

# Luxe, calme et volupté...

**Mount-Royal Airpark : adossé à une large rivière et avec une longue piste en dur, cet Airpark serait unique en Floride. Visite d'une communauté qui respire le bonheur...**

Le long de la rivière Saint-John, à équidistance de Daytona-Beach et de Jacksonville, Mount-Royal revendique depuis 1997 le titre de seul Airpark de Floride offrant à la fois piste en dur et accostages sur une rivière. Quarante-cinq maisons sur la berge de la rivière, une cinquantaine d'autres autour de la piste et des taxiways, avec encore assez de place pour porter ce total à plus de 150 habitations... Même dans un pays où l'exceptionnel est la norme, l'ampleur de Mount-Royal et de ses prestations laissent songeur... Le terrain porte toutes les caractéristiques du rêve américain : maisons immenses, palmiers qui poussent sans forcer, gazon taillé au cordeau, retraités hyperactifs circulant au volant de leurs golfettes et *Bonanza* dans les hangars, avec accès direct depuis le salon. Une autre planète en somme, où l'avion n'est pas considéré comme un privilège mais simplement comme une possibilité, une passion comme une autre. Ou même un outil de travail.

## Lignes commerciales : plus jamais...

Commençons la visite par la maison de David et Irène. Issu d'une famille d'origine polonaise, David au pa-

tronyme imprononçable est connu à Mount-Royal sous le nom de « David les framboises ». Il a bâti sa fortune dans la culture de ces petites choses si fragiles et possède plusieurs fermes dans le Wisconsin, un peu plus de 2 000 km au nord de la Floride.

« Nous sommes arrivés ici il y a cinq ans », raconte-t-il. « Nous avons trouvé le terrain un peu par hasard et il correspondait exactement à ce que nous cherchions, car nous aimons autant l'avion que le bateau. Nous avons passé une année dans un motor-home sur notre terrain pendant que la maison était construite ». Régulièrement, David monte dans son *Bonanza* et part tôt le matin pour aller travailler pendant quelques jours dans ses fermes. Comme tant d'autres propriétaires d'avions, il a renoncé depuis plusieurs années à voyager sur les lignes intérieures américaines. « Trop compliqué, trop stressant, trop long, trop de contrôles... » Le Wisconsin, au nord de Chicago, le long du lac Michigan (souvenez-vous du film avec Meryl Streep et Clint Eastwood, *Sur la route de Madison...*) est à deux jours de voiture de la Floride. Ce qui se traduit par six heures de *Bonanza*.

Outre le fi-

dèle Beechcraft, David possède un Cessna 180 sur flotteurs et un *Husky* également sur flotteurs. Le *Husky*, c'est pour le fun, pour les déjeuners sur le pouce à Tavares entre copains. Le plaisir d'aller accrocher l'avion sur un ponton ou sur le tronc d'un arbre, après avoir remonté une rivière en effleurant le dos des alligators dans la rivière Saint-John avec les flotteurs...

L'alliance du bateau et de l'avion, c'est aussi la recherche de John et Mary. Originaires du Nebraska, eux aussi sont venus chercher les hivers doux de la Floride. Comme la plupart des autres occupants du terrain, John est un homme d'affaires pas tout à fait à la retraite, mais presque. Le temps semble bien passé où les commandants de bord à la retraite des grandes compagnies américaines fournissaient les gros bataillons des propriétaires. Les capitains américains ne gagnent plus autant d'argent qu'auparavant, et les différentes crises économiques en ont laissé plus d'un sur la paille (tout étant relatif...).

« Nous avons un bateau et nous voulions un accès à la rivière tout en ayant une piste en dur pour le Piper Mirage », explique John. « Il nous a fallu quelques mois de recherche pour trouver Mount-Royal, mais nous ne le regrettons pas une seule seconde. Nous avons acheté la maison en l'état en mars 2010 et nous avons fait construire le hangar attendant ».

L'assureur du Mirage exigeait l'utilisation d'une piste en dur. Les 3 900 pieds de Mount-Royal (la piste est orientée 08/26) lui conviennent aujourd'hui assez bien, même si quelques dizaines de mètres supplémentaires ne seraient pas de trop (cf. encadré). « En été, je suis obligé de décoller avec le minimum de carburant pour ensuite aller faire le plein à Palatka où la piste fait 5 000 pieds. C'est à peine





Un hangar bien rempli



Irène et David disposent d'un Cessna 180, d'un Husky et d'un Bonanza.



