrouver d'un seul coup derrière la Chine ». Quant à l'Europe, il n'est pas question pour elle de temporiser alors qu'elle en est encore à pédaler en queue de peloton pour rester dans la course à l'IA, en lançant un appel d'offres géant pour la construction de giga-fabriques d'IA, des calculateurs destinés à lui permettre de développer ses propres systèmes avancés.

« Avec deux Canadair en plus au départ, les choses auraient été différentes »

Représentant du Syndicat des personnels navigants de l'aéronautique civile, Éric Durand déplore l'insuffisance des moyens aériens alors que près de la moitié de la flotte de Canadair est en maintenance

Recueilli par Yann Saint-Sernin
y.saint-sernin@sudouest.fr

Quel est votre état d'esprit après la semaine dantesque d'incendies que l'on vient de connaître ?

Aujourd'hui, je suis d'astreinie, je suis censé pouvoir partir en trente minutes en cas d'alerte. Mais je n'ai pas d'avion. Je pense que cela illustre la situation. Les pilotes que je représente n'ont qu'une envie, c'est de monter dans les avions. Ça nous tient aux tripes car on sait que c'est pour sauver des vies, préserver des biens et des forêts. Quand on voit qu'on ne peut pas monter dans les avions parce qu'on ne les a pas, et qu'on voit le résultat, ça nous met dans des états que vous n'imaginez même pas.

Comment interviennent les moyens aériens français ?

La flotte patrimoniale comprend douze Canadair, huit Dash et trois Beech. La doctrine française de lutte contre les incendies consiste à attaquer le feu le plus tôt possible pour éviter ce que l'on connaît en

« Le drame, c'est qu'après, vous vous retrouvez avec des feux qui ont la puissance d'une centrale nucléaire »

Gironde aujourd'hui. Pour cela, les moyens aériens sont déterminants. En période d'alerte, les Dash chargés de retarder sont répartis en secteurs et survolent les massifs. Dès qu'ils repèrent de la fumée, ils effectuent une reconnaissance et lâchent du retardant pour le tuer tout de suite. Cela fonctionne dans



Éric Durand. SNPNAC

95 % des cas. Si l'attaque initiale ne suffit pas, on passe à l'attaque massive. Il s'agit de lâcher des tonnes et des tonnes d'eau le plus vite possible pour éteindre le feu ou le contenir, afin que les pompiers puissent intervenir au sol. Seul le Canadair est capable de cette prouesse. Notre doctrine est saluée comme l'une des meilleures du monde. Mais elle est écrite pour douze Canadair. Si la flotte est complète, nous avons un dispositif exceptionnel. Mais dans la réalité, depuis quinze jours, nous tournons avec cinq à sept Canadair. Les autres sont en maintenance.

Que s'est-il passé à Saumos ?

Le Dash est intervenu tout de suite, il a fait un premier largage et a lancé l'alerte pour déclencher les Canadair. Mais il y avait un feu en Corse qui mobilisait deux avions, trois étaient sur un feu dans le Var, il n'en restait plus que deux, alors que pour appliquer la doctrine, vu l'ampleur que prenait le feu, il en aurait fallu quatre immédiatement pour larguer 24 tonnes au même endroit. Si nous avions pu appliquer une attaque massive dès le départ, on aurait limité sa progression, les choses



auraient été différentes. En 2022, nous n'avions pas pu appliquer la doctrine non plus, faute de moyens. On n'a pas tiré les leçons.

Vous mettez en cause la société chargée de la maintenance. Celle-ci répond qu'elle respecte le cahier des charges conclu avec l'État...

C'est une réponse teintée de cynisme. Allez dire ça aux 200 000 personnes évacuées... En période de crise, on pourrait attendre qu'elle fasse mieux que le cahier des charges. Les mécanos de la société se démènent comme ils peuvent pour maintenir les appareils en état de voler mais ils ne peuvent pas se dédoubler. À mon sens, le contrat passé par l'État ne permet pas de contraindre suffisamment le prestataire.

Les Dash ne peuvent-ils pas suppléer les Canadair ?

Ils n'ont pas la même fonction. D'autant qu'ils rencontrent un autre problème. Depuis des années, le pélicandrome de Bordeaux n'est pas aux normes. Le Dash est censé pou-

« En 2022, nous n'avions pas pu appliquer la doctrine non plus, faute de moyens »

voir recharger en moins de cinq minutes. Mais à Bordeaux, le débit est très faible, cela prend plus de dix minutes. Quand vous avez de l'activité, il y a la queue. Et cinq minutes perdues, c'est 100 mètres d'avancée du feu. J'ai appris qu'aujourd'hui, quelqu'un était venu réparer la pompe... Là encore, le problème avait été signalé en 2022. C'est désespérant. Les mégafeux auxquels nous faisons face aujourd'hui ont une puis-

SUD OUEST

Directeur général, directeur de la publication : Christophe Galchon.
Directeur de la rédaction : Jean-Pierre Duran.

N° de commission paritaire : 0430 C 86477.

Vendredi 31 juillet 2025. N° 25 470.

Tirage du vendredi 31 juillet 2025 : 141 402 exemplaires.

Imprimé par SAPESS 40, quai de Broza, 33100 Bordeaux.

« Les faits sont sacrés, les commentaires sont libres »

ACPM

Diffusion totale payée 2025 : 164 510 exemplaires.

Service clients abonnés : serviceclients@sudouest.fr

tel 05 57 29 09 33

Prix de référence de l'abonnement (formule mensuelle) : 49,90 € TTC dont TVA à 2,1 %



autorité de régulation professionnelle de la publicité

SUD-OUEST PUBLICITÉ

23, quai des Queryies, CS 20001,

33094 Bordeaux Cedex.

www.sudouest-publicite.com

E-mail : sudouest-publicite@sudouest.fr

Régies extra-locales : 366.

Publié : tel 0 800 489 366.

SA DE PRESSE ET D'ÉDITION DU SUD-OUEST

Société anonyme à conseil d'administration au capital de 268 400 euros.

Président du conseil d'administration : Olivier Cotinat.

Siège social : 23, quai des Queryies,

CS 20001, 33094 Bordeaux Cedex.

tel 05 57 35 31 31.

Principaux associés : GSO, SA, SIRP,

Société civile des journalistes,

Société des cadres.

1944-1968 : Jacques Lemoine, fondateur.

1968-2001 : Jean-François Lemoine.

2001-2013 : M^{me} E.-J. Lemoine,

présidente d'honneur.

Origine du papier : Espagne.

Taux de fibres recyclées : 98%.

Ce journal est imprimé sur du papier

certifié PEFC (PEFC/10-31-3312). Émis-

sions de GES : 100 g CO₂ eq par exem-

plaire (données 2023).

LE TRI FACILE