

Quelques rappels de réglementations et définitions

1 Généralités

Un hydravion évolue dans deux milieux distincts, l'air avec la réglementation aéronautique et l'eau avec les réglementations maritime ou des eaux intérieures.

2 Rappel de quelques définitions officielles.

Air

Hydravion : *Aéronef capable de décoller et de se poser sur l'eau.*

Amphibie: *Hydravion muni d'un système atterrisseur capable d'évoluer aussi bien sur terre que sur l'eau.*

Maritime

Navire : *Le terme navire désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que se soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisés ou susceptibles d'être utilisés comme moyen de transport sur l'eau.*

Hydravion : *Le terme hydravion désigne tout aéronef conçu pour manœuvrer sur l'eau.*

Eaux intérieures

Bâtiment : *Désigne tous les bateaux de navigation intérieure, ainsi que les engins flottants et les navires de haute mer.*

3 Réglementations applicables.

Règles de survol : Conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation Générale. Arrêtés du 24.07.1991 et modifications.

Règles d'abordage : Pour les plans d'eau du domaine maritime ou plan d'eau intérieur de première catégorie,
Règlement international pour prévenir les abordages en mer
Pour les plans d'eau intérieure plans d'eau de deuxième catégorie.
Règlement général de police de la navigation intérieure et règlements particuliers ou arrêtés préfectoral.

4 Quelques règles spécifiques.

Décret présidentiel du 19 mars 1928.

Règles de la circulation au-dessus des voies de navigation intérieures.

Art. 5 : *Tout aéronef en contact avec l'eau est assimilé à un bateau de navigation intérieure et astreint aux règlements qui régissent ces bateaux.*

Art. 7 : *En dehors des espaces réservés, un aéronef ne peut prendre son envol que s'il dispose d'un espace lui permettant après décollage de passer à 50m au moins de hauteur au-dessus du 1^{er} obstacle et de se tenir constamment à 200m de tout bateau dans le sens de la marche et à 50m au moins dans le sens transversal.*

Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Règle 18 : *Un hydravion améri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.*

Règlement de police de la navigation intérieure.

Sur les lacs et les grands plans d'eau, les règles de barres et de routes sont celles du règlement pour prévenir les abordages en mer, Permis A.

Réglementation de circulation aérienne.

RCA-1-16 : *Manœuvres à flot (3.3.2.7) En plus des dispositions ci-après, les aéronefs à flots doivent respecter les règlements de navigation applicables aux navires en mer et sur les eaux intérieures*

5 Statuts des sites d'utilisation.

En France, il existe deux statuts de plan d'eau utilisable par des hydravions.

L'hydrosurface.

Le premier statut est celui d'hydrosurface, valable pour n'importe quel site du moment qu'il répond aux conditions opérationnelles de l'hydravion utilisé. Cette utilisation est soumise à un arrêté préfectoral après accord de son gestionnaire pour le domaine public, ou à une simple autorisation du propriétaire pour les plans d'eau privés. L'utilisation est occasionnelle et toujours sous la responsabilité de son utilisateur.

Une hydrosurface est réglementée par le code de l'Aviation Civile. (**art.R132-12**) et l'arrêté interministériel du 13.mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les hydravions peuvent atterrir et décoller sur un plan d'eau autre qu'une hydrobase.

L'hydrobase ou hydroaérodrome.

Le deuxième statut est celui d'hydrobase qui lui, est un vrai aérodrome réglementé par le code de l'Aviation Civile.

(Art. R211-1). *Tout plan d'eau spécialement aménagé pour l'accueil d'aéronef constitue un aérodrome appelé hydrobase. Par conséquent, la distinction opérée pour les aérodromes entre les plate-formes ouvertes à la Circulation Aérienne Public ou agréées à usage restreint ou à usage privé est valable pour les hydrobases. Leur création et leur utilisation sont donc soumises à la réglementation relevant des aérodromes établie par le code de l'Aviation Civile.*

(Art. R222-C)

L'Instruction Technique des Aérodrômes Civils (fascicule 4 bis de sept 2000).

Les pistes sont constituées par le plan d'eau, les infrastructures à terre sont soit spécialement aménagées ou ce résumant à de simples installations portuaires classiques pour navires de plaisance. La tutelle de ce type d'aérodrome dépend, comme tous les autres, directement de l'Aviation Civile (**Ministère des Transports**). Ce service à en charge l'entretien des installations et la responsabilité de leur utilisation tant à terre que sur l'eau. Même si les hydravions, à flots, sont considérés comme des navires et sont soumis à une réglementation maritime.

Le statut d'hydrobase ne limite pas pour autant l'utilisation d'un plan d'eau aux seuls hydravions. Toutes les hydrobases sont aussi souvent utilisées par d'autres usagers. La cohabitation de ceux-ci est possible grâce à des règles communes de circulation à flot et une bonne information sur les activités de tous les usagers. De ce fait il peut exister une réglementation Préfectorale spécifique au plan d'eau. On trouve, dans le monde des hydrobases sur des lacs à forte fréquentation, dans des ports etc.

En France il n'existe que deux hydrobases Marseille Berre et Biscarrosse-Parentis.

La base de Marseille Berre ne permettant que le passage du fait de son implantation dans le volume de l'aéroport international de Marseille Provence. Cette base voit son utilisation très limitée et difficile. A flot, l'hydrobase de Berre est régie par la réglementation mer.

La base de Biscarrosse-Parentis, est la seule réellement utilisable par les petits hydravions d'aviation générale (hors transport public). Cette base est implantée sur un lac intérieur de première catégorie. Elle est donc soumise également à la réglementation mer.

Cette base a donc une vocation nationale pour assurer le maintien et le développement de l'activité hydravion. Activité née en France en 1910. Cette vocation est affirmée, dès 1954, à l'occasion du début de la prospection pétrolière menée par la société ESSO REP, ou une recherche de solution efficace de cohabitation des deux activités a été trouvée. Une activité notamment de vol de nuit a pu être assurée jusqu'en 1958, et ce, malgré l'implantation de plate forme de forage lacustre. En 1963, lors de l'arrêt de l'activité aérienne, cette vocation nationale est de nouveau affirmée au moment du transfert de tutelle de la base du ministère des transports vers celui de la défense pour préserver la possibilité de développer de nouvelles machines dans le futur. Cette décision ministérielle a été réaffirmée formellement en 1983 à l'occasion d'une demande de fermeture définitive de l'organisme qui en avait la tutelle. Cette demande refusée a généré une réorganisation de cette base et sa réouverture au trafic aérien par arrêté interministériel du 12.09.1990.

6 intérêts.

Une hydrobase permet l'utilisation d'aéronefs en s'affranchissant de structures lourdes. Celles-ci peuvent se réduire en parties à des installations portuaires classiques pour petits navires.

Une hydrosurface ne nécessite aucun aménagement particulier.

7 Sécurité.

Les règles de sécurité appliquées à un avion sont aussi valables pour un hydravion. Toutefois celles-ci seront favorablement complétées par des panneaux d'informations à l'attention du public et des autres usagers du plan d'eau.

Les opérations d'avitaillement se font soit par poste fixe sur un ponton aménagé, quant cela est possible, par camion d'avitaillement spécialisé ou le cas échéant par bidons en respectant les normes et les précautions nécessaires (filtration et mise au même potentiel électrique des différents éléments). Cette manutention du carburant n'est pas plus préjudiciable que le ravitaillement d'un bateau dans un port. Elle peut même dans le cas d'un bateau à moteur diesel s'avérer beaucoup moins polluante en cas de déversement accidentel.

Pascal PARPAITE