

**UNION BELGE CONTRE LES NUISANCES DES AVIONS**

Rédacteur et Editeur Responsable : Philippe TOUWAIDE,
Administrateur-délégué de l'UBCNA, av. des Violettes, 18 à 1970 Wezembeek-Oppem

Spécial 10^{ème} anniversaire**Editorial de Jacques VANDENHAUTE,
Président-Fondateur de l'UBCNA :**

Le 25 septembre 1991, 23 mandataires publics des principales communes riveraines de l'aéroport de Bruxelles-National se réunissaient pour fonder officiellement l'Union Belge Contre les Nuisances des Avions, l'UBCNA.

Nous n'imaginions pas alors que ce regroupement de toutes les forces vives concernées par les nuisances des avions connaîtrait un tel succès et que l'UBCNA deviendrait ainsi, au fil des ans, un véritable lobby environnemental dont la mission principale est d'attirer l'attention de tous les décideurs belges et européens sur les atteintes à la tranquillité et à la sécurité dont souffrent les riverains de l'aéroport fédéral de Bruxelles-National.

Le bilan de ces dix premières années de travail de l'UBCNA est particulièrement éloquent.

Notre association a obtenu, à deux reprises devant les Tribunaux, l'interdiction des vols de nuit litigieux. Malheureusement ces décisions ont été cassées par la Cour d'Appel.

J'ai également, en tant que parlementaire, présenté pas moins de 9 propositions de loi qui visaient toutes une diminution des nuisances d'avions pour des raisons de sécurité, de tranquillité et de diminution de la pollution atmosphérique.

L'aéroport ne pouvait à l'infini développer son activité aéroportuaire sans prendre en considération les atteintes perpétuelles générées à son environnement direct : il fallait trouver un équilibre équitable entre l'économie et l'écologie, compromis soucieux du droit au repos et à la tranquillité des milliers de riverains de notre aéroport international.

La philosophie globale de ces propositions a été d'ailleurs reprise par le Gouvernement Fédéral dans ses accords tant attendus de février 2000 et 2001 sur la problématique de l'aéroport de Bruxelles-National. Ce qui prouve que notre combat est juste, équitable et reconnu.

D'ailleurs, par le travail d'analyse et d'étude fourni par l'administrateur-délégué de l'UBCNA, Philippe TOUWAIDE, juriste aéronautique, notre association est devenue un interlocuteur incontournable tant auprès du gouvernement que des autorités et des compagnies aériennes.

Si, au cours de ses dix premières années d'existence, l'UBCNA a su faire prendre conscience à de nombreux Belges et Bruxellois des nuisances provoquées par l'essor du trafic aérien autour de Bruxelles, et si l'UBCNA a pu influencer de façon concrète et positive la prise de décisions essentielles, il ne faut pas croire qu'elle dormira dorénavant sur ses lauriers.

Nous resterons donc extrêmement attentifs et tout particulièrement vigilants au respect intégral de l'exécution des accords gouvernementaux et nous continuerons notre travail d'observation, de constatation et de suggestion.

Grâce à votre soutien, les dix premières années de travail de l'UBCNA ont été formidables mais je suis convaincu qu'il reste encore beaucoup de travail à accomplir pour améliorer la vie quotidienne des riverains d'aéroports.

Vous pouvez compter sur notre détermination, ainsi que sur celle de tous les autres administrateurs de l'UBCNA, pour qu'ensemble, nous continuions notre combat pour un meilleur environnement autour de l'aéroport de Bruxelles-National.

Merci Monsieur Vandenhautte !

Je me souviens très bien de ce jour de mai 1991, quand le Bourgmestre Vandenhautte m'a contacté pour fonder avec lui l'UBCNA, et jamais je n'aurais pensé qu'un tel projet puisse un jour se concrétiser et connaître un tel succès.

