

GROSSE FRAYEUR À L'AÉROPORT DE NANTES

Le 20 octobre dernier, l'avion Hop venu de Lyon volait si bas que l'alarme anti-crash s'est déclenchée dans la tour de contrôle. L'incident est qualifié de « sérieux » et deux enquêtes sont ouvertes. **p. 2 et 3**

SÉCURITÉ. Le 20 octobre dernier, l'avion en provenance de Lyon volait beaucoup trop bas. L'alarme anti-crash s'est déclenchée à Nantes Atlantique. Deux enquêtes sont ouvertes..

L'incident est qualifié de « grave » par le bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA). Mais il a été occulté par les autorités aéroportuaires. Peut-être pour ne pas relancer le débat sur une éventuelle dangerosité de l'aéroport de Nantes-Atlantique et les risques du survol de la ville de Nantes. Le 20 octobre dernier, un avion de la compagnie Hop (*), filiale d'Air France, volait trop bas à l'approche de la piste d'atterrissage.

Le système anti-collision avec le relief a alerté les contrôleurs aériens

La centaine de voyageurs à bord du Bombardier CRJ 1 000 effectuant la liaison entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et Nantes Atlantique ne s'est probablement rendu compte de rien. « Des passagers près des hublots ont pu distinguer à partir d'un moment le sol. Il est peu probable qu'ils aient été en mesure de détecter l'écart vertical de trajectoire », estime Jean-Philippe Arslanian, du BEA. Mais la manœuvre des pilotes, elle, a provoqué un coup de stress chez les contrôleurs aériens. L'appareil volait à une altitude et une trajectoire telles, lors de l'approche finale, que l'alerte MSAW (Minimum Safe Altitude Warning) s'est



Le 20 octobre dernier, l'alarme anti-crash s'est déclenchée dans la tour de contrôle de Nantes Atlantique. Photo archives PO-Nathalie Bourneau

déclenchée dans la tour de contrôle ! Le principe du MSAW, système anticollision avec le relief, est simple. Il connaît la position, le niveau de vol, les vitesses horizontale et verticale de chaque avion en contact radar et équipé d'un

transpondeur. Il peut ainsi déterminer la position d'un appareil par rapport au relief et détecter un danger.

Que s'est-il précisément passé le 20 octobre dans le ciel nantais ? Deux enquêtes ont été ouvertes. La première par la direction générale de

l'aviation civile qui devrait, « à l'issue des analyses », faire « des recommandations ». La seconde par le BEA, organisme indépendant. « L'enquête de sécurité est actuellement dans sa première phase, de recueil et de validation des faits », explique Jean-Philippe Arslanian. Mais les enquêteurs ont déjà une certitude : le contrôle aérien a invité l'avion à descendre à 3 000 pieds (914 m environ) et indiqué un QHN, le calage altimétrique requis pour lire une altitude mal comprise par les deux pilotes. Avec pour conséquence une « erreur de navigation ».

« Collision avec le sol »

Résultat ? « L'avion était alors sous le plan d'approche prévu ». En clair, a-t-il failli se crasher ? « Un des risques ultimes d'un passage sous le plan d'approche prévu peut être la collision de l'avion avec le sol ou les obstacles », confirme avec des mots choisis le BEA qui ajoute : « Ce sera l'un des objectifs de l'enquête de sécurité d'évaluer le niveau de risque et les barrières qui ont permis d'éviter que cette situation n'aboutisse à un accident ». Heureusement, l'équipage, alerté par le contrôle aérien, a rapidement corrigé sa trajectoire. L'atterrissage s'est déroulé sans encombre.

Pierre-Marie Hériaud

(*) Contactée, la compagnie Hop attend les résultats des enquêtes pour éventuellement s'exprimer.



BEA et DGAC enquêtent sur l'incident survenu le 20 octobre à Bouguenais. Photo AFH

Un incident rare et grave mais pas exceptionnel

Sept en dix ans. Selon les experts du Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), « un passage sous le plan d'approche, détecté par les systèmes de bord ou par le contrôle aérien puis corrigé par l'équipage, n'est pas exceptionnel. La gravité de ce type d'événement dépend notamment de l'ampleur de l'écart, de la rapidité de la détection par l'équipage et des actions correctives entreprises ». Il suffit de se pencher sur les enquêtes

menées ces dix dernières années pour comprendre que dans le transport aérien commercial ce type d'incident est peu fréquent. Et grave. Le BEA a seulement recensé sept incidents. Quatre sont qualifiés de « sérieux », dont celui du Bombardier de Hop. Le plus grave concerne un Airbus A321 d'Onur Air qui, le 26 septembre 2013, en approche « à vue » de l'aérodrome de Deauville (Calvados), est entré en « quasi-collision avec le sol » lors du dernier virage.



