



Numéro spécial – Présentation du nouvel accord aéroportuaire du vendredi 26 Février 2010

Editorial : plus que jamais l'UBCNA continuera à défendre tous les riverains !

Pratiquement dix ans jour pour jour après le tout premier accord sur une nouvelle organisation des vols autour de Zaventem (fruit des Ministres Verhofstadt et Durant en février 2000), le Gouvernement Fédéral présente un ultime (?) accord censé mettre un terme provisoire (?) à toute cette triste problématique aéroportuaire.

Faut-il s'en réjouir ?, certainement pas !. Ce serait offrir notre souffrance en pâture aux comités anti-démocratiques du Noordrand, soutenus rappelons-le par des partis séparatistes et peu glorieux qui sont anti-belges et anti-francophones ; il faut avoir le courage de le dire : le dossier des avions est bien communautaire !

Mais l'occasion de la présentation de ce nouvel ultime accord aéroportuaire aux milliers de riverains qui ont souffert en silence pendant plus de dix ans - et qui ont toujours répondu « présents » à toutes nos actions -, est adéquate pour faire le point de la situation et pour aussi couper court à des fausses nouvelles répandues par certains afin de semer la confusion totale dans ce difficile dossier.

→ Cet accord est-il valable ? OUI et NON !

Aucun accord ne nous satisfera jamais pleinement, croire qu'on aurait pu revenir intégralement à une situation sans aucun survol du tout relève d'un mythe. Il fallait limiter la casse, corriger les injustices flagrantes comme le matraquage flagrant de l'Oostrand, et ramener un peu plus de sérénité dans ce dossier. Il importait aussi de contrer les mensonges permanents du Noordrand qui a joué un rôle de Caliméro, la victime permanente qui à coup de mensonges éhontés a encore essayé de faire croire qu'ils étaient submergés de survols concentrés, alors que le Noordrand est la région la moins survolée de toutes les régions voisines de l'aéroport de Bruxelles.

→ Cet accord résout-il le problème dans sa globalité ? OUI !

Ceux qui ne veulent résoudre uniquement que le problème de la seule piste d'atterrissage 02 se trompent et démontrent leur manque de compréhension totale de cette difficile problématique. Ce dossier doit être **résolu dans sa globalité**, à savoir apporter une réponse durable tant pour limiter les pénibles atterrissages sous le couloir de la piste 02, QUE de diminuer les nuisances sonores des décollages depuis les pistes 20 et 25, là où le même riverain est au croisement des atterrissages 02 et des décollages 20 et 25. La suite de la réflexion doit se faire sur la limitation des atterrissages de nuit, l'interdiction pure des vols de nuit et la limitation du trafic aérien à Bruxelles-National. Tous les problèmes sont connexes et il convient d'aborder tous les aspects du dossier : utilisation des pistes, description des trajectoires des routes de survol et surtout définition des limites de vent avec une explication très précise du mode de calcul du vent, de ses composantes et des fameuses rafales de vent.

→ Cet accord répartit-il mieux les survols ? OUI et NON !

Les chiffres du trafic pour l'année 2009 sont édifiants : 45.307 décollages concentrés depuis la piste 25R, 16.135 atterrissages 02 et 5.654 décollages 20 ; le tout uniquement pour l'Oostrand. Tandis que seulement 6.470 décollages 25R survolaient le centre de Bruxelles, et 38.835 survolaient sur 4 couloirs différents la région du Noordrand. La priorité était donc de casser cette concentration des décollages 25R sur la même zone, de limiter au maximum le recours à la piste d'atterrissage 02 et de diminuer les niveaux de bruit au décollage sur la piste 20 en retirant tous les gros porteurs, retenant les leçons du crash « Kalitta ». **Mais croire – comme le pensent toujours certains – que Bruxelles pourrait devenir une zone sans aucun survol d'avions n'était pas une ligne de négociation intelligente.** Chacun doit prendre sa part raisonnable de survols, avec des mesures concrètes qui doivent diminuer réellement les niveaux sonores des nuisances pour chaque riverain, où qu'il soit.

