



Contribution de Manoel DIALINAS

manoel.dialinas@laposte.net

Aéroport de Nantes : les risques d'accident aérien

Parmi les risques courus par la population de l'agglomération nantaise, il en est un qui est peu évoqué dans les médias et les débats en cours, c'est le survol de Nantes par les avions en approche de l'aéroport quand les vents viennent de l'Ouest. La nuisance due au bruit est souvent évoquée, le risque d'accident aérien sur l'agglomération pratiquement jamais.

Il y a plusieurs types de risques :

1. Survol de l'agglomération nantaise à basse altitude, risque pour la population
2. Approche ne se faisant pas dans l'axe de la piste et nécessitant un virage à très faible altitude et faible vitesse, par vent d'ouest, risque pour les équipages et les passagers
3. Piste pas exactement orientée dans le sens des vents dominants, risque pour les équipages et les passagers.

Il est surprenant que ni les partisans du nouvel aéroport de NDDL, ni les partisans d'une nouvelle piste pour l'aéroport actuel n'évoquent pas plus ces risques pour l'aéroport de Nantes.

1- Survol de l'agglomération nantaise à basse altitude, risque pour la population

La réglementation aérienne (octobre 1957) interdit le survol des agglomérations de plus de 100 000 personnes à moins de 1500 m d'altitude.

"Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une hauteur telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public." L'idée maitresse est qu'en cas de panne moteur totale, l'avion doit être suffisamment haut pour pouvoir atteindre en vol plané une zone à faible densité de population. Concrètement, un avion en configuration atterrissage peut parcourir une distance de 5 à 10 fois son altitude. Un avion en panne moteur à 300 m d'altitude au dessus de la gare de Nantes n'aurait aucune chance d'atteindre la piste de

Nantes Atlantique. Dans le meilleur des cas il amerrirait dans la rade de Trentemoult. En cas de panne totale au niveau de La Haluchère, le crash sur Nantes serait quasi inévitable.

Les cas d'avions civils de plus de 100 passagers dont tous les moteurs se sont arrêtés ne sont pas rares : juillet 1983, juillet 2000, août 2001, janvier 2005, janvier 2008, janvier 2009. Le dernier en date a été en janvier 2009 quand un avion de 180 passagers a améri dans la rivière Hudson à New York ses deux moteurs arrêtés après rencontre d'une formation de gros oiseaux. Pour celui de janvier 2008, un avion de 300 passagers s'est "crashé" 300 m avant l'entrée de la piste de Londres Heathrow, les moteurs s'étant arrêtés pendant l'approche suite à la formation de bouchons de glace dans le circuit carburant.

Le deuxième risque associé au survol de l'agglomération nantaise à basse altitude, est la trajectoire incorrecte. Depuis 10 ans, il y a eu 2 quasi-accidents qui auraient pu dégénérer en catastrophe et dont la cause était des trajectoires incorrectes de pilotes atterrissant de nuit et pour la première fois à Nantes. Mars 2004, un avion charter égyptien, manqua de peu de s'écraser sur un immeuble près du pont de la Tortière pendant la nuit : il était complètement en dehors de la trajectoire, tant en direction qu'en altitude. En novembre 2009, un avion charter de la compagnie turque Onur Air était largement en dessous de sa trajectoire. Les contrôleurs du ciel, estiment que l'aéroport de Nantes Atlantique est potentiellement le plus dangereux de France : "la proximité des habitations, et surtout le survol de l'agglomération nantaise, n'offrent pas les meilleures conditions de sécurité".

2- Approche ne se faisant pas dans l'axe de la piste et nécessitant un virage à très faible altitude et faible vitesse : risque pour les équipages et les passagers

Les phases les plus dangereuses du vol sont le décollage, et surtout l'atterrissage, car l'avion est peu maniable à basse vitesse, ses temps de réaction sont longs et il est à la limite de la perte de portance. Plus l'avion est gros et lourd, plus ces problèmes sont amplifiés (pour des avions de tourisme et des avions militaires, qui sont légers et maniables, pas de problème). 36% des accidents aériens se produisent lors de l'approche et l'atterrissage. Pendant ces phases, la charge de l'équipage est très élevée et la marge de manoeuvre pour rattraper une erreur est faible. C'est pourquoi l'approche finale se fait dans l'axe de la piste afin de ne pas avoir à gérer en plus un virage à faible vitesse. C'est en tentant un virage à faible vitesse et faible altitude pour se poser au Bourget, qu'un Concorde, en feu, s'est écrasé en juillet 2000.

Avant la construction de la tour Bretagne, la trajectoire d'approche, dans l'axe de la piste, passait au dessus de la faculté des sciences et de la place Bretagne. A cette époque, le trafic était de l'ordre d'une dizaine de vols par jour. Cette situation, était déjà en dérogation par rapport à la réglementation aérienne, puisque la totalité de l'approche était effectuée au dessus d'une agglomération de plus de 100 000 habitants. Par contre pour les pilotes, l'approche était classique et sans problèmes.

Après la construction de la tour Bretagne en 1976, la trajectoire des avions fut modifiée, avec une approche sensiblement parallèle à la Loire, passant au dessus de La Haluchère, de la gare SNCF et du CHU, et après franchissement de la Loire un virage à gauche pour se mettre dans l'axe de la piste. Cela permet d'éviter une éventuelle collision avec la tour Bretagne, cela permet aux avions d'amerrir éventuellement sur la Loire en cas de panne de moteur. Mais cela ne supprime pas le survol de l'agglomération qui depuis 1975 s'est agrandie et densifiée, et surtout il s'agit d'une approche non conventionnelle à laquelle les pilotes ne sont pas habitués.

Les deux types de risques décrits ci-dessus n'existent pas lorsque le vent vient de l'est et que les avions approchent par l'ouest.

3- Piste pas exactement orientée dans le sens des vents dominants, risque pour les équipages et les passagers

Les avions décollent et atterrissent face au vent afin de profiter de la vitesse du vent et réduire au maximum la vitesse au moment de l'envol et du contact avec le sol (donc réduire la longueur de la piste et/ou améliorer les marges de sécurité). C'est pour cela que les pistes sont orientées dans la direction des vents dominants.

Orientation des vents dominants à Nantes	ENE	WSW
Orientation de la piste de Nantes Atlantique	NNE	SSW

On voit que la piste actuelle de Nantes Atlantique est à environ 45° des vents dominants, ce qui n'est pas idéal, notamment en cas de tempête avec fort vent de nord-ouest (tempêtes d'hiver) et atterrissage de nuit. Toutefois c'est une situation que les pilotes maîtrisent mieux que celle du virage à faible altitude et à faible vitesse juste avant l'atterrissage.

Pendant la seconde guerre mondiale, les allemands ont construit une seconde piste, perpendiculaire à la première qui est mieux orientée. Toutefois, elle est trop courte pour les avions actuels et la présence d'une carrière à l'ouest, et d'usines à l'est, ne permet pas son extension. Elle a été utilisée jusque dans les années 70 par l'aviation légère.

En raison du cumul de ces trois types de risque, si pour une raison ou pour une autre le projet de NDDL devait ne pas être réalisé, alors il faudrait envisager rapidement une solution alternative à la piste actuelle de l'aéroport de Nantes Atlantique.