

PÉLICANDROME

La résilience territoriale face au changement climatique



Image générée par IA - Conception PG

C'est en France que le terme « pélicandrome » est apparu progressivement, avec le développement de la flotte des avions bombardiers d'eau de la Protection civile depuis 1963.

La base aérienne de la Sécurité civile (BASC) de Nîmes-Garons, unique base aérienne nationale permanente de la Sécurité civile, constitue le principal point d'ancrage des moyens aériens nationaux (avions et hélicoptères). Elle abrite notamment un pélicandrome, ainsi que des capacités de coordination opérationnelle mobilisées pendant la campagne des feux de forêt.

Depuis 2023, son rôle s'est vu renforcé. Un détachement avancé du Centre opérationnel de gestion interministérielle des crises (COGIC), rattaché au ministère de l'Intérieur, est activé pendant la campagne « feux de forêt » afin de contribuer à la gestion nationale des moyens aériens.

Une plateforme stratégique

Le pélicandrome constitue une plateforme stratégique, mise en œuvre au profit des moyens aériens de la Sécurité civile, engagés dans la lutte contre les incendies et les feux de forêt. La France a développé un réseau national de plateformes aménagées et spécialisées, à partir desquelles les appareils sont opérés.

Ces plateformes mettent à disposition des équipages des aires de stationnement, des réserves d'eau, des cuves de produit retardant, des stations de remplissage et des équipes spécialement formées pour effectuer les opérations de ravitaillement au sol. Cela garantit une reprise de l'alerte opérationnelle des appareils dans les meilleurs délais.

Pour la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest, les types d'aéronefs bombardiers d'eau (Dash-8, Canadair CL415, Air Tractor Fire Boss, hélicoptères) pouvant être prépositionnés chaque année par le ministère de l'Intérieur – Direction générale de la Sécurité civile et de la gestion des crises – sont accueillis et réapprovisionnés (ravitaillement et ou avitaillement) par **les pélicandromes implantés à Bordeaux-Mérignac (33), d'une part, et Limoges (87), d'autre part**. Depuis 2023, ils ont été renforcés au Sud de la zone par un pélicandrome déployé alternativement sur **la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan (40) ou sur l'aéroport de Pau-Uzein (64)**, durant les périodes à haut risque.

C'est ainsi que, dans le cadre d'un accord de coopération entre les deux pays, des moyens humains et matériels venus d'Australie – dont un hélicoptère Chinook, reconnaissable à ses deux rotors en tandem, et un hélicoptère Bell 412 – ont été déployés sur la base aérienne 118, au tout début du mois d'août dernier.

Ces deux aéronefs à voilure tournante sont intervenus dès le 14 août, au profit du département des Landes.



Un hélicoptères Chinook américain. © Pixabay/TheOtherKev

Un hélicoptères Bell 412 du département de l'Énergie américain. © Wikimedia Commons



Plus au Nord, une nouvelle plateforme sera prochainement déployée dans le département des Deux-Sèvres. Les infrastructures de l'aéroport de Niort-Souché sont en cours d'aménagement (renforcement de la piste, adaptation de la zone technico-opérationnelle et des hangars) pour être en mesure d'accueillir les avions bombardiers d'eau.

Cette nouvelle base devrait être pleinement opérationnelle en 2027.

En 2022, la France comptait un total de 22 pélicandromes. Le réseau actuel de 27 bases de ravitaillement continue d'évoluer avec la création de nouveaux sites, notamment dans la partie Nord du territoire national.

Souvent méconnus et rarement visibles du grand public, ces équipements incarnent une évolution profonde en termes de doctrine et d'adaptation des moyens opérationnels à un risque climatique devenu permanent. Les derniers incendies survenus en France au cours de l'été 2026 sont là pour le rappeler.

Une infrastructure de la résilience

En Gironde, le pélicandrome de Bordeaux-Mérignac, situé au cœur du massif des Landes de Gascogne, illustre parfaitement l'évolution du cadre d'emploi des moyens aériens.

Intégré à la base aérienne 106 de Bordeaux-Mérignac depuis quelques années, il constitue un élément clé du dispositif de lutte contre les incendies dans la zone sud-ouest, aux côtés des plateformes de Limoges, Mont-de-Marsan et Pau-Uzein (*cf. supra*).