→ Qui a négocié cet accord ?

Cet accord – constructif – porte indubitablement la **signature du meilleur expert aéronautique belge**, parmi les négociateurs du Gouvernement Fédéral, soit **Philippe Touwaide**, ancien administrateur-délégué de l'UBCNA et ancien Médiateur Fédéral pour l'Aéroport. C'est un **texte mieux équilibré** qui courageusement apporte des solutions concrètes quant aux adaptations des routes de décollage, et qui rencontre réellement les revendications des associations. **Philippe Touwaide** nous a donc bien tous écoutés et pris en considération nos nombreuses remarques contenues dans les millions de mail que nous lui avons envoyés depuis 2002.

→ Cet accord sera-t-il contesté en justice ?

L'UBCNA se joindra automatiquement à toute action que le Noordrand pourrait introduire devant le Conseil d'Etat, afin que ce Tribunal Administratif ne soit pas induit en erreur par les éternelles fausses informations que le Noordrand utilise pour son mauvais lobbying. L'UBCNA interviendra éventuellement pour démontrer que cet accord est relativement mieux équilibré. L'UBCNA ne se fera pas rouler et vous défendra.

→ Les partis politiques francophones nous ont-ils défendus ?

Tous les partis politiques francophones démocratiques nous ont réellement aidés, tous, sans relâche ni résignation. **Ceux qui sont au Gouvernement Fédéral ont pris leurs responsabilités**. Il est indéniable que cette fois les négociateurs étaient – enfin – bien documentés, ils connaissaient leur dossier et savaient de quoi ils parlaient. **Les Kerns promis se sont bien réunis**, les réunions de crise et autres ultimatums ont bien été tenus. Mais il n'était **absolument PAS nécessaire de crier sur tous les toits** que des négociations étaient en cours, la discrétion étant la meilleure manière d'aboutir à un accord « acceptable », à savoir travailler secrètement sans coup d'éclat ou autre sortie médiatique. Oui – ensemble et unis – pour une même et juste cause, tous les partis politiques ont vraiment défendus – pour une fois - leurs électeurs !

→ La situation sera-t-elle meilleure dans l'Oostrand et à Bruxelles ?

C'est **probable**, car les routes dérangeantes seront adaptées ou supprimées, de nouvelles procédures qui survolent les zones les moins densément peuplées seront créées. Le mode de calcul du vent, de ses composantes et des rafales sera finalement littéralement décrit. Nos vrais problèmes ont été examinés, et des réponses appropriées ont été apportées à nos demandes par les négociateurs. Des avancées intéressantes comme la **limitation du décollage aux gros porteurs sur la piste 20** sera appliquée, la leçon Kalitta ayant visiblement été enfin retenue.

→ Quelles seront les actions futures de l'UBCNA ?

L'UBCNA ne va certainement **pas s'endormir sur ses lauriers**. La question des routes et des normes de vent semble provisoirement réglée, nous allons pouvoir concentrer toutes nos forces pour **bloquer les très mauvais projets de développement** de cet exécrable aéroport qui ne respecte pas ses voisins directs alors qu'il est localisé en plein milieu de zones urbaines :

- Lutte juridique contre le plan START et tous les projets d'extension diabolique du trafic aérien et des infrastructures aéroportuaires. Brussels Airport semble toujours ne pas comprendre que les instances européennes imposent la **réalisation d'études préalables des incidences** environnementales avant le début du moindre projet de travaux d'agrandissement
- Combat **contre la construction d'un Terminal Low Cost** et poursuite de nos actions pour bloquer ce mauvais projet qui a débuté en toute illégalité
- Nous voulons une **interdiction définitive de tous les vols de nuit** et une mise en conformité de la plage de nuit avec les directives européennes, à savoir une nuit environnementale qui commence à 23 heures 00 locales et qui se termine à 07 heures 00 du matin
- Nous **refusons tout développement du trafic aérien**, nous maintenons nos exigences d'un plafonnement du nombre annuel de vols à Bruxelles-National au niveau d'un aéroport régional européen, accueillant uniquement +/- 200.000 vols de jour uniquement par an
- Nous **contrôlerons** à la lettre, heure par heure, jour après jour, **l'exécution** du moindre point **de cet accord**, à la virgule près.
- Nous continuerons à **surveiller de très près le travail de Belgocontrol** et des contrôleurs aériens, en les obligeant à appliquer en toute impartialité les accords politiques sans fausse note ou autre astuce qui nous porterait un préjudice intentionnel.

