



Bruxelles, le

23 AVR. 2013

Madame Elisabeth de Foestraets
WAKE UP KRAAINEM
Monsieur Frédéric Petit
AWACSS
Madame Peggy Cortois
UBCNA
Rue Bergenblok, 48
1970 WEZEMBEEK-OPPEM

V. réf. :
N. réf. : M5/sg/CM1186
(à rappeler s.v.p.)
Correspondant : Philippe TOUWAIDE - 02/790.57.34
Email : philippe.touwaide@wathelet.fed.be

Madame l'Echevine,
Monsieur l'Echevin,
Madame la Présidente,

J'ai bien pris connaissance du courrier conjoint des associations Wake Up Kraainem, UBCNA-BUTV et AWACSS, daté du 6 avril 2013, et relatif aux nuisances aériennes subies par les riverains de la périphérie Est de Bruxelles.

La problématique de l'utilisation de la piste secondaire d'atterrissage 02 m'est bien connue, et je puis vous assurer que les experts aéronautiques présents au sein de ma Cellule Stratégique sont très vigilants quant au respect des conditions climatiques qui nécessitent l'utilisation d'autres pistes que les pistes préférentielles 20 et 25.

L'usage de la piste 02 en février 2013 (44.61 %) ainsi qu'en mars 2013 (35.95 %) résulte principalement de vents forts provenant et du secteur Nord et du secteur Est.

Alors que jadis les déviations au schéma préférentiel résultaient souvent de vents provenant du secteur Nord, il faut admettre qu'un certain changement climatique apporte depuis un vent très sec, froid et perdurant du secteur Est.

Comme les pistes 07 ne sont pas équipées d'un équipement électronique de guidage à l'atterrissage (*ILS*) et que le texte des publications d'informations aéronautiques (*AIP*) précise que les pistes 07 ne peuvent pas être utilisées à l'atterrissage sauf lorsqu'aucune autre piste n'est disponible (*RWY 07L/R will not be used for landing, except when no other suitable runway is available*), il s'en déduit que tant que les valeurs de composantes de vent latéral de 15 nœuds rafales incluses ne sont pas dépassées à l'atterrissage sur la piste 02 avec un vent de secteur Est ; la piste 02 sera utilisée à l'atterrissage même si le vent n'est pas de face (*Headwind*).

L'instruction ministérielle du 15 mars 2012 est pourtant très précise en ce qui concerne les modifications à intervenir en matière de prise en compte du vent et des rafales ; et stipule également que les effets induits par l'instruction ministérielle du 26 août 2003 ne peuvent plus se produire. La concrétisation de cette instruction dépend encore d'une ultime étude de sécurité sur les valeurs limites applicables pour la piste 02/20. Cette étude est en voie de finalisation, ensuite les adaptations nécessaires au processus de sélection des pistes (*valeur des rafales, méthodologie dans le changement de piste, mode de calcul du vent, délai d'anticipation réduit*) devraient être appliquées afin de stabiliser les changements de pistes et de garantir le maintien maximum du système préférentiel (*PRS*) des pistes à Bruxelles-National.

De même, la Direction Générale du Transport Aérien (*DGTA*) a donné une instruction écrite à Belgocontrol en date du 6 décembre 2012 de respecter l'intégralité des procédures d'approches publiées dans les AIP pour toutes les pistes, et d'éviter ainsi les interceptions raccourcies vers l'Outer Marker (*Bâtiment sis avenue des Palombes à Woluwe-Saint-Pierre*) de la piste d'atterrissage 02 depuis la balise FLORA (*Geetbets*), sans passer par la balise BUB (*Kortenbergh*) en survolant la zone du Brabant Wallon située au sud-est de l'aéroport.

Les adaptations des routes de décollage telles que reprises dans les décisions prises par le Conseil des Ministres en date des 19 décembre 2008 et 26 février 2010 se sont concrétisées comme suit :

- 1^{er} juillet 2010, tous les avions présentant une masse totale du décollage (*MTOW*) supérieure à 200 tonnes doivent partir de la piste 25R lorsque le système préférentiel prévoit l'utilisation de la piste 20 pour certains décollages ;
- 13 décembre 2012, toutes les routes de décollage depuis la piste 20 ont été modifiées afin de respecter le virage vers la gauche immédiat en sortie de piste afin de suivre le track 131.

Les autres modifications sont dépendantes d'une réorganisation partielle de l'espace aérien autour des zones Beauvechain-Gosselies, ce qui nécessite une intense collaboration avec la composante Air des Forces Armées belges :

- Éclatement du virage vers la gauche des décollages 25R :
 - o 1700 pieds pour les décollages vers les balises LNO et SPI ;
 - o 1700 pieds mais en suivant une radiale NIK pour les décollages vers les balises SOPOK, PITES, RITAX et ROUSY.
- Transfert de tous les avions gros porteurs décollant des pistes 25 vers les balises LNO, SPI, SOPOK, PITES, RITAX et ROUSY du virage gauche à 1700 pieds, à 1700 pieds avec interception de la radiale NIK ou de la route de contournement Zoulou par le Ring R.0 vers la route du Canal avec prise d'altitude jusqu'à Drogenbos et Ittre (*Routes Delta/Zoulou*).

Vous comprendrez ainsi que le contenu extrêmement complexe des accords de 2008 et 2010 implique un long processus d'études et d'analyse avant toute mise en service opérationnelle.

Je vous prie de croire, Madame l'Echevine, Monsieur l'Echevin, Madame la Présidente, à l'expression de mes salutations les meilleures.



Melchior WATHELET