



Achat de 50 « Canadair » : des eurodéputés exigent des clarifications avant le sommet UE-Canada

Strasbourg, le 8 octobre 2026

À l'initiative de l'intergroupe « Résilience, gestion des catastrophes et protection civile » du Parlement européen et de ses co-présidents, 33 eurodéputés ont adressé le 7 octobre un courrier à Ursula von der Leyen, présidente de la Commission européenne, à António Costa, président du Conseil européen, et à Roberta Metsola, présidente du Parlement européen.

Ils réagissent à un projet de déclaration conjointe préparé au Coreper II (Comité des représentants permanents des États membres). Selon ce texte, l'Union européenne et le Canada annonceraient, lors de leur sommet des 29 et 30 octobre, l'achat de 50 avions bombardiers d'eau De Havilland (DHC-515, successeur du « Canadair ») d'ici 2030. Le projet ne dit rien du financement, de la répartition des appareils ni des retombées industrielles pour l'Europe.

Les signataires demandent des clarifications avant le sommet.

Un projet qui soulève plus de questions qu'il n'en règle

Cinquante avions, c'est plus du double des appareils commandés depuis 2024 pour la flotte européenne rescEU. Qui paie quoi, et sur quel budget ? Combien d'avions pour l'Europe, combien pour le Canada ? Comment en livrer 50 d'ici 2030, alors que De Havilland n'a encore livré aucun DHC-515 ? Quel retour pour l'industrie européenne ?

« On ne décide pas de l'avenir de la flotte européenne pour dix ans au détour d'une déclaration. Une décision de cette importance exige du sérieux, de la transparence et un vrai débat », déclare Grégory Allione (Renew), co-président de l'intergroupe.

Le partenariat n'impose pas la dépendance

Les signataires soutiennent pleinement le partenariat avec le Canada, allié de confiance. Mais coopérer ne signifie pas sous-traiter la production des capacités qui protègent nos populations. Les saisons de feux sont intenses des deux côtés de l'Atlantique : partager des avions avec un partenaire qui en a lui aussi un besoin prioritaire est très compliqué sur le plan opérationnel. Chacun doit disposer de ses propres moyens.

« Nos sapeurs-pompiers ont besoin de matériel de haute qualité. Il serait souhaitable qu'ils puissent compter sur des offres européennes répondant à ces exigences. Quand près de 2,5 milliards d'euros d'argent public sont en jeu, c'est aussi une occasion de soutenir l'emploi, de développer les compétences et de renforcer les capacités industrielles en Europe », estime Pascal Arimont (PPE), co-président de l'intergroupe.



L'Europe a ses solutions, encore faut-il les commander

L'argument du « seul choix possible » ne tient plus. Il existe plusieurs projets industriels soutenus par des États membres. Le Frégate-F100 de Hynaero, un avion bombardier d'eau amphibie comparable au « Canadair », s'industrialise en France avec des partenaires italiens et espagnols. Keppeler Evolution, qui permet de transformer rapidement des avions existants en bombardiers d'eau, est en essais en vol depuis septembre. Positive Aviation transforme des ATR 72 en avions amphibies de lutte contre les feux, et le kit anti-incendie de l'A400M d'Airbus a été utilisé pour la première fois cet été, en Gironde. Les derniers appareils commandés par la France, en juin, ne seront pas livrés avant 2032-2033, précisément l'horizon de ces premiers avions européens.

En captant la quasi-totalité de la demande publique européenne de la décennie, 50 avions canadiens priveraient nos industriels de ce qui leur manque : des commandes pour financer la certification, la montée en cadence et la chaîne d'assemblage.

« Financer des milliers d'emplois outre-Atlantique quand nos propres filières attendent leurs premières commandes, c'est un contresens industriel et stratégique », souligne Grégory Allione.

Trois demandes avant le sommet

Les signataires demandent à la Commission :

1. de clarifier le financement, le volume et la destination des appareils envisagés ;
2. de ne prendre aucun engagement qui verrouillerait les besoins de la flotte rescEU au-delà des capacités de transition strictement nécessaires ;
3. de réserver une part de la commande publique européenne aux programmes conçus et assemblés en Europe, notamment dans la révision du Mécanisme de protection civile de l'Union (MPCU) et le prochain cadre financier pluriannuel.

Des mots aux actes

Le 16 septembre, dans son discours sur l'état de l'Union, Ursula von der Leyen se félicitait du lancement de nouveaux projets communs et de dépenses « plus européennes que jamais ».

L'ensemble des signataires attend désormais que ces paroles soient suivies d'actes concrets. L'autonomie stratégique ne peut pas s'arrêter à la porte de la protection civile.

L'intergroupe suivra de près l'évolution et continuera de porter l'exigence d'une préférence européenne pour nos outils de protection civile.