→ D'autres actions en justice seront-elles intentées ?

Oui vraisemblablement, puisque l'exploitant aéroportuaire viole si souvent les lois et les règlements, et qu'il faudra encore le rappeler à l'ordre de nombreuses fois. **Pour cette raison, votre soutien financier à nos actions est toujours efficace, pour nous permettre de continuer nos actions juridiques.**

- Quelle sera la collaboration future de l'UBCNA avec les autres associations ?
 Comme par le passé : **excellente, avec les associations constructives** comme **AWACSS Wezembeek, WAKE-UP Kraainem, Trop de Bruit en Brabant Wallon, La Hulpe ou encore Bruxelles Air Libre**. Nous avons dans nos revendications soutenu les revendications des régions situées autour de la balise d'Huldenberg ainsi que celles situées sous les couloirs de décollage 07 de Kortenberg à Bertem. Par contre, nous refusons toute collaboration avec les associations méprisantes, non démocratiques et poujadistes qui sèment la provocation et le mensonge, comme sous l'ère de Bert Anciaux. De même, **nous refusons d'aider les hommes politiques qui sont arrivés** - tels des carabiniers d'Offenbach - **en toute dernière minute dans ce dossier**, sachant visiblement qu'un accord se préparait. Nous prenons nos distances par rapport aux associations fantomatiques qui refusent de voir le problème dans sa globalité, et qui ne se concentrent que sur une et une seule piste, qui sont sourds aux décollages mais pas aux atterrissages et qui tentent de récupérer la sauce sans avoir jamais réellement rien fait ni investi la moindre énergie.
- Faut-il crier victoire ? **NON !**
 Certainement pas, il ne s'agit que du rétablissement de notre droit initial à un meilleur environnement qui a été honteusement bafoué par les **Ministres Anciaux** et Landuyt pour arriver à leurs fins personnelles (à savoir que leur propre domicile ne soit plus survolé) et qui ont – **eux** – fait preuve d'une attitude totalement « **NIMBY** » dans la mauvaise gestion de ce dossier.
- Qui va contrôler la bonne exécution de cet accord ?
C'est la vraie question, la plus importante. Le passé nous a montré que nous ne pouvions avoir **aucune confiance ni en l'Administration de l'Aéronautique ni surtout en Belgocontrol**. Le Service de Médiation depuis le départ en 2008 de Philippe Touwaide ne vaut pas mieux, et est devenu un lamentable porte-parole de l'Aéroport sans aucune vision de règlement des conflits. **Le plus mauvais acteur de la pièce est et reste Belgocontrol**, une administration partisane qui interprète les règlements à sa façon. Quand on sait que certains directeurs de ce service public étatique osent répondre aux riverains qu'ils ne parleront jamais le français sur le sol flamand de l'aéroport, cela vous donne une première idée du défi qui nous attend.
 Seul un **organisme de contrôle indépendant et neutre** nous garantira une **exécution neutre** de cet accord. De même, l'UBCNA exige la **transparence de tous les canaux d'information** et la mise à disposition publique de toutes les données (vent, météo, procédures, codes aéronautiques, conditions en temps réel) afin qu'à tout moment, n'importe quel riverain, puisse se rassurer quant à la **conformité de la mise en service des pistes et des procédures aériennes** qui en découlent.
 Belgocontrol ne fait pas son travail correctement, la communication extérieure est nulle et méprisante, la culture politique du contrôle aérien doit évoluer vers une transparence totale, gage d'indépendance et aussi de sérieux.
Seul un expert aéronautique indépendant de l'Aéronautique et de Belgocontrol apportera toutes les garanties de neutralité et d'impartialité pour veiller à une exécution correcte et sans entourloupes de tout l'accord aéroportuaire. Une Autorité indépendante de contrôle doit être créée pour veiller à la transparence totale du fonctionnement de l'Aéroport.