Le Husky au décollage



Le tableau de bord du Bonanza



Mary et John profitent d'un Piper Malibu et d'un Maule.



quelques minutes de vol, il y a une pompe en libre service 24 h/24 et le carburant y est l'un des moins chers de Floride : 4,25 \$ le gallon, contre pratiquement 6 \$ sur les autres terrains et jusqu'à 7 \$ sur les terrains les plus importants où il faut payer un camion d'avitaillement. Palatka fait de gros efforts pour attirer les avions ». Avec le Mirage, John se rend régulièrement dans le Nebraska, au cœur des Etats-Unis, où il conserve un business. Là encore, le rejet des lignes commerciales intérieures est total et

l'apport de l'avion privé résumé par une comparaison très simple : cinq heures de vol pour relier Mount-Royal à Omaha, contre trois jours de voiture.

### Touche européenne

Nathalie et Mike présentent un profil très différent. Installé sur le terrain depuis 2008, ce couple de britannique apporte une touche européenne dans un monde de démesure. Leur maison a une taille que l'on peut qualifier de raisonnable. Ils ont certes réussi à placer un ordinateur dans la cuisine, mais le

salon ne pourrait accueillir qu'un modeste terrain de squash, alors que les autres maisons visent plutôt le court de tennis. Nos sujets de Sa Très Gracieuse Majesté apprécient le calme de la région et le charme un peu rétro du nord de la Floride. Mike travaille en indépendant dans l'informatique. Il se définit comme « le seul libéral, athé et non armé » de la région. « Ici, une seule de ces trois tares suffit à vous faire expulser », explique-t-il en riant. Mike, dont le père faisait partie du personnel administratif de la Royal Air Force, a réalisé son baptême de l'air dans un Handley Page Hastings. Dans les années 1970, il s'est construit un Tailwind. L'avion l'a suivi en Flo-

ride et prend gentiment la poussière dans le hangar, à l'ombre du Cessna 182 du couple. « En Grande-Bretagne, je ne pourrais me permettre que d'avoir une part dans un avion. Les frais de fonctionnement sont ici beaucoup moins élevés. A commencer par l'essence : deux fois moins chère qu'en Europe. Le 182 est remarquable, bien taillé pour ce pays », poursuit Mike. « Il consomme 12 gallons de l'heure en croisière à 125 nœuds, ce qui me donne un peu plus de 5 heures 30 d'autonomie avec 75 gallons dans les réservoirs (y compris les réservoirs de convoyage). Avec cette autonomie, c'est en général les passagers qui demandent grâce

les premiers. On va régulièrement au Texas voir la famille, et il nous est même arrivé de pousser jusqu'à Tucson (Arizona), pratiquement de l'autre côté du continent. Le 182 vole comme un SUV, il est très confortable, on peut voler longtemps sans se fatiguer. Et la capacité d'emport est excellente : avec quatre personnes à bord et des bagages, on est encore sous la masse maximale au décollage. Le Lycoming O-47 de 235 ch avec l'hélice à pas variable se débrouille égale-

ment très bien : quand nous sommes deux à bord avec la moitié des pleins, on grimpe facilement à 1000 pieds par minute. A l'atterrissage, il suffit de le trimmer et de mettre 20° de volet pour que l'avion se pose tout seul ». Et devinez quoi... Nathalie et Mike en ont eux aussi assez des vols domestiques, jurant qu'ils ne prendront plus jamais les lignes intérieure.