Je tire un grand coup de chapeau à mon ami le Bourgmestre Vandenhautte qui a su fédérer derrière lui tous les Bourgmestres des communes riveraines de l'aéroport de Bruxelles-National dans un esprit de cohésion, au-delà de toute frontière ou querelle communautaire.

Sa détermination, son courage politique, sa vision pertinente du développement aéroportuaire ont eu raison de toutes les critiques initiales, et il a su mener l'UBCNA à un rôle d'interlocuteur incontournable à tous les niveaux de pouvoir.

Pendant des années, il fut le seul parlementaire belge à interpeller inlassablement les divers ministres fédéraux des transports sur les questions liées aux aéroports. Il fut le seul à défendre diverses propositions de Loi, il fut le seul à citer l'Etat belge en justice, il fut le seul à agir.

Jacques Vandenhautte a eu le mérite de comprendre très tôt qu'il fallait trouver un compromis entre le développement des activités nocturnes à Zaventem et le droit au repos et à la tranquillité des riverains du même aéroport. Il a tendu la main aux compagnies et opérateurs et a entamé rapidement le dialogue constructif avec toutes les autorités compétentes pour obtenir rapidement des diminutions conséquentes des nuisances sonores engendrées par les survols intempestifs d'avions.

Depuis plus de dix ans, une confiance mutuelle inébranlable nous lie et a permis de réaliser en tandem un travail formidable pour le compte de l'UBCNA. De par ma fonction d'administrateur-délégué de l'UBCNA, j'ai pu parcourir l'Europe entière et présenter lors de divers colloques et forums les principales revendications de l'UBCNA ainsi que tout le travail législatif et parlementaire accompli.

La réputation de l'UBCNA dépasse largement les frontières de Bruxelles et de la Belgique, surtout parce que nous avons développé un travail important de recherche et de réflexion pour diminuer les nuisances d'avions, plutôt qu'une politique classique de contestation.

Plus qu'une association de défense de l'environnement, l'UBCNA est devenue au fil des ans un véritable lobby ainsi qu'une source d'information auprès du public, des riverains et des médias.

L'UBCNA est maintenant un acteur principal dans le monde du transport aérien belge et européen ; et ceci est une réussite exceptionnelle.

Philippe TOUWAIDE

Licencié en Droit Aérien

Administrateur-délégué de l'UBCNA depuis sa fondation

Présentation de l'UBCNA

Le 2 juin 1991 s'est tenue, au sein de l'Hôtel communal de Woluwe-Saint-Pierre, l'assemblée générale annuelle 1991 de l'Union Européenne Contre les Nuisances des Avions (« UECNA » dont le siège est à Genève), et à cette occasion, une concentration de toutes les associations belges concernées par la question essentielle du bruit des avions et du survol des agglomérations s'est créée autour de la nouvelle section belge de l'UECNA, qui s'est appelée " Union Belge Contre les Nuisances des Avions - Belgische Unie Tegen Vliegtuighinder - asbl UBCNA → BUTV vzw ".

Le 25 septembre 1991, 23 mandataires publics des principales communes riveraines de l'aéroport se réunissaient en Conseil d'Administration et fondaient officiellement l'UBCNA à l'initiative du Bourgmestre de Woluwe Saint-Pierre, le Sénateur honoraire, **Jacques VANDENHAUTE**.

Le 26 septembre 1991, s'est tenue en public à Woluwe-Saint-Pierre, l'assemblée générale constitutive de l'UBCNA, qui entérina la composition du bureau exécutif de l'association et adopta à l'unanimité, la charte constitutive de l'UBCNA. Les statuts de l'asbl UBCNA furent publiés sous le numéro 11860 au Moniteur Belge du 30 juillet 1992.