Présentation des nouvelles mesures

Le Conseil des Ministres, en séance du vendredi 26 février 2010 , a entériné un nouvel accord de Gouvernement qui porte sur la fixation des normes de vent pour l'utilisation des pistes à l'Aéroport de Bruxelles-National et sur la définition de nouvelles routes de décollage depuis les pistes 20 et 25R.

Ces décisions importantes sont de nature à répondre à l'attente des nombreux riverains qui réclamaient le retour à la situation historique dans l'utilisation des pistes. Cet accord permettra de ramener toute la sérénité indispensable dans ce dossier très technique, et clôturera plus de 10 années d'incertitudes juridiques.

Le Gouvernement fédéral a volontairement privilégié la piste de la discrétion absolue tout au long de ces négociations, vu la sensibilité extrême de ce dossier, afin d'arriver à un accord politique totalement équilibré, et surtout équitable. De ce fait, les engagements pris par divers partis pour défendre tous les riverains de l'Aéroport ont abouti au travers de la finalisation de cet accord politique, qui est le fruit du travail acharné des experts aéronautiques qui n'ont jamais cessé de travailler sur ce dossier depuis plus de deux ans.

En complément de la décision du Conseil des Ministres du vendredi 19 décembre 2008, des mesures complémentaires devaient encore être prises pour la fixation des valeurs de normes de vent et l'amélioration des procédures de vol et routes de décollage.

Les modifications suivantes des procédures de vol seront validées par Belgocontrol en vue d'une rapide mise en application en 2010

Décollages 07L :

- les procédures de décollage depuis la piste 07 seront améliorées afin de ne plus survoler les zones urbaines comprises entre Kortenberg et Bertem, les avions vireront plus tard, à hauteur de Leuven, afin de ne pas surcharger non plus les communes du Brabant Wallon

Décollages 25 R :

- augmentation de l'altitude de virage à gauche de 1700 à 2200 pieds pour les routes vers l'est sans concentration autour de la balise d'Huldenberg, les routes vers les balises d'Olno et de Sprimont continuent à virer à 1700 pieds
- définition d'une route de précision pour la route vers Chièvres en superposition de la route actuelle, afin de mieux suivre le Ring
- remplacement de l'utilisation de la route Chabert (décollages 25R vers Chièvres le week-end) par la trajectoire au-dessus du Canal de Bruxelles le week-end
- nouvelle route pour les gros porteurs vers le sud-est (balise d'Huldenberg) qui suivent la route du Canal puis virent à gauche à 4000 pieds à hauteur du Ring-ouest
- nouvelle route de contournement de nuit vers le sud-est (balise d'Huldenberg) qui suit la route du Canal puis vire à gauche à hauteur du Ring-ouest
- utilisation de la route du Canal en journée la semaine pour les quelques avions vers Chièvres d'un poids supérieur à 200 tonnes

Décollages 25 L :

- les procédures de décollage depuis la piste 25L seront harmonisées avec les procédures de décollage depuis la piste 25R

Décollages 20 :

- utilisation des routes actuelles de jour pendant la nuit pour les décollages 20 vers le sud-est sans survol des zones urbaines
- redéfinition de la route vers Chièvres en reprenant l'ancienne description d'itinéraire d'avant 2003, sans survol des zones urbaines
- toutes les routes virent à 700 pieds en cas d'utilisation unique de la piste 20
- limitation du poids maximum au décollage à 200 tonnes pour les décollages vers le sud-est, lorsque la piste 20 est utilisée préférentiellement conjointement avec la piste de décollage 25 (système « mixte »)

