

Communiqué de Presse de l'UBCNA du mercredi 23 juillet 2008

Zaventem : la norme de vent est le noeud de tout le problème, la piste 25R est bien la meilleure piste à Zaventem !

L'Union Belge Contre les Nuisances des Avions (UBCNA) s'étonne de la sortie précipitée d'une association belge de pilotes qui tout à coup se manifeste dans la problématique des normes de vent à Zaventem, alors que pendant 30 ans (de 1973 à 2003), on a volé à Bruxelles-National sans accidents, sans contestations, sans condamnations avec une norme de vent de 8 noeuds sans rafales uniquement pour la piste 25R avec l'accord unanime et des compagnies aériennes et de tous les pilotes.

Toute la cacophonie actuelle dans la fixation des normes de vent est issue du plan de dispersion, créé en août 2003 par Bert Anciaux.

C'est à ce moment là que les pilotes auraient du se faire entendre, quand Bert Anciaux a modifié 10 fois les normes de vent et qu'il s'est fait condamner pour cela par divers jugements, dont les Arrêt de la Cour d'Appel des 17 mars 2005 et du 29 mai 2008 qui imposent toujours à l'Etat belge de reprendre les anciennes normes de vent d'avant le plan de dispersion **ET** qui interdisent toute utilisation de la piste d'atterrissage 02 dans un but de dispersion des nuisances.

La norme de vent de 5 noeuds a donc bien été condamnée par la Justice belge, et n'est donc pas applicable juridiquement.

L'UBCNA rappelle que le dossier politique de l'organisation des vols à Bruxelles-National est toujours dans l'impasse alors que le Gouvernement Fédéral s'était engagé à trouver un accord global au plus tard pour le 31 mai 2008.

Pour l'UBCNA, seule l'utilisation maximale de la piste 25R pour les décollages et des pistes 25R et 25 L conjointement en parallèle pour les atterrissages respecte les contrats de gestion de Brussels Airport et de Belgocontrol et permet le maintien de la viabilité de l'Aéroport.

Les pistes 25 ont été spécialement construites dans le sens des vents dominants, sont les plus longues et les mieux équipées et sont les seules pistes qui sont pourvues de zones d'approche totalement non construites pour les atterrissages. La piste 25R est, en outre, la seule piste qui offre la meilleure dispersion des nuisances par un éclatement équitable des routes.

Pour que les pistes 25 soient le plus souvent utilisées, l'UBCNA défend la fixation définitive de la norme historique qui a prévalu sans litige, sans accident, sans contestation ni procès pour cette piste de 1973 à 2003 soit : 8 noeuds de vent arrière sans rafales et 15 noeuds de vent latéral sans rafales sur la piste 25 comme norme de vent.

L'UBCNA tient à faire remarquer :

- que les recommandations de l'ICAO ne sont pas imposables et ne valent que pour les pistes de moindre bruit
- que la piste 25R n'est pas une piste environnementale de moindre bruit, mais bien une piste utilisée pour des raisons de capacité
- que les recommandations de l'ICAO ne valent à Bruxelles-National **que** pour la piste 02/20
- que la piste **02/20 n'est ni identique ni comparable** à la piste 25 ce qui explique que la norme de vent doit être toujours inférieure et spécifique sur la 02/20

- qu'une **norme de vent trop basse sur la piste 25** n'est pas bon pour la sécurité car elle induirait des **changements fréquents** de piste plus de 10 fois par jour
- que la piste 02 en vertu de diverses condamnations ne peut plus figurer dans un plan, elle ne peut donc plus avoir de norme de vent préférentielle ni n'être utilisée d'office pendant les périodes de moindre trafic
- qu'à Charleroi ou à Paris-Orly, la norme de vent est de 8 noeuds sans rafales et sans aucun incident
- qu'en Espagne, la norme de vent est de 10 noeuds rafales incluses, tout comme à Schiphol ou à Frankfurt
- que l'ICAO recommande (pas une obligation) une norme de vent maximale de 5 noeuds **MAIS UNIQUEMENT** pour les pistes qui sont utilisées pour des raisons environnementales (la 02/20) et **l'ICAO ne fixe AUCUNE norme** pour les pistes utilisées préférentiellement pour des raisons de capacité (la 25 R)
- **que les pilotes veulent augmenter la norme de vent de jour qui est actuellement de 0 noeud de vent arrière sur la piste 02/20 en la faisant passer à 5 noeuds, et ce malgré l'accident d'un Boeing de Kalitta qui a démontré que la piste 02/20 est une piste spécifique qui doit avoir une norme de vent spécifique de 0 noeud au décollage. POUR DES RAISONS DE SECURITE INCONTESTABLES, LA NORME DE VENT DOIT RESTER DE 0 NOEUD SUR LA PISTE 02/20**

L'UBCNA défend le retour à la norme de vent HISTORIQUE de 8 noeuds de vent arrière et 15 noeuds de vent latral UNIQUEMENT pour la piste 25, et le retour à une utilisation maximale de la piste 25 et donc à une utilisatoin limitée et accessoire de la piste alternative 02/20 qui doit redevenir, comme par le passé, une piste alternative de dépannage uniquement.