### Rien d'obligatoire...

« D'autant que tout est fait ici pour faciliter les voyages en avion privé », complète Mike. « Certes on compte beaucoup de zones interdites et de nombreuses MOA (Military Operation Areas) qui sont ne sont pas toujours contrôlées. On peut traverser ces dernières, mais il est toujours préférable d'essayer de parler à un contrôleur, parce que des rencontres avec des appareils militaires sont toujours possibles. Le grand truc ici, c'est le système du "flight following", qui apporte beaucoup pour la sécurité ». Avec ce système, un avion se voit attribuer un code transpondeur qu'il garde tout au long de son périple, sans même avoir à déposer un plan de vol. « Ce système est une sauvegarde et nous permet de bénéficier gratuitement des informations sur les autres trafics



Le Maule au roulage



Départ pour en ballade amphibie

## Une maison de maçon

Jason Sheffield est pilote privé, propriétaire à Mount-Royal d'une maison et d'un hangar dans lequel il range son Cessna 172. Jason Sheffield est aussi maçon et, comment dire... il s'est fait des... enfin bref il a bien gagné sa vie ses dernières années en construisant une dizaine de maisons sur le terrain. « Mount-Royal a toujours été très actif au niveau de la construction, j'avais toujours un projet de maison ou de hangar en route, avec un autre en attente derrière. Mais ces deux dernières années, le marché a vraiment été très calme », explique-t-il. « Aujourd'hui, je travaille sur un hangar, mais pour l'instant je n'ai plus aucun projet derrière »...



Le coût moyen de la construction se situe à 85 \$ le pied carré pour les maisons, ce qui fait environ 900 \$ le mètre carré. Au taux de change actuel, 1,40 \$ pour un euro, c'est donné ! Le règlement de copropriété de Mount-Royal a fixé la taille minimale des maisons à 1800 pieds carrés (167 m²). Malgré une telle surface, il n'est pas rare de trouver des maisons avec un salon grand comme une salle d'embarquement et seulement deux chambres ! Pour les hangars, compter 50 à 65 \$ le pied carré suivant le type de porte choisi. Les Américains ado-

rent les grandes portes basculantes garnies de fenêtres imitant celles des habitations. C'est très laid et cela fait très kitch... Mais les fenêtres permettant de voir ce qui se trouve devant le hangar sont perçues, à juste titre, comme un élément de sécurité : combien de golfettes mal garées devant les hangars se sont fait accrocher par l'ouverture de portes basculantes ?

Les maisons sont quant à elle construites en bois ou en béton. Elles sont conçues pour résister à des vents de 110 mph (177 km/h), ce qui ne semble pas extraordinaire dans une région soumise à de nombreux ouragans. Beaucoup d'acheteurs font construire une pièce blindée (safe room) dans laquelle ils peuvent se réfugier en cas de phénomène météorologique exceptionnel. Personne n'a encore construit de « safe room » assez grande pour planquer l'avion. Mais la folie des grands prévaut, cela viendra peut-être un jour...



Sur les toits de Mount-Royal



Mount-Royal côté rivière



Piper et piscine



Depuis la place arrière du Husky



Au premier plan, la villa d'Irène et David



David au décollage

des centres de contrôle en route ou des centres d'approche, tout en restant en VFR et sans obligation de suivre une route : on prend le cheminement que l'on veut et les contrôleurs nous disent ce qu'ils voient autour de nous. On peut voler à n'importe quel niveau, mais bien entendu être assez haut pour que notre transpondeur soit vu ».

A l'ombre des saules qui les rend totalement invisibles vu du ciel, Nathalie et Mike apprécient également la vie de l'Airpark. Les charges de communauté sont jugées très raisonnables, au prorata de la surface des maisons et des hangars : en moyenne 800 \$ par an et par propriétaire pour l'entretien des

fontaines, l'éclairage de la piste, l'entretien du gazon sur les parties communes et l'assurance couvrant les accidents pouvant survenir en piste. L'utilisation de la piste est gratuite, mais les visiteurs doivent être invités par un résident. « Le choix de la piste en dur qui a été fait il y a trois ans pour remplacer la piste originelle en herbe, beaucoup plus petite, me semble très raisonnable », complète un autre habitant du terrain. « La décision a été prise par le bureau des propriétaires qui gère l'Airpark. C'est un très bon investissement parce qu'il permet d'élargir la base des habitants et de leurs avions que nous pouvons accueillir. Et puis il demande finalement moins d'entretien qu'une piste en herbe. On n'attend pas d'entretien

majeur avant au moins vingt ans ». L'éternelle question des nuisances ne semble pas vraiment se poser à Mount-Royal. Le terrain est très isolé des communautés voisines. « Il faut prendre la voiture pour aller vers la civilisation, mais ici on est au calme », souligne Nathalie. « Il faut compter au minimum une demi-heure de route pour aller faire les courses, mais les villes sont accessibles sans être gênés par les bouchons ». Chacun fait attention à ne pas faire de tour de piste à des heures indues. Les seuls rares grincheux habitent les maisons posées au bord de la rivière. Mais comme le fait remarquer David les framboises, un Husky fait moins de bruit qu'un bateau rapide sur la rivière.