Normes de vent :

Le système de pistes préférentielles décidé par le Gouvernement en décembre 2008 (Pistes 25 préférentielles, et 20 à certaines périodes) ne sera pas le facteur déterminant dans la sélection des pistes dans les circonstances de vent suivantes :

- lorsque la composante de vent arrière excède 7 noeuds rafales incluses sur une des pistes préférentielles
- lorsque la composante de vent traversier dépasse 15 noeuds rafales incluses sur une des pistes préférentielles
- ces limites se rapportent à la moyenne du vent sur 2 minutes lorsque le vent souffle de manière stable
- la rafale de vent étant désormais définie comme la valeur maximale sur 3 secondes lorsque la vitesse maximale du vent dépasse la vitesse moyenne d'au moins 10 km/h (5 noeuds)
- Belgocontrol comparera en permanence les prévisions météorologiques et les mesures de vent sur chaque piste

- l'instruction de la DGTA du 26 août 2003 relative au choix des pistes en usage à Bruxelles-National ne sera plus d'application à partir de la mise en oeuvre du processus modifié. Le principe des anticipations dans les changements de pistes sur base d'estimations ou de prévisions sera ainsi supprimé
- le cadre d'exploitation de l'aéroport sera fixé dans une Loi

Ces mesures entreront en service dans les meilleurs délais. Il appartient désormais à Belgocontrol de préparer la mise en œuvre de cet accord de Gouvernement, tout comme Belgocontrol devra veiller en toute objectivité à appliquer les nouvelles normes de vent dans le respect intégral des principes établis par le Gouvernement fédéral.

Selon le Gouvernement fédéral, ces nouvelles dispositions mettront une fin définitive à dix années de querelles et de procédures en justice contre d'anciens plans de vol qui aboutissaient à des concentrations inacceptables des survols sur seulement certaines régions ou qui forçaient des utilisations contre-nature de certaines pistes moins bien équipées ou plus courtes.

Cet accord respecte aussi le droit de chacun à un meilleur environnement, sans oublier que le retrait progressif de tous les avions anciens, polluants et bruyants se poursuit au profit de tous les riverains de l'Aéroport de Bruxelles-National.

La norme de vent est le vrai nœud du problème

Les particularités de la piste 02/20

La piste d'atterrissage 02 (qui est aussi la piste de décollage 20 dans l'autre direction) est la plus contestée de toutes les pistes à Bruxelles-National, elle est aussi la moins bonne de toutes les pistes :

- La piste 02/20 est la plus courte des 3 pistes (1.000 mètres de moins que la 25R)
- La piste 02/20 est en pente (descendante à l'atterrissage et ascendante au décollage)
- La piste 02/20 n'est équipée que d'une instrumentation électronique de guidage à l'atterrissage (I.L.S.) de la catégorie la plus faible (Cat I) à cause des interférences magnétiques des caténaires du chemin de fer voisin, alors que la piste 25R est de la plus haute catégorie d'ILS (Cat III) qui permet de ce fait des atterrissages par très mauvaise visibilité sur la seule piste 25R
- La piste 02/20 survole 3 lignes électrifiées de chemins de fer qui produisent des interférences dans le système de guidage (I.L.S.) des avions à l'atterrissage
- La piste 02/20 n'est pas équipée de sorties à grande vitesse pour les avions, alors que la piste 25R a été spécifiquement construite comme piste préférentielle pour absorber le maximum de trafic aérien, et est pourvue de sorties à grande vitesse
- La piste 02/20 survole des obstacles en phase finale, alors que la piste 25 ne survole que des champs et prairies répertoriés au plan de secteur comme zone non constructible « non aedificandi »
- Les extrémités de la piste 25 ont été expropriées pour des raisons de sécurité, ce qui n'est pas le cas de la piste 02/20
- Lors de son utilisation, la piste 02/20 croise d'autres pistes (atterrissages 02 croisent les décollages 07, et décollages 20 croisent les atterrissages 25 soit des opérations dépendantes) alors qu'en utilisation parallèle sur les deux pistes 25, les atterrissages sont indépendants des décollages sans aucun croisement au sol des avions
- La piste 02/20 a toujours été considérée comme une piste alternative et secondaire, utilisée uniquement pour cause de travaux ou de fermeture d'autres pistes, et uniquement en cas de fort vent provenant du secteur Nord
- La piste 02 à l'atterrissage survole des quartiers densément peuplés, construits bien avant l'aéroport à une altitude de survol souvent inférieure à 250 mètres

