

2/5

EUROPE

Points de friction

Un détroit, une île, un volcan, un territoire glacé : certains lieux semblaient loin de tout, jusqu'à ce que l'actualité révèle leur poids stratégique. Avec « Points de friction », cette série raconte ces endroits autrefois méconnus dont le monde dépend.



Eyjafjallajökull, le volcan qui a bouleversé toute l'aviation

En 2010, l'éruption du Eyjafjallajökull a paralysé le ciel européen pendant près de cinq jours. Des leçons ont été tirées de cette crise. De nouvelles procédures ont été mises en place.

ÉRIC RENETTE

C'est un lieu dont tout le monde se souvient et peut plus ou moins le situer sur le globe... mais dont on ne se souvient pas du nom. Pour un Islandais, le volcan Eyjafjallajökull, qui a paralysé le ciel européen pendant près de cinq jours (du jamais vu en temps de paix), a l'air facile à prononcer. Quelques mois plus tard, à Reykjavik, on pouvait acheter des t-shirts détaillant comment épeler correctement ce « Ay-uh-fyat-luh-YOE-kuutl-uh » qualifié d'un « facile à prononcer ». La grande majorité du monde s'est contentée d'essayer de retenir son diminutif « Eyjafjöll » (à prononcer « é-ya-fiat-lötl » paraît-il) qui, petite histoire, veut dire « montagnes des îles ». Mais sa célébrité soudaine et durable n'est pas étymologique. Elle est purement volcanique.

Car si son nom a toujours posé problème au-delà des frontières islandaises, l'éruption de ce volcan est bien restée dans la mémoire collective. Les 320.000 Islandais, déjà durement frappés par la crise financière de 2008 (à la suite de la crise des *subprimes*, l'Europe avait dû digérer la faillite de « leur » banque Kaupthing qui avait séduit plus d'un épargnant belge), ne rêvaient certainement pas d'une telle publicité à l'échelon mondial. Jusque-là, hormis ses mésaventures bancaires, l'Islande est connue pour ses décors grandioses, ses sources d'eau chaude bleutées entourées de glace et de neige, ses geysers, la chanteuse Björk et le nombre élevé d'artistes et écrivains de séries noires. Les plus pointus savent aussi que certains habitants hésitent à rejoindre l'Europe (ils hésitent toujours) quand d'autres ne

sont pas insensibles à la proximité des Etats-Unis.

Puis arrive l'éruption de ce fameux Eyjafjallajökull. La lave qui remonte dans le cône volcanique atteint une couche de glace, la réaction entre les deux éléments est explosive et envoie des tonnes de poussières et de fumées (140 millions de mètres cubes de cendres en trois jours) qui vont s'élever dans les airs. Ce qui n'est pas extraordinaire en soi pour les habitants de cette petite île un peu perdue dans l'Atlantique. L'endroit est volcanique, réputé pour son réseau de géothermie et les elfes supposés peupler des paysages sculptés par de nombreuses coulées de lave. En avril 2010, l'Eyjafjöll a d'abord grondé, avant de laisser couler de la lave sur le côté pendant plusieurs jours. Puis il y a eu l'explosion, dantesque, aussi belle en photo qu'effrayante sur place pour les non-initiés. Pour l'Islande, c'est quasi du volcanique quotidien (il y a une trentaine de volcans actifs). L'Eyjafjöll, en plus, est loin d'être un des plus puissants et des plus dangereux. Rien à voir avec l'Hekla (éruption en 1970, 1980, 1991, 2000) ou le Grimsvotn (réputé le plus puissant). Cette fois-ci, non plus, il n'y a aucune victime à déplorer. Pas de quoi s'émouvoir donc.

Retour impossible

Sauf qu'il y a un nuage de cendres volcaniques qui se dirige, au gré des vents, vers l'Europe. Et là, tout bascule. C'est que cendres volcaniques et aviation ne font pas bon ménage. Par crainte d'accidents, les activités aériennes s'arrêtent les unes après les autres dans l'Europe du Nord et de l'Ouest. Le retour de voyageurs des Etats-Unis s'avère impossible



d'autant que les aéroports ferment leurs pistes. En moins de cinq jours, ce sont plus de 100.000 vols qui sont annulés. Ce subit arrêt aérien affecte toute l'économie européenne. Dans *Le Soir* de cette semaine-là, on pouvait notamment lire : « Le constructeur automobile allemand BMW va suspendre, à l'instar de Nissan, sa production en raison de l'interdiction faite aux avions de voler à cause du nuage de cendres émis par le volcan. » Certains composants étaient produits en Irlande et transportés par avion.

