



SOCIÉTÉ



Un Canadair CL-415 de la Sécurité civile française largue de l'eau sur une zone en feu lors d'un incendie de forêt près de Barjols, dans le sud-est de la France, le 26 juillet 2026. THIBAUD MORITZ/AFP

Article abonné

Souveraineté industrielle

M "Comment peut-on imaginer acheter au Canada ?" : ces PME qui veulent faire exister un Canadair français

Par Valentine Daru

Publié le 31/07/2026 à 8:00



Les récentes polémiques sur l'achat des Canadair jettent une lumière sur



MENU



Mon compte

impossible de voir des hydravions tricolores assister les soldats du feu dès l'été 2028. Enfin... si l'État passe commande.

Les Canadair sont aux mégafeux de forêts ce que les masques étaient au Covid-19 : une preuve lancinante de notre dépendance aux chaînes de production étrangères. Qu'on ne s'y trompe pas : sur le plan de la fabrication, un hydravion n'a presque rien à voir avec un avion lambda. Ces modèles reposent sur un savoir-faire extrêmement particulier, avec des contraintes techniques et des exigences de certification qui donnent le tournis. Et explique que la France, et plus largement l'Europe, continue à dépendre d'une seule entreprise, située à plus de 6 000 kilomètres de là. En juin 2026, le gouvernement sortait une nouvelle fois le portefeuille pour acheter deux Canadair supplémentaires.

« Depuis plusieurs années en Europe, on parle de résilience et de souveraineté dans le domaine de la sécurité de la Nation. Comment peut-on imaginer acheter au Canada un avion basé sur une technologie dépassée alors qu'on peut investir sur des avions conçus et fabriqués sur le sol européen ? », s'agace David Pincet, l'un des cofondateurs d'une start-up de fabrication de Canadair français, Hynaero. La question mérite d'être posée.

À LIRE AUSSI : Lutte contre les mégafeux de forêts : des macronistes à l'extrême droite, des politiques à la ramasse

Récemment, l'entreprise canadienne De Havilland a accepté de relancer la production de son modèle phare – le DHC-515 – après que l'Union européenne a passé une commande groupée de 22 avions. Mais le temps de l'urgence n'est pas celui de la production industrielle. Surtout lorsque les usines sont restées à l'arrêt pendant près d'une décennie. Face à cet embouteillage de commandes, les appareils seront livrés au compte-goutte. Les deux avions destinés à la France n'arriveront pas avant 2028, comme l'a rappelé le ministre de l'Intérieur, Laurent Nuñez. Les deux avions achetés par l'Hexagone en juin dernier, eux, n'arriveront pas avant 2032, voire 2033. Que se passera-t-il quand cet unique constructeur, en situation très claire de monopole, cessera de produire ?

« TOUS LES GRANDS CONSTRUCTEURS ONT DÉCLINÉ »

« La France ne s'est pas réveillée si tard que ça, nuance Laurent Schmitt, président de Positive Aviation, un autre fabricant français de bombardiers d'eau. Dès 2018, l'État a fait appel à tous les avionneurs

(Dassault, Leonardo, Airbus...) pour poser la question du successeur du Canadair. Ils ont tous ouvert le dossier mais se sont rendu compte que fabriquer un Canadair est extraordinairement compliqué. C'est plusieurs milliards d'euros, des centaines d'ingénieurs à recruter et des défis technologiques colossaux assortis d'énormes inconnues techniques. Le tout dans un secteur aéronautique qui a franchement autre chose à faire. Tous les grands constructeurs ont décliné. »

Pour cet ancien ingénieur passé par Airbus et Dassault Aviation, la prise de conscience a lieu en 2022 après les mégafeux dans les Landes. L'idée de transformer des avions existants en bombardiers capables de se poser sur l'eau (« amphibie ») commence à se dessiner. Les ingénieurs associés imaginent de retirer les freins de l'avion pour les remplacer par des flotteurs. Une technologie « déjà utilisée par l'Allemagne et l'Italie pendant la Seconde Guerre mondiale », assure l'entrepreneur. De là naît le FF72, pour l'instant au stade de prototype.

À LIRE AUSSI : Propriétaires, vacanciers, gestionnaires : face aux incendies, un travail de prévention négligé

Pour réduire les coûts, la start-up envisage de transformer un ATR72, un avion de passagers court-courrier franco-italien. Le prototype présente les mêmes dimensions qu'un Canadair, même poids, même moteur, et une capacité d'écopage de huit tonnes, soit deux tonnes de plus qu'un Canadair classique pour un prix d'achat sensiblement inférieur : 35 millions d'euros, contre 91 millions d'euros pour un Canadair.

« Les pièces sont les mêmes qu'un avion de ligne, donc produites en grande quantité », explique Laurent Schmitt à Marianne. Mais ce modèle économique est tributaire de la production de l'ATR72. « ATR produit 40 avions par an et il y a 1 200 ATR72 en service. Plus d'une centaine change de main chaque année. Nous n'avons aucune inquiétude sur la disponibilité des avions », assure-t-il. Les premiers vols d'essai auront lieu en octobre prochain à Toulouse, puis sur l'étang de Berre à côté de Marseille en février 2027. Les tests d'écopage, eux, auront lieu à Biscarrosse, dans les Landes.