Actuellement, treize communes sont membres de l'UBCNA et participent activement aux travaux, réunions et actions entreprises par l'UBCNA dans sa lutte contre les nuisances (sécurité, pollution et bruit) engendrées par le passage d'avions à basse altitude: ce sont les communes d'Anderlecht, Berchem Sainte-Agathe, Bruxelles-Ville, Crainhem, Evere, Forest, Jette, Jodoigne, Schaerbeek, Watermael-Boitsfort, Wezembeek-Oppem, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre, ainsi que l'IBGE

Buts de l'UBCNA

L'UBCNA s'efforce de conseiller ou d'aider tous les riverains et autorités communales ou régionales confrontés aux survols d'avions, et outre l'identification précise de tous les cas relevés, l'UBCNA participe activement à l'étude et la recherche de toutes mesures tendant à limiter au maximum les nuisances des avions, dont principalement les nuisances sonores.

L'association a pour objet la protection de la population contre les effets préjudiciables du bruit, de la pollution de l'air et de toutes autres atteintes et nuisances liées au trafic aérien ainsi qu'aux activités des aéroports situés sur le sol belge, affectant l'environnement, la santé publique, l'intégrité physique et morale ou le patrimoine.

Moyens de l'UBCNA

Rappelons que l'UBCNA a obtenu devant les Tribunaux, et à deux reprises, l'interdiction des vols de nuit litigieux en juin 1991 et en juillet 1996 ; décisions de justice cassées par la Cour d'Appel de Bruxelles en août 1991 et en janvier 1997.

L'UBCNA a organisé en novembre 1997 une importante manifestation à l'aéroport de Bruxelles-National, où plus d'un millier de riverains excédés par les bruits d'avions sont allés dormir dans le hall de départ de l'aéroport, endroit parfaitement insonorisé.

Depuis 1991, par la voix de son Président et Parlementaire **Jacques VANDENHAUTE**, l'UBCNA a présenté pas moins de 9 propositions de Loi au Sénat puis à la Chambre des Représentants, qui toutes vont dans le sens d'une diminution des nuisances des avions pour des raisons de sécurité, de tranquillité et de non pollution atmosphérique.

L'UBCNA a publié, en 2000, de nombreuses brochures d'information très détaillées et spécifiques à diverses sources de nuisances d'avions. De même, une brochure propre à la problématique des nuisances des avions pour chaque commune membre de l'UBCNA a été éditée. Par la diffusion large de ces publications, l'UBCNA tient son rôle d'association d'information en présentant au grand public, dans un langage clair et précis, les réponses que tout riverain survolé est en droit d'obtenir. L'UBCNA a ainsi comblé une lacune car aucune publication n'avait jamais été publiée de façon si spécifique sur les nuisances des avions.

Réalisations de l'UBCNA

L'UBCNA a pu, depuis sa création, susciter la réflexion sur la modification considérable de certaines procédures aériennes en parvenant à faire prendre en considération par les autorités aéroportuaires le droit fondamental et inaliénable au repos, à la tranquillité et à la sécurité dont doivent pouvoir bénéficier tous les riverains de l'aéroport de Bruxelles-National.

L'UBCNA a privilégié le dialogue constructif avec les compagnies aériennes SABENA, SOBELAIR et DHL ; en parvenant ainsi à leur imposer un programme concret de renouvellement intégral de leur flotte d'avions, par des nouveaux appareils modernes, silencieux, et moins polluants.

Depuis 1991 et grâce aux interventions de l'UBCNA, le bruit individuel émis par les avions a pu être nettement diminué ; toutefois la gêne de bruit reste tout aussi importante du fait de l'augmentation constante du trafic aérien à Bruxelles et du nombre élevé de survols d'avions moins bruyants mais plus nombreux qu'avant.

L'UBCNA a su se positionner comme le principal lobby de lutte contre les nuisances des avions, auprès des autorités fédérales et régionales belges, mais aussi auprès des institutions européennes.

Les autorités aéroportuaires ont été condamnées à deux reprises suite aux actions en justice intentées par l'UBCNA, par les Tribunaux des Référéés et de Première Instance.

