



## INTERVIEW DE RÉGIS LACOTE

### *Directeur des aires aéronautiques de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle*

**Régis Lacote est directeur des aires aéronautiques de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. C'est tout au long de l'année, avec ses équipes, qu'il prépare la nouvelle saison hivernale avec pour objectifs de permettre aux avions de décoller et d'atterrir en toute sécurité.**

#### **Quels sont les spécificités du déneigement d'un aéroport comme Paris-Charles de Gaulle ?**

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle est implanté sur une superficie de plus de 3257 hectares. Les 4 pistes de l'aéroport représentent à elles seules la superficie de 113 terrains de football à déneiger. Il faut rajouter à cela près de 80 kilomètres de voies de circulation et de plus de 300 postes de stationnement avions. Vous imaginez donc aisément le défi que représente le déneigement d'un aéroport comme le nôtre.

On compte en moyenne 30 minutes pour déneiger une piste longue de 4200 mètres et 20 minutes pour les pistes courtes de 2700 mètres. Une piste doit être traitée sur une largeur de 60 mètres, à savoir 4 fois la largeur d'une autoroute à deux voies.

La neige est poussée et balayée par des engins d'une puissance de 1000 chevaux disposés sur toute la largeur de la piste et repoussée le plus loin du bord pour éviter la formation de congères qui pourraient créer des obstacles dangereux pour les réacteurs des avions.

Il s'agit en fait d'un ballet savamment orchestré par nos équipes.

#### **Est-ce que l'on peut comparer le déneigement d'une piste avec le déneigement d'une voirie classique ?**

Non, la comparaison n'est pas possible ! On ne peut pour des raisons évidentes de sécurité faire décoller ou atterrir un avion sur des routes recouvertes de neige ou rendues glissantes par le verglas.

En voiture, lorsqu'une route est enneigée ou verglacée, vous réduisez votre vitesse. Dans l'aérien le problème est plus complexe puisque le décollage ou l'atterrissage d'un avion a lieu généralement à plus de 200 kilomètres/heure. Il faut donc intervenir rapidement en utilisant des moyens mécaniques et chimiques pour rendre la piste non glissante. Sur une route classique on utilise du sel (chlorure de sodium), mais il ne peut être utilisé sur les pistes car cela endommagerait les avions. On privilégie alors le formiate de potassium (liquide ou solide).

#### **Quels sont les moyens techniques dont vous disposez à Paris-Charles de Gaulle ?**

Depuis l'hiver 2010 qui avait été particulièrement rigoureux, Aéroports de Paris a considérablement renforcé son dispositif neige. C'est notamment le cas pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle qui comportait environ 75 engins de déneigement en 2010 contre 172 en 2014.

De même, nous avons doublé nos réserves de glycol passant de 1200 M3 en 2010 à 2400 M3 en 2014 ce qui nous permet d'assurer environ 10 jours de traitement en cas de forte intensité neigeuse sur l'aéroport.

Nous avons également renforcé notre parc de dégivreuses, passant de 34 en 2010 à 50 en 2014.

Enfin, nous avons créé de nouvelles aires de dégivrage pour les avions. L'aéroport Paris-Charles de Gaulle en comporte aujourd'hui 20.

Et pour faire fonctionner tous ces équipements, ce sont plus de 700 collaborateurs et partenaires qui sont mobilisés pour les opérations de déneigement et près de 300 pour les opérations de dégivrage. Ce sont donc au total près de 1000 salariés d'Aéroports de Paris et de nos entreprises partenaires qui œuvrent au service hivernal de Paris-Charles de Gaulle.

Toute l'année ils suivent des formations spécifiques pour être prêts, le jour J à faire face à l'arrivée de la neige ou à la baisse des températures qui peuvent favoriser l'apparition du verglas.