L'importance stratégique du pélicandrome girondin s'est fortement accrue après les gigantesques incendies intervenus lors de l'été 2022, et plus encore avec ceux qui ont été combattus au cours des mois de juillet et août derniers, dans les départements des Landes et de Gironde.



© Wikimedia Commons

← En complément du renouvellement de la flotte de bombardiers d'eau, **la mise en service de nouveaux appareils comme les Air Tractor Fire Boss** – avion citerne monomoteur fabriqué aux États-Unis – la modernisation des moyens de commandement et l'amélioration des capacités de détection précoce de départ de feu grâce aux satellites et aux drones, se poursuivent.

Cette logique s'inscrit dans le cadre de la résilience territoriale, il ne s'agit plus uniquement d'éteindre les incendies, mais aussi d'organiser le territoire pour mieux résister à leur multiplication.

Lors des incendies de Gironde et des Landes, aux mois de juillet et août 2026, c'est l'état-major interministériel de zone de défense et de sécurité Sud-Ouest, implanté à Bordeaux, qui a notamment contribué à la coordination des besoins en moyens spécialisés et aériens, sous l'autorité de madame la préfète de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest.

↓ La flotte française de Canadair CL-415, mise en service il y a plus de 30 ans, arrive progressivement en limite de vie.



Fabriqué au Canada par la société *Canadair*, devenue *Bombardier Aerospace* et plus récemment *De Havilland Air Craft Canada*, le CL-415 sera à terme remplacé par un type d'avion de nouvelle génération, le **De Havilland Canadair DH CL-515 (ou DHC-515 Firefighter)**, assemblé à Calgary (Alberta).

Il s'agit d'une version modernisée de l'appareil historique, les contraintes de conception à satisfaire, associées à un cadre d'emploi très spécifique, constituent des invariants : rusticité, sur-motorisation, manœuvrabilité et résistance à la corrosion, essentiellement.

Les livraisons à la France de ce nouveau standard sont attendues pour les années 2028/2029. Les calendriers industriels évoquent 2032 pour les deux derniers appareils commandés, compte tenu de la demande mondiale à satisfaire par le constructeur canadien, ici en situation de monopole.

En cas de nécessité, la France peut également activer le mécanisme de solidarité européenne RescEU – Reserve of Civil Protection Capacity of European Union ou Réserve de capacité de protection civile de l'Union européenne – qui permet de mobiliser des vecteurs aériens complémentaires sous bref préavis.

La solidarité européenne en action

Le mécanisme RescEU constitue le pilier central de la réponse européenne aux catastrophes majeures, conçu pour renforcer la résilience collective face aux crises de type incendies, inondations, pandémies, par exemple. La Commission européenne a ainsi créé en 2019, suite aux incendies catastrophiques qui ont frappé le Portugal, la Grèce et plusieurs pays méditerranéens, entre 2017 et 2018, une réserve européenne permanente (RescEU), destinée à intervenir en cas de catastrophes d'ampleur exceptionnelle, lorsque les capacités nationales sont saturées.

Engagée sur demande d'un État membre, via le Centre de coordination de la réaction d'urgence (*Emergency Response Coordination Centre, ERCC*), installé à Bruxelles, elle constitue la dernière ligne de défense européenne pour faire face à la crise rencontrée. **Elle peut également renforcer le Mécanisme de Protection Civile de l'UE (MPCUE), mis en œuvre dans le cas de coopération bilatérale entre États.**

En juillet 2026, dans le cadre des incendies majeurs notamment intervenus dans le Sud-Ouest, la France a sollicité l'activation du mécanisme RescEU pour épauler les moyens nationaux déjà fortement mobilisés. La Commission européenne a alors déployé en urgence plusieurs avions dans le département de la Gironde.

Le MPCUE repose, quant à lui, sur la bonne volonté des pays. C'est ainsi que deux hélicoptères lourds (Black Hawk) ont été mis à disposition de la France, l'un par la Slovaquie, l'autre par la République tchèque.

Ces deux mécanismes, RescEU et MPCUE, demeurent complémentaires dans leur mise en œuvre ainsi que dans les effets à obtenir. Ils constituent véritablement l'incarnation de la solidarité européenne en action.