La Belgique ayant, quant à elle, été condamnée par la Communauté Européenne pour non respect de la Directive Européenne relative à l'interdiction de vol des avions anciens et bruyants, pour avoir laissé atterrir sur son territoire bon nombre d'avions totalement interdits de vol en Europe.

Des revendications fortes de l'UBCNA enfin adoptées par le Gouvernement

Pratiquement un an jour pour jour après l'accord gouvernemental du 11 février 2000, le Conseil des Ministres du 9 février 2001 a entériné les premières mesures concrètes en vue de diminuer les nuisances sonores générées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. L'Union Belge Contre les Nuisances des Avions, qui a activement participé à la préparation des mesures gouvernementales, est satisfaite de l'application future de ces premières mesures car elles auront un réel impact sur une diminution réelle de la quantité de bruit émise par les avions lors du survol de notre commune.

L'UBCNA constate d'ailleurs que **certaines décisions gouvernementales** comme la suppression de la route "Chabert", l'utilisation obligatoire du "Tour du Brabant", la création d'un fonds de protection de l'environnement ainsi que l'utilisation le dimanche jusqu'à 08 heures du matin des procédures de moindre bruit **sont directement issues des propositions de Loi** qui ont été déposées au Parlement Fédéral entre 1995 et 1999 **par son Président, le Bourgmestre de Woluwe Saint-Pierre, le Sénateur Honoraire Jacques Vandenhautte.**

Le FANVA (Fonds pour l'Atténuation des Nuisances au Voisinage de l'Aéroport) servira à racheter ou à subsidier l'isolation des habitations les plus exposées au bruit des avions la nuit, et sera alimenté par une taxe sur le bruit perçue par passager ou par kilo de fret décollant de l'aéroport de Bruxelles-National. Le Député Vandenhautte proposait la création de ce Fonds dans sa proposition de Loi 46/1 du 9 août 1995 sanctionnant les compagnies d'aviation et les pilotes d'avion ne respectant pas les règles et procédures de la navigation aérienne.

Au niveau des procédures, la suppression tant attendue de la dangereuse route "Chabert" si souvent décriée depuis 1974, est une très bonne chose pour la sécurité du centre historique de Bruxelles. On rétablira ainsi de fait une interdiction de survol partielle du cœur de Bruxelles comme l'avait réclamé en août 1995 le Député Vandenhautte dans sa proposition de Loi 48/1 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume.

La nuit, tous les avions décollant vers l'Ouest devront obligatoirement de 23 heures à 06 heures du matin suivre la route "Tour du Brabant" comme l'UBCNA le revendiquait. Le "Tour du Brabant" est un couloir aérien ne survolant que des zones industrielles et des zones à faible densité de population qui contourne au décollage toutes les communes situées dans l'environnement immédiat de l'aéroport. Cette route avait été conçue par l'UBCNA dès 1992, et son utilisation n'était auparavant rendue obligatoire que jusque 01 heure du matin, alors que la majorité des décollages de nuit s'opérait après 02 heures du matin. L'obligation d'utilisation du "Tour du Brabant" diminuera considérablement les nuisances sonores perçues en région de Bruxelles-Capitale sans augmenter la charge sonore dans d'autres communes.

C'est la première fois qu'une procédure aérienne, conçue et imaginée par des associations de défense de l'environnement, est rendue obligatoire par l'exploitant aéroportuaire; ce qui est une très bonne preuve de l'efficacité des actions de l'UBCNA, et du sérieux de ses propositions et revendications !

Le dimanche matin, comme le proposait le Bourgmestre Vandenhautte, les procédures de moindre bruit resteront en vigueur jusque 08 heures, ceci dans le but d'éliminer les quelques décollages matinaux d'avions gros porteurs qui réveillaient les habitants de l'est de Bruxelles.