« CHACUN DEVRA FAIRE SES PREUVES »

Si l'entreprise a pu compter sur des investisseurs privés, notamment français – ils financent à eux seuls 14 millions d'euros du programme, sur les 25 millions nécessaires pour aller jusqu'aux premiers tests – elle doit surtout une fière chandelle aux Américains. En mars 2025, Bridger Aerospace, premier constructeur de bombardiers d'eau aux États-Unis, passe une commande de dix avions. Les banques et les subventions publiques (4,5 millions de la région Occitanie et de la BPI) financent le reste.

En 2023, l'État français émet une lettre d'intérêt en 2023. Trois ans plus tard, c'est pourtant le même gouvernement qui continue d'acheter des Canadair étrangers. « *Nous n'avions qu'à être là à l'heure* », rétorque Laurent Schmitt. Mais en juin 2026, quand l'État décide de mettre 200 millions d'euros sur la table pour acheter deux Canadair supplémentaires, son entreprise existe déjà. « *On le sait depuis le début. Nous avons construit notre trajectoire sans rien attendre de l'État, en nous appuyant sur des financements et des clients privés pour ne pas dépendre d'aides incertaines* », assure-t-il, sans rancune. L'entreprise a même décidé de plafonner ses livraisons à deux appareils par an et par client, histoire de « *laisser des possibilités à des États ou des entreprises privées qui mettraient un peu de temps à se décider* ».

À LIRE AUSSI : Incendies en Gironde : quel impact de ces fumées visibles jusque dans l'Est de la France sur la santé ?

Une autre start-up, toulousaine cette fois, a aussi jeté son dévolu sur l'ATR72 pour penser son modèle de bombardier d'eau français. « *C'est l'avion régional le plus vendu dans le monde et il est encore fabriqué à Toulouse* », justifie David Joubert, président-fondateur de Kepplair Evolution. Le déclic a lieu en 2009 quand le pilote de ligne assiste à un largage d'eau d'un Boeing 747, le plus grand avion bombardier d'eau au monde. Après quasiment une décennie de R&D, Kepplair présente le Forest Keeper, un hydravion monté sur des roues et capable de larguer 7,5 tonnes d'eau ou de produit retardant en douze secondes. Le prix défie la concurrence : entre 20 à 35 millions d'euros, selon que l'avion soit neuf ou d'occasion.

Comme son concurrent, Kepplair a d'ores et déjà reçu sa lettre d'intérêt de la direction générale de la Sécurité civile, première étape d'un long

processus avant d'arriver à un contrat d'achat. *« Ça fait cinquante ans que le Canadair a fait ses preuves, quand certains projets partent d'une feuille blanche ou d'autres se lancent dans un long processus de certification. Chacun devra faire ses preuves »*, admet David Joubert. Là encore, c'est grâce aux investisseurs privés que le Forest Keeper pourra effectuer son premier vol de largage début 2027. Les subventions publiques, elles, ne financent le projet qu'à hauteur de 10 à 12 %. Les premiers appareils pourraient être disponibles dès la fin de l'année prochaine, avec un objectif de production de douze avions par an en 2030.

« ON PEUT REGRETTER QUE L'ÉTAT N'AIT PAS PASSÉ PRÉCOMMANDE »

La start-up bordelaise Hynaero a aussi piqué la curiosité de la sécurité civile, à l'origine d'une lettre d'intention pour son hydravion à coque. Pas de commande, donc, mais un précieux gage de crédibilité censé attirer des partenaires. *« Sur une forêt de pins en feu, la vague thermique est tellement importante que les six tonnes d'eau ne suffisent pas toujours pour atteindre le sol. Sur une mission de trois à quatre heures, on va écoper dix tonnes et intervenir plus vite car on vole 40 % plus vite [450 km/h contre 350 pour un Canadair], ce qui permet des rotations écopage-largage plus rapides »*, fait valoir David Pincet, cofondateur de la start-up. Prix estimé du Frégate F-100 : 70 millions d'euros.

La start-up collabore avec plusieurs partenaires industriels, dont la branche espagnole d'Airbus Defence and Space, intéressée pour construire une partie de l'avion en Espagne. *« Ça nous ouvre la porte à des commandes du gouvernement espagnol »*, fait valoir David Pincet, soucieux d'inscrire ce projet dans un *« programme de coopération européen »*. Les gros sous-ensembles de l'hydravion seront assurés par les partenaires du continent, quand l'assemblage final se fera dans l'usine d'Istres (Bouches-du-Rhône). Le F-100 devrait être opérationnel fin 2032, avec deux avions produits à cette date et une montée en cadence progressive pour arriver à un rythme de production de dix avions par an à compter de 2038.

Débat des lecteurs

11 en ligne

Êtes-vous favorable au Ceta, l'accord de libre-échange avec le Canada ?