Un drame évité de peu en 2004

Confusion. L'incident enregistré le 20 octobre en rappelle un autre : celui d'un avion charter de la compagnie égyptienne Luxor Air, avec 104 passagers et 8 membres d'équipage qui, le 24 mars 2004, à 1 h 20, a confondu les lumières du cours des 50-Otages avec la piste de Nantes Atlantique. « L'équipage est sorti volontairement de l'enveloppe de protection de la procédure puis a remis les gaz alors qu'il survolait l'agglomération à une hauteur d'environ 400 pieds », précise le Bureau d'enquêtes et d'analyses dans son rapport de l'époque. Le pilote, qui naviguait à vue, a repris de l'altitude en se rendant compte de son erreur mais la catastrophe a été évitée de justesse : 400 pieds représentent 120 mètres. Cette nuit-là, l'appareil a frôlé la Tour Bretagne qui culmine à... 144 m.

« Avec un aéroport urbain, on joue avec le feu »

RÉACTIONS. Les riverains de Nantes Atlantique ne sont pas vraiment surpris, même si l'incident survenu à l'aéroport de Nantes le 20 octobre dernier est resté confidentiel.

La révélation de « l'incident grave » -selon le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile- mais heureusement sans conséquences survenu le 20 octobre dernier aux abords de Nantes Atlantique ravive évidemment l'inquiétude des riverains de la plateforme aéroportuaire.

« L'aérien reste l'un des moyens de transport les plus sûrs mais un accident peut survenir partout. Seulement, c'est la loi de Murphy : plus le trafic augmente et plus les risques sont élevés. Et l'on sait bien qu'avec un aéroport urbain, on joue avec le feu. On le dénonce depuis des années mais on n'est pas entendu. C'est irresponsable », soupire Joël Sauvaget, ancien président et toujours membre du conseil d'administration du



À Bouguenais, Sylvie et Dominique Codreanu vivent sous les avions. Photo archives PO-YG

Coceta.

Le collectif des citoyens exposés au trafic aérien plaide toujours pour un déménagement de Nantes Atlantique. « Notre-Dame-des-Landes, faut oublier, mais il y a d'autres zones, vers Ancenis notamment, où tous les

signaux sont au vert pour créer une plateforme aéroportuaire non urbaine ».

Le maire de Saint-Aignan-de-Grand-lieu, Jean-Claude Lemasson (Divers gauche), l'une des figures du combat des riverains de Nantes Atlantique, n'est pas plus

surpris que ça. « Il y a déjà eu quelques soucis de cette nature par le passé, avec notamment un avion de DHL », se souvient-il avant d'ajouter : « On vit près d'une plateforme aéroportuaire : les risques sont connus mais peut-être pas toujours bien appréhendés par certains ». Il pointe là le dernier exercice piloté par les services de l'État : il n'avait pas été invité à y participer, le scénario du crash se déroulant à... Bouguenais.

« Rien ne m'étonne »

Mais Sandra Impériale, la maire (divers droite) de cette dernière commune, n'est finalement pas mieux lotie : « Au niveau aérien, nous en apprenons plus par les réseaux sociaux que par la sécurité aérienne. Il y avait eu des rumeurs sur twitter mais

c'est souvent que les habitants trouvent que des avions volent trop bas. Rien ne m'étonne mais je trouve tout de même anormal de ne pas être alertée des incidents », soupire l'élue. Bouguenais, c'est justement là qu'habitent Sylvie et Dominique Codreanu. Juste sous les avions. « En ce moment, faut être honnête, c'est supportable. Nous ne sommes pas revenus à la situation d'avant Covid, avec un avion toutes les trois minutes. » Mais le couple en est convaincu, « dès que le Covid aura disparu, le trafic repartira de plus belle ». Avec des avions qui, comme la dernière semaine de décembre, « avec la brume, le brouillard, les rafales, n'arrivaient pas à atterrir. Les pilotes tournaient au-dessus de l'aéroport pour s'y reprendre à deux ou trois fois ! »