Le nettoyage du ciel bruxellois, lequel avait déjà commencé durant l'hiver 2000, se poursuit lentement mais sûrement par l'élimination continue et progressive non seulement des avions anciens et bruyants, mais également des avions gros porteurs modernes qui par leur masse élevée au décollage généraient un bruit trop important.

L'ensemble de ces importantes mesures décidées par le gouvernement lors du conseil des ministres du vendredi 9 février 2001 sera contrôlé par le futur Service de Médiation de l'Administration de l'Aéronautique qui sera chargé de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National tout en diffusant des informations précises sur les trajectoires suivies par les avions et les nuisances occasionnées par les survols d'avions.

Enfin, comme le Bourgmestre Vandenhoute le demandait depuis longtemps, le dialogue a repris entre toutes les parties concernées par l'exploitation de l'aéroport, tant les associations de riverains que les communes riveraines.

Une première réunion du Forum de Concertation s'est tenue le mercredi 21 février 2001. L'UBCNA était représentée par son Président, le Bourgmestre de Woluwe Saint-Pierre Jacques Vandenhoute, son Vice-Président, le Bourgmestre de Wezembeek-Oppem François van Hoobrouck d'Aspre et son Administrateur-délégué, Philippe TOUWAIDE, Licencié en Droit Aérien.

L'UBCNA participera activement à ce Forum et surveillera la stricte application de ces importantes mesures gouvernementales qui concrétisent les attentes de nombreux riverains perturbés dans leur sommeil et leur tranquillité par des survols incessants et bruyants d'avions.

L'UBCNA examinera la poursuite de l'accord de l'année dernière en veillant à ce qu'une solution acceptable soit proposée par le Gouvernement aux autres points restés en suspens, comme la suppression des décollages de nuit vers le sud, l'interdiction totale des avions re-certifiés, la fixation d'un niveau de bruit maximal pour chacun des 16 sonomètres situés autour de l'aéroport et la modernisation du Code de l'Air, pratiquement inchangé depuis 1937 !

Certaines revendications importantes sont toujours en suspens, l'UBCNA les négocie toujours :

Divers points extrêmement importants sont toujours en suspens et l'UBCNA ne cesse d'intervenir auprès des autorités pour qu'ils soient examinés :

- **Modification des procédures la nuit** : la concentration de tous les atterrissages de nuit sur la piste 25 Left suivie d'une plage exclusive de concentration de tous les décollages de nuit sur la piste 07 Right est la procédure aérienne qui perturbe le moins le sommeil et la tranquillité des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National, dans quelque région linguistique qu'ils soient. Le couloir aérien tracé au-dessus d'Erps-Kwerps et Kortenberg ne dérange que 4.500 personnes soit une population pour laquelle le Fonds d'isolation serait facilement applicable par rapport aux autres couloirs qui perturbent des populations nettement plus denses en habitat. De ces constatations il paraît évident que l'utilisation de nuit de la courte et dangereuse piste de décollage 20 devrait à très court terme être définitivement et totalement interdite eu égard aux nuisances considérables engendrées en région flamande par des avions décollant depuis la piste 20 la nuit.
- **Zone d'interdiction de survol autour de Bruxelles** : la question de la révision de l'Arrêté Royal d'avril 1958 relatif au non-survol d'une circonférence de 5 kilomètres de rayon centrée sur le parc de Bruxelles n'a toujours pas été résolue. Pour des raisons évidentes de sécurité des populations survolées, il conviendrait d'interdire tout survol systématique du centre historique de la Capitale de l'Europe par des avions gros porteurs ; lesquels pourraient être également déviés en journée sur le « Tour du Brabant »
- **Réseau de sonomètres** : les 16 sonomètres du réseau CANAC ne servent toujours à rien : il conviendrait dès lors de déterminer par arrêté ministériel les normes maximales de bruit admissibles par sonomètre sur base des recherches de la K.U.Leuven, de définir le montant des amendes et sanctions à infliger pour tout dépassement de ces normes.
- **Virage à gauche des avions gros porteurs** : pour une raison toute aussi mystérieuse que la pérennité de la route « Chabert », BELGOCONTROL ne cesse d'orienter la journée vers l'est de Bruxelles (SPRIMONT 1 ALFA) des avions gros porteurs à 3 et 4 réacteurs. Ces avions ne savent pas respecter les taux de montée prévus. Il serait également indiqué d'orienter ces gros porteurs vers la route « Tour du Brabant » pendant la journée.
- **Tour du Brabant** : son utilisation doit se généraliser la nuit pour pratiquement tous les décollages, et BELGOCONTROL doit veiller à une stricte application de ce nouveau couloir aérien en imposant un virage immédiat à droite vers la balise NICKY au départ de la piste 25 Right en survolant alors le canal de Willebroeck par la route aérienne RIVER/STAD en direction de la Scandinavie et non par la route habituelle CIV/NEBUL vers la France qui survole à basse altitude les quartiers de Neder-Over-Hembeek, Grimbergen, Meise et Wemmel.

