

Magazine:

L'Echo

Date:

24/07/2008

Topic:

Luchtvaart - Transport aérien

Language:

Français

Keywords:

Aéroport; Sécurité aérienne

AÉRIEN LE CHOIX DES PISTES À ZAVENTEM

Les impératifs de sécurité rappelés par les pilotes

Le gouvernement fédéral est actuellement sous pression pour adopter définitivement un plan d'utilisation des pistes à Brussels Airport. Le plus tôt est le mieux, parce que les échéances électorales faussent toujours le jeu. Du coup, toutes les parties concernées donnent leur avis au bureau du secrétaire d'Etat à la Mobilité, Etienne Schouppe, lequel dépend, comme on le sait, d'Yves Leterme lui-même. Au besoin, la pression des lobbies se fait par presse interposée. Hier, ce fut au tout de la BeCA, la Belgian Cockpit Association, l'union professionnelle de tous les pilotes qui volent en Belgique. Pour l'association, les seuls critères dont il faut tenir compte sont ceux de la sécurité. Avant même les conditions écologiques et de nui-

sances sonores: «*Nous habitons tous à l'est, au nord ou au centre de Bruxelles, donc forcément, il y aura toujours quelqu'un de touché ici en Belgique; ce n'est pas comme si nous étions en bordure d'une immense forêt ou de la mer, auquel cas le personnel navigant de maîtrise accepterait de faire des efforts*», a expliqué hier Alain Vanalderweireld, président de la BeCA. Le constat est clair, puisque seule la sécurité prime et que les vents dominants viennent de l'ouest, que les avions décollent et atterrissent face au vent, c.-à-d. sur les deux pistes parallèles dites 25 gauche et 25 droite! Et si, dans 20% des cas, le vent vient de l'est, qu'on utilise les mêmes pistes en sens inverse (les pistes 07L et R, gauche et droite) et installons même un système de procédure

d'approche aux instruments sur la 07L. Tout plutôt qu'imposer l'utilisation de la piste 02/20, plus courte et qui croise les autres: «*Croiser des avions qui décollent et qui atterrissent est la pire solution*», dit Christophe Verleye, vice-président.

Evoquant aussi le décollage avorté du 747 de Kalitta le 25 mai dernier, les responsables de la BeCA ont rappelé les exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui imposent une zone de dégagement d'environ 300 mètres en bout de piste, en dur et sans obstacles. Si la géographie ne le permet pas, il faut alors installer un système d'arrêt comme ceux que l'on voit pour les poids lourds à Martelange: si elle s'engage dans ces voies, le sol se dérobe et freine rapidement la machine. ◇ P.A.