A cet égard, les pilotes ont raison sur un point : les utilisations de pistes croisées sont à proscrire. Pourtant les plans de vol appliqués actuellement par les Ministres Schouppe, Landuyt et Anciaux prévoient chaque samedi et chaque dimanche, des utilisations risquées et dangereuses de la piste 20 qui croisent les pistes 25 droite et 25 gauche.

L'Aéroport a besoin d'urgence d'un accord politique pour assurer sa viabilité, dans cet accord doit se trouver la fixation d'une norme de vent stable et suffisante pour permettre l'utilisation maximale de l'aéroport en terme de capacité horaire des pistes utilisées.

En effet, les critères relatifs au vent latéral et arrière touchent trois aspects qui sont cruciaux pour le secteur de l'aviation :

- la sécurité
- l'environnement
- la capacité

Les aéroports doivent continuellement viser à réaliser un équilibre entre lesdits aspects afin de maintenir une exploitation sûre, soutenable et efficace. (Etude AAC de mai 2004).

La capacité de la piste dépend largement de la configuration de l'aéroport (pistes dépendantes), de la longueur de la piste, de la présence de sorties rapides de piste et des conditions météorologiques. A Bruxelles-National, la configuration de piste

25R est la meilleure pour obtenir une capacité d'atterrissage élevée, la piste 25L la seconde et la piste 02 la troisième (p 20 de l'étude AAC) :

Atterrissages 25R-L/Décollages 25R : $62 + 22 = 84$ mouvements par heure

Atterrissages 25L/Décollages 25R : $35 + 40 = 75$ mouvements par heure

Atterrissages 02/Décollages 07R : $29+29$ à $32+32 =$ de 58 à 64 mouvements par heure

Atterrissages et Décollages 20 : $18 + 18 = 36$ mouvements par heure

Atterrissages et Décollages 02 : $18 + 18 = 36$ mouvements par heure (p 21 de l'étude AAC)

Belgocontrol doit de par son contrat de gestion garantir à Brussels Airport une capacité horaire maximale de minimum 80 mouvements d'avions par heure en journée, de ce fait les schémas 02/02 ou 02/07 ou 20/20 ne permettent pas le bon fonctionnement de l'aéroport et nuisent à son développement.

Peggy CORTOIS

Administratrice-déléguée de l'UBCNA

Vous trouverez en annexe les différentes positions de la BeCA en matière de norme de vent à Bruxelles-National :

1. IFALPA Juillet 2005

Piste 02/20 la plus courte est utilisée avec des décollages avec vent arrière en coupant les pistes 25 dont l'une au moins est en service pour les atterrissages.

Une norme de vent arrière de 10 noeuds sur la piste 25 est inacceptable pour des raisons de sécurité.

La définition de piste préférentielle n'est pas bien appliquée à Bruxelles, puisque toutes les pistes le sont à un certain moment, ce qui n'est pas la philosophie initiale des recommandations de l'ICAO.

L'ICAO définit ce qu'est une piste préférentielle et ce qu'est une piste utilisée pour réduire le bruit et n'indique pas qu'il faut définir des limites pour chaque piste.

Le principe du Most Suitable Runway n'est pas correctement appliqué à Bruxelles.

Le problème de Bruxelles est qu'on est forcé d'utiliser une piste avec du vent arrière alors qu'une piste plus sécurisante est pourtant disponible.

La piste 02/20 ne doit être utilisée que comme une piste secondaire et ne doit pas être considérée comme une piste préférentielle pour la réduction du bruit, et les configurations de pistes croisées doivent être évitées.

BeCA avertit les pilotes qu'ils risquent d'être forcés d'utiliser des pistes opérationnellement moins bonnes pour satisfaire à des questions environnementales.

2. BeCA Position Paper de février 2006

Les aéroports disposent de pistes qui sont meilleures que les autres, en longueur, capacité et qui ne se croisent pas.