Autour de l'aéroport

→ Maintien des activités militaires à Melsbroeck

Lors du Conseil des Ministres du 19 juillet 2001, le Gouvernement a décidé le maintien du 15^{ème} Wing de Transport de la Force Aérienne sur le site aéroportuaire de Zaventem-Melsbroeck. Il n'y aura pas de relocalisation de cette base dans l'immédiat et aucune décision finale ne sera prise avant 2010. Rappelons que l'exploitant aéroportuaire BIAC souhaitait le départ des militaires afin de reprendre leurs créneaux horaires (Slot) d'occupation des pistes et de l'espace aérien.

→ Service de Médiation

Le Conseil des Ministres du 1^{er} juin 2001 a décidé, sur proposition de la Ministre de la Mobilité et des Transports, de créer un Service de Médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National au sein du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Cette importante décision vise à développer, au profit des riverains, des administrations communales et des compagnies aériennes, un dispositif permettant de contrôler et de suivre les trajectoires des avions, l'évolution des nuisances sonores générées, d'informer les citoyens en la matière et de traiter leurs plaintes et doléances.

Les missions du service de médiation ont été définies comme suit :

- recueillir et traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National afin de diffuser les informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances occasionnées par les avions utilisant l'aéroport de Bruxelles-National;
- faciliter la médiation entre toutes les parties concernées par les activités de l'aéroport de Bruxelles-National et fournir un support logistique et administratif au forum de concertation qui doit réunir périodiquement les diverses parties concernées par les nuisances engendrées par les survols d'avions.

Ce nouveau service devrait être opérationnel dans le courant d'octobre 2001 après avoir reçu le feu vert définitif du Conseil des Ministres du 19 juillet 2001 quant à sa future composition.

→ Convention Etat Belge-DHL

Le 7 mai 2001, une importante convention a été signée entre l'Etat Belge et la compagnie de fret express DHL dans le but de réduire au maximum l'impact des opérations aériennes nocturnes de DHL d'ici 2003, date ultime à laquelle les vieux Boeing 727 hushkittés encore utilisés par DHL auront été remplacés par des Boeing 757 plus récents, plus modernes et plus silencieux.

En ratifiant cette convention et en mettant en service dès mai 2001 les premiers de ses avions Boeing 757 Freighter destinés à remplacer totalement les Boeing 727 Hushkittés, DHL confirme son engagement par rapport aux nouvelles normes de bruit et s'engage à réduire, d'ici février 2002, le nombre hebdomadaire de ses Boeing 727 de 20% par rapport au nombre de mouvements recensés en février 2001, ceux-ci ayant déjà été réduits de 25% entre février 2000 et février 2001.