### Le business continue...

Au plus haut de l'immobilier en 2006, une parcelle de ¼ d'acre (environ 3000 m<sup>2</sup>) se vendait 80 000 \$. Aujourd'hui les prix ont été pratiquement divisés par deux et ramenés au niveau de 2001, les lots disponibles se négociant entre 35 000 et 55 000 \$. « Ces prix bas favorisent le retour des acheteurs », note Julie Fetcko, pilote privée et agent immobilier qui participe au développement des Airparks en Floride. « Il y a quatre ans, un acheteur prenait deux lots avec l'idée d'en revendre un cinq ans plus tard et d'engranger assez de bénéfices pour financer la construction de sa maison sur le lot qu'il se gardait. Ce schéma ne fonctionne plus et quelques acheteurs ont perdu gros en achetant au plus haut et en étant obligés de revendre au plus bas...

Mais maintenant, les investisseurs pensent que le marché immobilier a touché le fond et les acheteurs commencent à revenir ». Un facteur aggravant de la crise touche bien entendu à la difficulté d'obtenir un prêt. La grande libéralité du début des années 2000 est bien terminée et les banques ne prêtent plus guère pour l'achat d'un terrain. Les acheteurs sont donc obligés d'acheter comptant. Pour ceux qui ne le peuvent pas, la difficulté est contournée en négociant un prêt directement auprès du vendeur, qui endosse alors l'habit du banquier. « En négociant un

taux d'intérêt intéressant avec son acheteur, le vendeur peut rattraper un peu la perte de valeur de son bien » estime Julie Fetcko. Au pays du dollar, tous les moyens sont bons pour continuer à faire du business...

Frédéric LERT, photos de l'auteur

## Le Piper Mirage de John : le plus gros avion basé à Mount-Royal

« Je l'ai acheté en 1996 », explique son propriétaire. « C'était un outil de travail et je m'en suis beaucoup servi pour rendre visite à mes clients. Maintenant que j'ai levé le pied et officiellement cessé mon activité professionnelle, je ne peux plus le faire passer en frais professionnel et je vole donc beaucoup moins ». John accumule tout de même cent-cinquante heures par an aux commandes de son gros monomoteur... « Le prix du carburant a beaucoup grimpé ces derniers mois et il représente maintenant un tiers des coûts d'opération, à égalité avec les assurances et l'entretien : je compte environ 40 \$ d'assurance et 65 \$ de carbu-

rant par heure de vol. Le Mirage est équipé d'un Lycoming 540 équipé d'un turbochargeur qui lui permet de donner 350 ch en altitude. L'avion est certifié pour 25 000 pieds et on vole très régulièrement à 22 000 pieds, ce qui est très appréciable pour le confort sur les longs trajets. J'ai un radar météo que je n'utilise presque jamais et l'avion est équipé d'un dégivrage des bords d'attaque. C'est donc une excellente machine de voyage, même si un peu plus de puissance serait bienvenue. En fait, j'aurais voulu me payer un TBM-700 mais le prix m'avait fait à l'époque reculer : même d'occasion, un TBM ne se négociait pas en dessous de 1,4 mil-

lions de dollars. En 1999, Piper a doté son Mirage d'une hélice tripale et je vais en équiper mon avion. On ne va pas plus vite avec, mais on décolle mieux et on grimpe plus vite. Cela me donnera de meilleures performances au départ de ce terrain. Aujourd'hui, quand nous partons vers le Nebraska tous les deux avec nos affaires et les chats, il nous faut faire une escale pour refueiler. Et si le temps est vraiment mauvais en route, on fait une deuxième escale pour se donner un peu plus de marge. Dans l'autre sens en revanche, on peut faire le voyage d'une traite et se poser directement à Mount-Royal en étant légers... »



La rentrée du Maule en golfette



Mike et Nathalie