Désormais, pélicandromes, avions, hélicoptères, moyens de commandement, prévisions météorologiques, satellites – dans le cadre du programme spatial Copernicus de l'Union européenne – drones équipés de capteurs thermiques, et coopération entre États de l'Union, constituent un ensemble cohérent destiné à répondre à un risque climatique devenu permanent.



Un hélicoptère Black Hawk en opération anti-incendie. © Ministère de la défense de Slovaquie

Vers une autonomie nationale

Pour réduire la dépendance aux constructeurs étrangers et à leur situation de monopole (essentiellement *De Havilland Canada* dans ce cas), les premiers pas vers une autonomie française et possiblement européenne, en matière de moyens aériens de lutte contre les feux de forêt, sont en cours. **Les trois projets de bombardiers d'eau tricolores qui font référence ne se situent pas tous au même niveau d'avancement.**

Un ATR 72. © Wikimedia Commons



Dans le cas du projet « *Forest Keeper* » (ou *KE72*) de *Kepplair Evolution*, alternative possible au Dash-8, c'est une cellule d'avion civil existant qui est actuellement retenue.

Il s'agit de la transformation de l'ATR 72, avion entre autres exploité par la compagnie aérienne Air France, dont l'assemblage final serait effectué à Toulouse par la société ATR, coentreprise Airbus-Leonardo.

La certification aéronautique est prévue fin 2026, pour une mise en service en 2027. Il ne pourra être ravitaillé que sur piste aéronautique.

La solution portée par la start-up française Positive Aviation (Blagnac-31) et son projet « *Fire Fighter 72* » (ou *FF72*), se caractérise par **le développement d'un appareil amphibie bombardier d'eau, également conçu sur la base d'un avion ATR 72 modifié.**

Équipé de flotteurs dans le cadre du projet, l'appareil pourrait être ravitaillé en vol ou bien sur piste aéronautique. Les premiers vols d'essais sont prévus en 2027, pour une certification actuellement visée en 2028, au plus tôt.

Enfin, le projet *Freigate-F100*, porté par la société *Hynaero*, est basé sur un appareil bombardier d'eau amphibie, de conception totalement novatrice, spécialement pensé pour la lutte contre les incendies, modulaire et qui serait doté d'un système de maintenance prédictive intégrée. La campagne de certification aéronautique devrait intervenir entre 2030 et l'été 2032.

Plus proche de nous, un avion *A 400M Atlas* a été engagé le 25 juillet 2026 pour la pose expérimentale d'une ligne de produit retardant, en Gironde. Pas moins de 20 tonnes de produit ont pu être déposées en une seule rotation.



Dans ce contexte d'urgence de feux de forêt, d'autres vecteurs aériens de l'Armée de l'air et de l'espace ont été engagés, par exemple des drones *MQ-9 Reaper*, déployés depuis la base aérienne 709 de Cognac (16), en configuration jour/nuit, pour fournir une information sur la progression des feux en temps réel. Ce sont aussi les hélicoptères *Caracal* de l'escadron *Pyrénées*, engagés depuis la base aérienne 120 de Cazaux, qui ont conduit des missions de guet aérien et de détection de nouveaux départs de feu, avec une capacité d'intervention de jour comme de nuit.

Les incendies dévastateurs qui ont frappé la France, et plus particulièrement la Gironde et les Landes à l'été 2026, ont une fois de plus rappelé **la vulnérabilité des territoires face au changement climatique et aux défis de la gestion des risques naturels.**

Au niveau national, repenser les stratégies de prévention et de lutte, mais aussi envisager **comment organiser durablement la complémentarité entre une flotte spécialisée d'aéronefs de la Sécurité civile et des capacités militaires polyvalentes** susceptibles d'être mobilisées en quelques heures lors de crises majeures, constitueront des réflexions utiles à conduire dans le cadre de l'évolution de la composante stratégique de lutte aérienne contre les incendies. Demain, la question ne sera peut-être plus seulement de savoir combien d'aéronefs bombardiers d'eau seront disponibles, mais aussi comment organiser la réponse collective face à un risque en profonde mutation.

Patrick Giordan

Bulletin AA IHEDN AQUITAINE, octobre 2026