En outre, DHL programmera le décollage de ses derniers Boeing 727 Hushkittés encore en service de plus en plus tard dans la nuit à mesure que les nouveaux avions Boeing 757 entreront en service, afin de dégager la nuit une période de calme qui soit la plus large possible.

→ Mise en service des Boeing 757 chez DHL

Le 26 avril 2001, DHL a réceptionné son premier Boeing 757 Special Freighter à l'aéroport de Bruxelles-National, ce type d'appareil sera l'un des plus silencieux d'Europe et permettra une réduction du bruit de 77%. Progressivement, l'ensemble de la flotte de DHL desservant le centre de tri de Bruxelles-National sera entièrement composée de Boeing 757, en éliminant ainsi progressivement tous les Boeing 727 Hushkittés et les Convair Metropolitan 580 et autres Lockheed Electra, vénérables antiquités qui pourront rejoindre les musées, après des années de service et de nuisances tant ressenties.

→ **Modification des procédures en date du 19 avril 2001**

En application des accords gouvernementaux de février 2000 et février 2001, les routes de nuit ont été revues depuis le 19 avril 2001. Comme l'UBCNA le demandait, la route spéciale de contournement de toutes les zones à forte densité de population, dite "Tour du Brabant" a été remise en service pour pratiquement tous les avions gros porteurs et autres Boeing 727 hushkittés.

Le Tour du Brabant est redevenu obligatoire pour tous ces avions la nuit, et de ce fait ils ne peuvent plus décoller la nuit depuis la courte et dangereuse piste 20 en prenant de l'altitude au-dessus de Sterrebeek, Crainhem, Wezembeek-Oppeem et Tervueren. Le dimanche matin, entre 06 et 08 heures, les gros porteurs doivent dorénavant également utiliser la route Tour du Brabant.

→ **Suppression de la Route Chabert**

Depuis le samedi 24 février 2001, la Route aérienne Chabert, qui traversait Bruxelles de part en part, n'existe plus. Après plus de 27 ans de pérennité inexplicquée, cette dangereuse procédure aérienne obligatoire uniquement le samedi et le dimanche pour tous les avions à destination de la France, de l'Espagne et du Portugal, a été enfin supprimée.

L'UBCNA, par la voix de son Président le Bourgmestre VANDENHAUTE, avait déposé diverses propositions parlementaires tendant à supprimer cette procédure inexplicquée et inexplicable. La Ministre des Transports, Isabelle DURANT, a défendu cette suppression en Conseil des Ministres et ce point figurait dans le contenu du second accord politique du 9 février 2001.

→ **Modification du plafond de montée des avions avant virage**

Un incident aérien a été évité de justesse le 27 mars 2000 entre le vol Sabena 3617 et le vol Lufthansa 4428, un des avions décollait alors que l'autre redécollait de la piste parallèle après avoir raté son atterrissage.

Les autorités aéroportuaires se sont rendues compte que la route de décollage avec virage à gauche vers Woluwe croisait la route d'atterrissage manqué (Go around) avec remise en route des réacteurs.

Pour cette raison, et après d'innombrables réunions de travail entre Belgocontrol et les compagnies et autorités aériennes concernées, la hauteur minimale avant tout virage à gauche a été portée de 1700 à 2000 pieds; avec comme répercussion imprévue ou inattendue que de nouveaux quartiers sont désormais survolés par les avions.

De nombreuses doléances nous sont parvenues d'Ixelles, Saint-Josse, Auderghem, Watermael-Boistfort mais aussi des quartiers Cinquantenaire, Chant d'Oiseau, Val Duchesse et Montgomery principalement. Le Bourgmestre VANDENHAUTE a réagi auprès de Belgocontrol et de la Ministre Durant, mais pour l'instant rien ne bouge.

