

Notre Dame des Landes : bon sang, on a oublié le brouillard !

12 février 2014 / Jacques Bankir



C'est compliqué de faire un aéroport. Sur les zones humides, par exemple, un brouillard se lève souvent, qui gêne les avions non équipés et génère des coûts supplémentaires. Et plein d'autres problèmes techniques, que soulèvent les pilotes de Nantes Atlantique. Hmmm... désolé pour la photo, on n'y voyait plus rien.

LETTRE OUVERTE

Paris, 7 février 2014

Monsieur le Directeur Général,

A la suite de la lettre que je vous ai adressée le 31 décembre dernier, j'ai eu l'occasion de dialoguer avec des pilotes nantais et, à la réflexion, toute une série d'interrogations nous sont venues sur les aspects météorologiques. Ceux-ci, à notre connaissance, ont été traités assez superficiellement.

Or, comme souligné dans ma dernière lettre, le budget initial annoncé pour Notre Dame des Landes est plus que serré. Pour pouvoir justifier l'investissement de 500 millions d'euros, on a rogné dans tous les domaines et limité la capacité de l'aéroport, à l'ouverture, à 4 millions de passagers, ce qui est le trafic actuel de Nantes-Atlantique. Comme je le disais précédemment, c'est la négation même de l'utilité de l'aéroport dont on n'imagine guère, à ce stade, qu'il puisse être opérationnel avant 2018 ou 2019.

On peut donc légitimement se poser la question du nombre d'impasses qui ont pu être faites ici où là.

J'ai le privilège de l'âge et d'avoir vécu l'ouverture de Roissy-Charles de Gaulle. Je me souviens parfaitement de ces jours, nombreux, les premières années, où le Bourget était parfaitement dégagé, Orly, légèrement dans le brouillard, et CDG, totalement inaccessible. Le mur de brouillard que l'on pénétrait sur les dix kilomètres qui séparent LBG de CDG, était spectaculaire. Le phénomène avait une telle ampleur que nous avons été amenés à baser un certain nombre de Caravelles au Bourget, pendant les périodes critiques.

Ce n'est pas un cas unique. On construit des aéroports là où l'on évitait d'habiter, dans

des zones humides et relativement désertes. Mais, dans le cas de CDG, lancé alors que le trafic croissait de 16 % par an et doublait tous les cinq ans, avec les quatre pistes, l'extension des installations passagers, fret et industrielles, tout ce qui a été construit aux alentours, les villages environnant étant devenus des villes et, surtout, les 500.000 mouvements, ces incidences se sont faites rares. Ce ne sera pas le cas de NDL où le nombre de mouvements prévus restera ridiculement faible selon vos propres prévisions tandis que l'on évitera, espérons-le, qu'une ville se développe tout autour. Et cet aéroport doit être construit sur un plateau, à soixante mètres d'altitude en moyenne, terriblement humide.

La contrainte du brouillard risque d'ailleurs d'être sévère pour les compagnies régionales, les charters et les low-costs, soit la quasi-totalité du trafic de Nantes, ce type de compagnies n'ayant pas toujours la politique ou les moyens d'investir et/ou de maintenir la qualification machines/équipages, s'agissant d'approches en catégorie 3.

Il y a enfin, le problème délicat du dégivrage, extrêmement polluant. Aéroports de Paris avait pris une infinité de précautions pour éviter la pollution d'une zone propre, de part et d'autre de la ligne de séparation des eaux de l'Oise et de la Marne. On espère que l'impasse dans ce domaine, n'est pas totale.

Mes amis pilotes ont donc rédigé le mémo qui est joint à cette lettre.

Nous espérons que vous voudrez bien répondre à leurs questions.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de mes salutations respectueuses.

Jacques Bankir

Lettre adressée à Monsieur Patrick Gandil, Directeur Général de l'Aviation Civile, DGAC, 50 rue Henri Farman, 75720 Paris cedex 15.

Pièces jointe : Memorandum du 7 février sur les questions posées par les pilotes, futurs

Memorandum sur les questions posées par les pilotes, futurs utilisateurs de Notre Dame des Landes

Les pilotes de Nantes Atlantique se réunissent à échéance régulière pour faire le point sur l'avancement du projet de mise en œuvre de la future plate-forme de Notre Dame des Landes. Ces réunions ont pour objet premier d'analyser les études qui ont été menées par les autorités et les divers intervenants mandatés. Ce afin d'anticiper les conditions dans lesquelles les professionnels que nous sommes serons amenés à exploiter les infrastructures de ce futur aéroport avec pour priorité la sécurité des vols.

Des débats menés durant ces réunions, certes informelles, mais structurées et constructives, il ressort un certain nombre de questions qui n'ont toujours pas trouvé de réponses malgré la lecture approfondie des rapports d'études que nous nous sommes procurés, quelques fois publiés sous le sceau d'une confidentialité bien incompréhensible de notre point de vue de contribuables d'une part et de professionnels du transport aérien d'autre part. Peut-être aurons-nous des précisions sur les raisons pour lesquelles certaines informations n'ont pas été mises à la disposition du plus grand nombre.

