

Commission hydraviation

 A Mesdames et Messieurs les représentant

des services de l'Etat ayant participé à la

conférence-débat "Le Tomato", sur l'hydraviation

Paris, le 18 octobre 2015

Madame, Monsieur,

Permettez-moi, au nom de l'Aéro Club de France, de vous remercier de votre participation au déjeuner-conférence du cercle *Le Tomato,* sur l'hydraviation, ce 16 octobre.

Nous sommes tous particulièrement reconnaissants aux représentants des différents services de l'Etat qui sont aimablement venus se mettre à l'écoute de nos problématiques réglementaires, dans ce cadre aussi inhabituel qu'historique :

* Mme Carole Lenck : DGAC,  En charge de la nouvelle réglementation "Aérosurfaces"
* Monsieur Jean-Baptiste Maillard : VNF, Direction de la réglementation
* Lieutenant Colonel Hugues Desmoulins-Lebeault, adjoint au chef d'état-major de la Gendarmerie des Transports Aériens
* Monsieur Alain Riveron, chargé de mission auprès du Secrétaire Général de la mer
* Monsieur Julien Legros, chargé de mission Régulation et sécurité du transport fluvial représentant la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, au MEDDE

Lors de mon exposé (ci-joint) j'espère avoir fidèlement énuméré les restrictions qui pèsent sur l'hydraviation. Si chaque service pense imposer une juste contrainte, leur accumulation en série crée non seulement des redondances coûteuses pour l'Etat, mais aussi transforme nos démarches en un parcours du combattant qui rend quasi-impossible l'ouverture d'une hydrosurface occasionnelle (ou d'une plateforme aquatique permanente ULM\*).

Une prochaine réglementation "hydrosurfaces" ne peut laisser quelque espoir de simplification que si ces problèmes annexes sont traités. Aussi l'Aéro Club de France recommande d'étudier et rationnaliser les points suivants :

* DGAC-DGITM : Il est certes tentant d'imposer aux pilotes le permis bateau "par cohérence" (et tant qu'à faire, fluvial + côtier). Sauf que nous serions les seuls au monde !  Or, il suffit de parcourir les codes Vagnon pour constater que le pilote d'hydravion ne peut être confronté qu'à 10% des situations, signaux et balises qui y sont présentés. C'est donc à la DGAC de s'assurer avec nous du juste contenu de sa formation, et de le démontrer ensuite aux administrations concernées.
* VNF-DGITM : A l'occasion de prochaines révisions des règlements (général et particuliers) de navigation en eaux intérieures, réintroduire positivement l'hydravion comme une activité susceptible de se dérouler sur nos voies navigables.
* GTA : Le principe d'un abandon de "l'autorisation permanente d'utiliser les hydrosurfaces" avait semble-il été acquis par Mme Loin (DGAC), en 2013. Soulignons que la DGAC, Aquitaine Hydravion et le PNVH ont énormément amélioré la formation, l'encadrement et le maintien des compétences des pilotes. Qui d'autre que leur tutelle directe peux mieux en juger ?  Sous l'angle de la sûreté, les réponses aux questions demandées dans le questionnaire sont disponibles plus précisément sur Google et par les moyens du ministère de l'Intérieur. Dans l'attente et tout état de cause, une procédure centralisée par Internet éviterait des échanges stériles avec les préfectures et des délais déraisonnables (jusqu'à 6 mois).
* MEDDE / Natura 2000 : Que dire des immenses étendues classées en ZPS (directive oiseaux), sillonnées par le (moto)nautisme ?  Par ailleurs, les hydravions sont-ils concernés par la directive Habitats (Sites d'Intérêt Communautaire) ? Serait-il possible de centraliser la procédure pour simplifier les études d'incidence de l'activité hydravion, par exemple lorsqu'elles concernent le chêne-liège ou les grottes à chauve-souris ?
* SG Mer / Prémar : En tant que "personne ayant la jouissance", deux Prémar ont accordé la liberté de leurs eaux au pilotes ULM qui en ont fait la demande. L'utilisation qui en a été faite semble plaider pour une facilité nationale et un élargissement aux hydravions.

Dans tous ces services de l'Etat, il nous semble qu'un référent sensibilisé aux questions d'hydraviation, permettrait une meilleure interface de dialogue, tant avec les fédérations aéronautiques et associations, que dans un processus de simplification inter-administrations. Les écoles basées à Biscarrosse ou Berre seront à disposition pour leur faire découvrir les tenants et aboutissants de cette activité.

Enfin, il ne vous aura pas échappé que le niveau de compétence des pilotes d'hydravion, ainsi que des structures et associations qui les représentent dépassent toutes les précautions que l'on voudrait prendre à leur place. Cette expertise montre le chemin d'une réglementation adaptée. Leur sens des responsabilités et d'autant exacerbé qu'ils sont souvent propriétaires de ces appareils, ou tout au moins en charge d'un maintien en parfait état de vol et de navigation, ce qui proscrit tout conflit sur l'eau.

Notre propos sera avantageusement illustré par [cette vidéo pédagogique](https://www.youtube.com/watch?v=ChT6YUzzAEY&feature=player_detailpage) de la Seaplane Pilot Association (USA)

Nous restons à votre entière disposition pour toute information ou étude complémentaire.

Bien cordialement,

Olivier Ripoche

Commission hydraviation de l'Aéro Club de France

+ 33 6 76 23 70 78

<www.francehydravion.org>

\*La FFPLUM (Fédération des ULM) est venue en observateur, mais rappelle qu'elle n'est pas concernée par la règlementation "hydrosurfaces" (pour hydravions), ni par ses annexes.