Détermination de la norme de vent arrière (Tailwind)

La fixation de la norme de vent, principalement de vent arrière (Tailwind) détermine principalement les pistes qui seront utilisées. Les pistes préférentielles 25 ont été spécifiquement construites pour pouvoir absorber le plus souvent le trafic aérien avec toutefois une certaine marge sécuritaire de vent arrière. Uniquement quand le vent est trop fort, on change de piste pour passer vers une piste mieux orientée dans le sens des vents dominants.

Alors que la norme de vent arrière était restée pendant 30 ans au même niveau historique de 8 nœuds sans rafales uniquement sur la piste 25R, impliquant une utilisation de +/- 6 % de la piste 02 ; les diverses manipulations des normes de vent induites depuis 2004 (diminution à 5 nœuds avec rafales puis remontée en 2005 à 7 nœuds avec rafales) ont induit à une utilisation plus que doublée de nos jours de la piste 02, avec +/- 15 % d'utilisation.

Au plus la norme de vent sera élevée sur la piste 25R, au moins on utilisera les autres pistes comme la fameuse piste d'atterrissage 02. Tous les avions sont certifiés à leur production, par les constructeurs, comme pouvant toujours voler avec au moins une norme de 10 nœuds de vent arrière.

Modification du mode de calcul du vent, l'instruction Anciaux sera annulée :

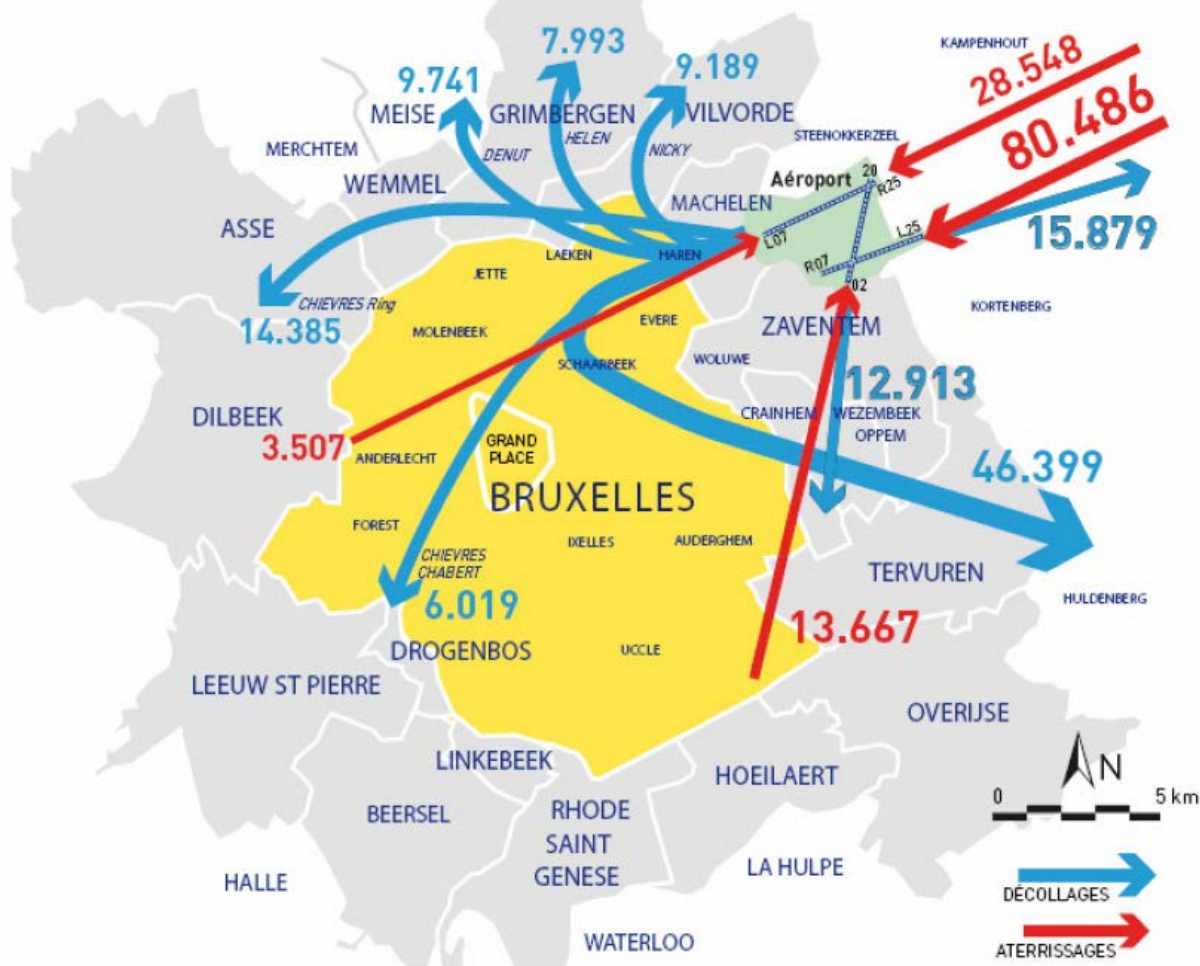
Une ancienne instruction prise par la Direction Générale du Transport Aérien en date du 26 août 2003 sur ordre du Ministre Anciaux fausse toujours la donne, elle est toujours d'application et sera retirée pour respecter l'Arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 17 mars 2005, cette instruction précisait que :