Aussi, en propos liminaires, il est essentiel de préciser que les pilotes n'ont aucun a priori sur le projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes. Ils veulent connaître, si le projet devait in fine aboutir, les conditions dans lesquelles ils pourraient être amenés à exercer leur activité professionnelle avec pour unique priorité de garantir la sécurité des clients que sont les passagers et par là même la leur. A cela il faut ajouter que les compagnies qui décideront de s'implanter sur cette plate-forme devront trouver toutes les facilités leur garantissant une exploitation fluide et continue.

C'est pourquoi nous soumettons les questions auxquelles il nous semble essentiel d'obtenir des réponses précises pour préparer sur le long terme les éventuelles formations

qu'il sera probablement nécessaire de délivrer aux pilotes des compagnies qui exploiteront cet aéroport. Aéroport qui, selon les diverses pièces du projet, se présente comme un concentré de technologie, tant dans le domaine de la sécurité que celui également sensible du respect de l'environnement, ce dont nous ne doutons pas.

Nos questions concernent quatre grands thèmes que nous souhaitons évoquer et ce dans le cadre du budget initial :

A propos de la météorologie locale

Existe-t-il des études qui auraient dénombré le nombre de jours durant lesquels la visibilité est descendue en dessous de 500 mètres et ce pendant quelle durée ?

De la même façon, l'orientation des pistes a-t-elle tenu compte des occurrences de vents perpendiculaires aux axes, supérieurs à 30 kts, valeur au delà de laquelle bon nombre des avions modernes sont limités sur une piste mouillée, ce qui imposerait un déroutement ?

A-t-il été établi une statistique du nombre de jours qui imposeraient des procédures de dégivrage et d'antigivrage des avions avant leur vol ?

A propos de l'accessibilité aéronautique

Les documents en notre possession ne stipulent pas les types d'approches qui seront disponibles dès l'ouverture de l'aéroport, sur les 4 axes. Sera-t-il dès lors possible d'effectuer des approches de catégorie 2, de catégorie 3 ?

Un ILS est-il prévu d'être installé sur chacun des axes d'approche ? Quels types de rampe d'approche est-il prévu d'être installé sur chaque entrée de piste ?

Les contrôleurs disposeront-ils d'un radar d'approche sur la plate-forme ou simplement d'un déport radar qui pénalise quelque peu le flux de trafic compte tenu des espacements plus important qu'il impose ?

A propos de la protection de l'environnement

Le projet a-t-il prévu une baie spécifique pour effectuer les opérations de dégivrage/antigivrage ou sera-t-il possible de dégivrer au poste de stationnement ?

Sachant que l'aéroport sera sis sur une zone particulièrement humide et sensible, les produits de dégivrage, dangereux et polluants, seront-ils systématiquement collectés en vue de leur recyclage ?

Les procédures de départ antibruit seront-elles compliquées à suivre et feront-elles l'objet d'une surveillance particulière de l'ACNUSA ?

Existera-t-il des contraintes spécifiques quant à l'utilisation des inverseurs de poussée à l'atterrissage ? Même question pour l'utilisation des APU (Unité Auxiliaire de Puissance) ?

Les plans de descente en approche seront-ils « standards » ou seront-ils accentués pour minimiser l'impact des nuisances sonores ?

A propos de l'infrastructure et des équipements

Sachant qu'il est aujourd'hui encore très difficile sur bon nombre de terrains d'obtenir des coefficients de glissance lorsque les pistes sont contaminées, a-t-il été imposé au futur exploitant de la plate-forme de s'équiper en conséquence ?

Quels seront les équipements mis en œuvre en cas de situations imposant un dégivrage/antigivrage des avions ? Quels types de produits seront proposés ?

Aurons-nous la possibilité de connaître précisément la hauteur d'eau sur la piste avant le départ lors de fortes précipitations ?

Les taxiways seront-ils équipés de cheminements lumineux pilotables par le contrôleur pour minimiser les échanges radio inutiles, comme cela se fait depuis de nombreuses années chez nos amis britanniques ?

Sur quels arguments pertinents repose la décision qui a été prise de créer 2 pistes avec des axes convergents ?

La plate-forme disposera-t-elle d'un service météorologique digne de ce nom ou devra-t-elle se contenter d'une station automatique dont on connaît tous l'approximation toute relative des mesures et des relevés ?

Quel seront le niveau SSLIA maximum et les moyens de lutte contre l'incendie prévus pour l'exploitation de la plate-forme ?

Compte tenu que les taxiways sont plutôt rares, tout comme les postes de stationnement, qu'a-t-il été prévu par les autorités dans le cas où les postes de stationnement seraient tous occupés alors même que d'autres avions continueraient à se poser ? En pareils cas, les roulages risquent fort de durer plus longtemps ce qui occasionnera une pollution inutile en attendant qu'un ou plusieurs postes se libèrent.

En conclusion, les études qui ont été menées ou, en tout état de cause, qui ont été fournies aux divers acteurs qui seront susceptibles d'exploiter cet aéroport encore à l'état de projet, ne permettent pas de répondre à toutes ces questions qui sont pour nous, pilotes de transport, essentielles en matière de sécurité.

En espérant que ce memorandum apportera des réponses à nos légitimes interrogations.

Les pilotes de Nantes Atlantique

Source : Courriel à *Reporterre* de l'[Acipa](#).

Photo : [Tony world mountain bike](#)

Consulter par ailleurs : *Dossier Notre Dame des Landes*.

- Emplacement : Accueil > Info >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Notre-Dame-des-Landes-bon-sang-on>