

L'hydravion cherche sa voie en Europe

Le projet Fusetra étudie la faisabilité du développement de l'hydravation en tant que nouveau système de transport.

C'est à l'occasion du rassemblement international d'hydravions de Biscarrosse que l'initiative "Fusetra" (Future Seaplane Traffic) a été dévoilée. Ce projet de recherche, inscrit dans le 7^e programme-cadre de l'Union européenne, a pour objectif d'évaluer le potentiel que représente l'hydravion au sein des territoires de l'Union.

Alternative. Aviation d'affaires, transport de fret... au-delà d'une simple activité de loisir ou touristique, l'hydravation pourrait offrir une alternative, non dénuée d'intérêt, aux transports aériens "classiques". En effet, "dans un contexte de futur



Les hydravions "volent-ils au secours" des aéroports engorgés ?

Un groupe d'industriels et d'universitaires va étudier les divers enjeux techniques et économiques.

Désengorger les aéroports

engorgement des capacités aéroportuaires, se développe en parallèle une demande pour des transports 'de porte à porte' et pour de nouvelles connexions vers des destinations hors des aéroports existants", souligne Bernd Sträter, président du premier colloque sur ce sujet, organisé le 14 mai.

Au regard de l'immensité des océans, des côtes lacustres et de la multitude d'îles

situées en Europe, un système de trafic aérien fondé sur les hydravions et les amphibies demande en effet à être étudié. "L'ouverture de nouvelles voies de trafic aérien et l'utilisation d'aires d'atterrissage 'naturelles', telles que les lacs et les fleuves, autoriseraient des vols courts, tout en permettant de décongestionner les aéroports et les voies d'accès", ajoute Bernd Sträter.

Consortium. Composé de six partenaires européens (trois entreprises et trois univer-

sités), le consortium Fusetra doit tout d'abord s'atteler à démontrer les besoins et quantifier la capacité de développement du trafic. Il s'agit aussi d'identifier les possibilités de création de voies d'hydravions sur des zones inhabitées et de déterminer les solutions prêtes à être mises en place, permettant une réduction du temps de vol...

Au final, le projet vise ainsi de multiples bénéfices tels que l'amélioration des choix offerts aux passagers, des conditions de voyage, des coûts et de l'impact environnemental. Certains de ces points étant en outre à l'ordre du jour d'Acare (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe, le conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe).

En France. Côté français, l'association France Hydravion, s'engage activement dans cette démarche Fusetra, et souhaite profiter de ce "sillage" offert pour relancer l'activité en France (cf. encadré), d'autant que la Direction générale de l'Aviation civile y semble réceptive.

Un second colloque Fusetra se tiendra en septembre 2010 à Malte. Celui-ci tâchera d'approfondir les aspects plus "terre à terre" du projet, à savoir la maintenance et les infrastructures.

En mars 1910, Henri Fabre décollait de l'étang de Berre, près de Marseille, aux commandes de son hydravion, le premier de l'histoire ! Cent plus tard, le devenir de l'hydravation s'avère particulièrement d'actualité et soulève bien des questionnements... MAGALI REBEAUD

France Hydravion

Depuis mai 2009, l'association France Hydravion, à l'initiative de deux pilotes de ligne (Olivier Ripoché et Jean-François Monier), tente de relancer l'hydravation sur notre territoire. La démarche actuelle vise à rassembler toutes les parties prenantes de cette activité pour participer à l'élaboration d'une nouvelle réglementation, mais aussi à répertorier tous les sites où l'on pourrait ouvrir (ou rouvrir) une hydrobase ou une hydrosurface.

"Notre pays dispose de 5.500 km de côtes, 3.000 km de fleuves navigables et plusieurs centaines de lacs de dimensions suffisantes pour l'amerrissage. Sur environ deux cents sites potentiels répertoriés sur les eaux intérieures, une dizaine seulement nous sont accessibles dans le cadre de la réglementation actuelle !" explique Olivier Ripoché, président de l'association.

En 1986, une réglementation d'accès aux hydrosurfaces a été créée. Les conditions requises pour l'accession aux plans d'eau

reviennent à suspecter systématiquement les pilotes d'hydravion de trafic de produits illicites ou d'immigration clandestine, alors que nous sommes au milieu de la CEE et de l'espace Schengen.

"Cet 'arrêté orphelin' a sinistré une activité qui, au-delà de l'aspect de simple loisir, peut apporter sa contribution au tissu industriel français et à sa mécanique de précision sinistrée", ajoute Olivier Ripoché.

L'objectif, donc : faire évoluer la réglementation et les mentalités locales... L'hydravation française devrait alors pouvoir sortir de son confinement, comme elle l'a fait dans les pays scandinaves et en Italie, où depuis deux ans un principe simple a été mis en place : tous les plans d'eau (mer, lacs, rivières) autorisés aux bateaux à moteur sont de facto ouverts aux hydravions. Les pilotes (qualifiés) sont juges de la faisabilité de leurs opérations, mais doivent toutefois en informer les autorités... ■