Pour ces raisons, il est préférable d'utiliser au maximum la piste principalement la mieux équipée même avec une certaine marge de vent arrière ou de vent latéral du fait que l'utilisation d'une meilleure piste est préférable à celle d'une moins bonne piste.

Le système préférentiel doit reposer sur l'utilisation majeure des pistes 25 car elles sont les plus longues, les mieux équipées, qu'elles ne se croisent pas et qui offrent les opérations les plus sécurisantes même avec du tailwind.

Un plan préférentiel ne peut s'appliquer uniquement qu'aux seules pistes 25.

L'utilisation conjointe de décollages sur la piste 20 avec des atterrissages sur les pistes 25 n'est pas conforme aux recommandations standard de l'ICAO et doit être absolument évité.

Installation d'un équipement ILS sur la piste 07 Left pour permettre des atterrissages.

Une limite de vent arrière de 5 noeuds de nuit sur la piste 20 est inacceptable.

La piste 02/20 est une piste secondaire et ne doit pas être utilisée préférentiellement.

3. BeCA Position Paper d'avril 2006

Les avions doivent atterrir et décoller face au vent avec des exceptions en utilisant certaines pistes préférentiellement par rapport aux autres.

Une piste ne peut être utilisée préférentiellement pour des raisons environnementales uniquement si les limites de composantes de vent sont de maximum 5 noeuds de vent arrière et 15 noeuds de vent latéral.

Utilisation des pistes parallèles 25 ou 07 principalement avec des composantes de vent maximales de 5 noeuds de vent arrière et 15 noeuds de vent latéral.

L'utilisation conjointe de décollages sur la piste 20 avec des atterrissages sur les pistes 25 n'est pas conforme aux recommandations standard de l'ICAO et doit être absolument évité.

Aux périodes où le trafic est moins important, utilisation unique de la piste 02/20 en fonction du vent dominant

Survoler le centre-ville de Bruxelles ne compromet pas la sécurité, des virages trop tôt compromettent les performances de montée des avions.

Les procédures d'atterrissage et de décollage doivent se faire de façon en droite ligne directement de ou vers les balises.

4. BeCA Technical Paper de juin 2008

Composantes de vent maximales de 5 noeuds de vent arrière et 15 noeuds de vent latéral identiquement pour toutes les pistes.

Aux périodes où le trafic est moins important, utilisation unique de la piste 02/20 en fonction du vent dominant.

Décoller avec du vent arrière détériore la sécurité aérienne.

Des opérations aériennes sur des pistes qui se croisent doivent être évitées en permanence.

Les pistes 25 doivent être utilisées par vent d'ouest, et la piste 25L doit être équipée d'une voie de circulation menant au seuil de piste.

Les pistes 07 doivent être utilisées par vent d'est, et un équipement ILS doit être installé sur la piste 07L.

Aux périodes où le trafic est moins important, utilisation unique de la piste 02/20 en fonction du vent dominant

Création de zones de sécurité de 300 mètres en bout de chaque piste.

Conclusions :

BeCA a curieusement changé d'avis sur divers points :

- la norme de vent arrière sur la piste 20 évolue de 0 à 5 noeuds de vent arrière
- la piste 02/20 de non-utilisable devient utilisable pendant les périodes de moindre trafic
- la norme de vent arrière sur la piste 25 qui pouvait être supérieure à 5 noeuds ne peut plus l'être par après

- seule la piste 25 peut être préférentielle pour devenir que toutes les pistes peuvent être préférentielles

Questions :

- pour quelles raisons la norme de vent arrière de 8 noeuds sans rafales, qui fut la norme pendant 30 ans, sans conflit, sans accident, sans contestation juridique ne peut-elle plus, tout d'un coup, être appliquée à la piste 25
- pourquoi la BeCA a-t-elle changé d'opinion en défendant tout à coup 5 noeuds de vent arrière en permanence sur la piste 02/20 alors que cette norme est actuellement de 0 noeud de jour pour les décollages, en tenant compte de l'accident Kalitta
- pourquoi la BeCA est-elle passée d'un principe qui recommandait de ne jamais utiliser la piste 02/20 dans un plan de répartition pour évoluer vers une utilisation unique de cette piste soit en 02 soit en 20 pendant les périodes de trafic réduit
- la BeCA estime-t-elle que la piste 25 remplit les conditions d'une piste utilisée pour réduire le bruit, alors que tout le monde estime justement que cette piste est utilisée principalement pour des raisons de capacité et que le plan de dispersion utilise d'autres pistes que les 25 pour des raisons environnementales
- pourquoi la BeCA a-t-elle abandonné son idée de maintenir au maximum l'utilisation de la piste 25 même avec une certaine marge de vent arrière