« Il y avait plusieurs raisons pour bloquer tout le trafic aérien », explique aujourd'hui Peter De Schepper, commandant de bord et Safety Manager chez Brussels Airlines. « Pour moi, c'était la première fois qu'on parlait des cendres volcaniques et la première fois qu'il y avait un nuage aussi répandu. Les rares expériences de traversées d'avion dans ce type de cendres avaient conduit à l'arrêt total de certains moteurs, jusqu'à quatre réacteurs d'un B747. Heureusement sans accidents par la suite. Mais en 40 ans, on avait compté à peine quatre ou cinq cas. »

Ce sont les réacteurs des avions qui ne sont pas faits pour ingérer impunément des cendres de ce type. « Dans les réacteurs, on rencontre des températures très élevées, parfois plus de 1.000 °C, ce qui fait fondre ces cendres qui se déposent et s'accumulent. Il y a alors de moins en moins d'air qui entre et les moteurs finissent par s'arrêter. Il y a aussi les sondes Pitot situées à l'extérieur des avions qui donnent des indications sur la vitesse et qui se bouchent. Ou encore l'abrasivité des cendres sur le fuselage et les hublots. Bref, une série de risques non connus que les compagnies et leurs assurances n'étaient pas prêtes à prendre. »

Mais l'occasion faisant le larron, Airbus et quelques compagnies aériennes profitent de cet épisode Eyjafjöll pour effectuer des vols test afin de mieux connaître les risques. C'est aussi en ça

qu'il y a un temps avant et après ce volcan islandais. Pour éviter, en Belgique comme ailleurs en Europe, d'accumuler une fermeture totale de l'activité aérienne pendant 110 heures, les autorités aériennes, les constructeurs d'avions et les compagnies aériennes ont développé une procédure adaptée aux éruptions volcaniques. « Chaque compagnie a élaboré sa propre grille d'évaluation des risques. Il est interdit de traverser un nuage de cendres de haute densité mais chaque compagnie adapte ses procédures par rapport aux nuages de moyenne ou faible densité. Il s'agit de signaler au plus tôt quand on en rencontre un pour que les autres avions puissent l'éviter. Surtout, rencontrer un nuage de cendres sans le savoir fait aujourd'hui partie des entraînements en simulateurs (on simule la perte d'un ou deux moteurs...) : on doit faire demi-tour, réduire les gaz... » Ça fait aussi partie de la documentation des constructeurs d'avion. La prudence est de mise : un avion qui a traversé un nuage de cendres doit faire l'objet d'un entretien assez complet qui coûte et prend du temps. Deux critères particulièrement sensibles aux oreilles des compagnies.

Les rares expériences de traversées d'avion dans ce type de cendres avaient conduit à l'arrêt total de certains moteurs

Peter De Schepper
Commandant de bord et Safety Manager chez Brussels Airlines

”

Par ailleurs, l'Organisation de l'aviation civile internationale (Oaci) a développé le Volcanic Ash Advisory Center (Vaac), réparti dans neuf centres à travers le monde (Toulouse et Londres pour l'Europe), qui émet des notes à l'adresse des pilotes sur la présence de ce type de nuage (densité, composition...) qui s'ajoute à des informations météorologiques beaucoup plus précises que par le passé. « Dans les destinations de Brussels Airlines, nous n'avons pratiquement que la destination de Catane (Sicile), juste à côté de l'Etna, qui est concernée. Là, c'est souvent l'aéroport qui prend la décision de fermer ou pas. Sur place, ils ont un modèle très précis qui donne les routes pour éviter les cendres. Parfois, il faut fermer, mais ça ne dure généralement pas. »

Toutes ces procédures (qui doivent être davantage utilisées dans des zones où les volcans actifs sont nombreux, comme l'Indonésie) ont visiblement montré leur efficacité. Personne n'a (encore) osé leur donner le nom du volcan dont l'éruption a provoqué leur mise en place. Trop imprononçable. Mais tout le monde se souvient de lui...

En moins de cinq jours, ce sont plus de 100.000 vols qui ont été annulés.

© PHOTO NEWS.