Oui

Non

Luce THIETART

Oui



901 votes



147 arguments

Voir le résultat

Bon exporter les céréales françaises c'est exporter notre épidémie de Pancréatites, de cancer du pancréas, de l'estomac et du foie!! Ce n'est pas ce qui est le mieux, mais tant que le gouverne...[Lire plus →](#)

Malgré une place de lauréat de France 2030 en juin 2025, au Salon du Bourget, le soutien de l'État reste marginal. « *On peut regretter que l'État n'ait pas passé précommande il y a un an et que la BPI n'ait pas encore investi au capital de l'entreprise. Ça aurait envoyé un signal beaucoup plus fort vers nos autres potentiels clients. Nous serions beaucoup plus avancés qu'aujourd'hui* », regrette David Pincet.



Par Valentine Daru

LES ARTICLES LES PLUS LUS

1. **Drogues : le "deux poids, deux mesures" de Gabriel Attal fait grincer des dents**
2. **"Il faut qu'il récrive la fin de son histoire avec les Bleus" : Zidane de retour pour parachever sa légende**
3. **Bassem Asseh : "Non, Marine Le Pen n'a pas encore gagné l'élection présidentielle"**
4. **Quand droite et extrême droite volent au secours du pauvre Bernard Arnault après une enquête du "Monde"**
5. **Paule, 80 ans, retraitée propriétaire : "J'envisage de louer ma maison entre 2 000 et 2 500 euros par semaine"**

NOS ABONNÉS AIMENT

M "Le divin a quasiment disparu": nos experts partagés sur "L'Odyssée" de Christopher Nolan

M Affaire Grégory : cet inconnu aux obsèques de l'enfant que la justice cherche encore à identifier

M Frédéric Taddei : "La France se prépare à l'affrontement général"

M French Tech : Bpifrance plombée par les start-up

PLUS DE SOCIÉTÉ

Souveraineté industrielle

M "Comment peut-on imaginer acheter au Canada ?" : ces PME qui veulent faire exister un Canadair français

Valentine Daru le 31/07/2026

Le bêtisier de la semaine

M BLM veut mettre l'Allemagne au centre de son "autre France", bataille de madeleine sur le Tour : mieux vaut en rire

La rédaction de Marianne le 30/07/2026

Clivage

M Racisme anti-blanc : vingt ans de débat... et de déni

Thibaut Solano le 30/07/2026

Mamma mia !

M "Matrophobie", mythe de la "bonne mère", mère "libérée" des années 70... Comment réinventer la relation mère-fille ?

Anna Song le 30/07/2026

Fin du déni

M Meurtre de Thomas à Crépol : le racisme anti-blanc, un élément politique au cœur de l'affaire

Thibaut Solano le 30/07/2026

Ultime chapitre

M "Il faut qu'il réécrive la fin de son histoire avec les Bleus" : Zidane de retour pour parachever sa légende

Simon Caicedo Salcedo-Benon le 30/07/2026

DÉCOUVREZ LE NUMÉRO DE LA SEMAINE

N° 1533 - DU 30 JUILLET AU 5 AOÛT 2026



ENTRETIEN EXCLUSIF :
BERNARD CAZENEUVE
LACHE SES COUPS

GABRIEL ATTAL
SON ENTOURAGE
SULFUREUX

GOLDMAN
CHANTEUR
FÉMINISTE ?
SI, SI !

3,90 €



**Après le meurtre
de Thomas**

RACISME ANTI-BLANCS

LA FIN D'UN DÉNI ?

**Enquête sur
un revirement
judiciaire** | **L'aveuglement
de la gauche, la
récup de la droite** | **Pascal Bruckner :
"Le mot 'blanc' est devenu
synonyme d'infamie"**

[S'ABONNER](#)

Débat des lecteurs

11 en ligne

Êtes-vous favorable au Ceta, l'accord de libre-échange avec le Canada ?**Oui****Non** 901 votes  147 arguments[Voir le résultat](#)**Luce THIETART****Oui**

Bon exporter les céréales françaises c'est exporter notre épidémie de Pancréatites, de cancer du pancréas, de l'estomac et du foie!! Ce n'est pas ce qui est le mieux, mais tant que le gouvern...[Lire plus →](#)

“ LE GOÛT DE LA VÉRITÉ N'EMPÊCHE PAS DE PRENDRE PARTI ”

ALBERT CAMUS

LE MAGAZINE

[S'ABONNER](#)

Déposer vos annonces légales

Voir nos annonces légales

POLITIQUE

SOCIÉTÉ



ÉCONOMIE



MONDE



AGORA



CULTURE



ART DE VIVRE



NEWSLETTERS

PODCASTS

ARCHIVES



FOIRE AUX QUESTIONS

MENTIONS LÉGALES ET CGU

DONNÉES PERSONNELLES ET COOKIES

GÉRER MES COOKIES

CGV

FORMULAIRE DE RÉTRACTATION

POSTULER À UN STAGE

FLUX RSS

NOS RÉSEAUX SOCIAUX



Facebook



Twitter