Données de l'activité aéroportuaire à Bruxelles en 2000

→ **Evolution du nombre de vols de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National**

Le nombre de mouvements de nuit a diminué de - 6.27 % en 2000, en passant de 24.917 vols nocturnes en 1999 à 23.354 vols de nuit en 2000, soit une diminution de 1.563 vols de nuit pour toute l'année. En 1996, les vols de nuit représentaient 8.23 % du trafic, pour 8.80 % en 1997, 8.12 % en 1998, 7.92 % en 1999 et 7.16 % en 2000. Le cap des 2.000 mouvements de nuit par mois est atteint de mai à octobre 2000.

Toutefois, on constate une nette diminution du nombre de vols de nuit à partir de novembre 2000, érosion qui se confirme pour les premiers mois de 2001 :

- janvier 2001 : - 13.17 %
- février 2001 : - 16.83 %
- mars 2001 : - 7.56 %
- avril 2001 : - 9.88 %
- mai 2001 : - 9.17 %

et qui est due à l'entrée en vigueur des nouvelles normes ministérielles imposées par les accords gouvernementaux de février 2000 et 2001 ainsi que par le renouvellement progressif de la flotte aérienne utilisée la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National.

→ **Evolution du nombre total de mouvements d'avions à Bruxelles-National**

Après le chiffre record de 299.935 mouvements d'avions en 1998, l'année 1999 enregistrerait un nouveau record de 312.892 mouvements d'avions (+ 4.66 % par rapport à 1998) et l'année 2000 se termine avec 325.979 mouvements enregistrés soit une hausse de + 4.18 %.

Des 325.979 mouvements d'avions à l'aéroport de Bruxelles-National au cours de l'année 2000, 279.211 étaient des vols réguliers, 25.769 des vols charters, 15.317 des vols d'affaires, 5.662 des opérations militaires et 19.852 des vols cargos.

L'analyse de l'évolution du nombre de mouvements d'avions révèle un doublement du trafic en dix ans (de 162.000 en 1988 à 313.000 en 1999) et un triplement du trafic en 15 ans (de 107.000 en 1984 à 313.000 en 1999).

→ **Evolution du nombre de passagers à Bruxelles-National**

Au niveau du nombre de passagers transportés, Bruxelles-National a accueilli 21.638.465 passagers en 2000 (+ 8.10 % par rapport aux 20.048.532 passagers en 1999).

→ **Evolution du trafic cargo à Bruxelles-National**

Avec une croissance de 9.80 % en tonnage cargo, BRUCARGO maintenait sa 5ème position européenne avec 646.100 tonnes transportées en 1999. Comme le nombre de mouvements d'avion tout cargo est stable, cela revient à dire que les avions cargos qui viennent à Bruxelles-National sont très souvent des avions gros porteurs.

Cette croissance s'arrête en 2000 avec une baisse de - 3.52 % de tonnes transportées, soit de 646.100 à 623.365 tonnes.

Les résultats sont très contrastés quant à la répartition du trafic cargo :

- courrier express : 263.000 tonnes en 1997, 289.000 tonnes en 1998, 344.819 tonnes en 1999 et 313.360 tonnes en 2000
- fret traditionnel : 256.000 tonnes en 1997, 297.000 tonnes en 1998, 309.339 tonnes en 1999 et 310.005 tonnes en 2000

RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS	
Membre sympathisant	400 frs ou 10 € (minimum)
Membre adhérent	800 frs ou 20 € (minimum)
Membre d'honneur	2.000 frs ou 50 € (minimum)
A verser sur le compte de l'UBCNA : 310-0776112-04 Secrétariat de l'UBCNA : Tel : 02/773.05.35 – Fax : 02/770.94.19	

Les actions, travaux, publications et autres missions de défense des riverains des aéroports de Belgique entrepris par l'UBCNA ne pourraient être ce qu'ils sont depuis plus de dix années sans le soutien et l'appui financier de ses membres.

Que ce soient les communes ou les riverains victimes des nuisances d'avions, votre aide financière est indispensable pour assurer les missions de l'UBCNA.

D'avance, nous vous remercions très sincèrement.