- la norme de vent arrière ne peut jamais être atteinte sur la piste 25R, alors qu'avant on ne passait en 02 que quand la norme était dépassée sur la 25R
- Belgocontrol doit anticiper le vent et mettre la 02 en service sans attendre que le vent arrière ne soit effectivement dépassé sur la 25R
- Belgocontrol travaille sur des prévisions météorologiques avec une avance de 6 heures sur le vent réel et met la 02 en service sans que les prévisions ne se vérifient, en ne tenant pas compte du vent réellement mesuré ou calculé
- Belgocontrol tient compte des vitesses maximales du vent alors qu'avant on travaillait avant avec des vitesses moyennes, et Belgocontrol ne définit pas les rafales de vent

Nos revendications en matière de changement de piste ont été entendues :

- Les rafales de vent doivent être strictement définies et leur mode de calcul doit également être précisé
- La sélection des pistes ne peut se faire de façon anticipée sur base de prévisions météo qui sont basées sur des estimations
- Les changements de piste ne doivent se faire que QUAND le vent arrière est réellement et effectivement dépassé sur la piste 25R
- Seul le vent au sol est déterminant pour la sélection des pistes, le vent en altitude ne doit avoir aucune influence
- Jusqu'en 2003, il n'y avait une norme de vent que pour les pistes 25, une piste non préférentielle ne doit pas avoir de norme de vent

Voici la répartition des principaux couloirs aériens lors de survol de la Région de Bruxelles-Capitale :
l'Oostrand est bien la région la plus touchée par des survols depuis les pistes 02, 20 et 25 !



Communiqué de Presse de l'UBCNA du vendredi 26 février 2010

Schouppe permet l'extension de Zaventem-Airport

Les mesurètes aéroportuaires de Schouppe ne sont que de la poudre aux yeux

L'UBCNA [*Union Belge Contre les Nuisances des Avions*] réagit avec étonnement à l'accord surprise arraché par Schouppe sur la problématique des nuisances provoquées par le trafic aérien de Bruxelles-National.

Si l'effet d'annonce de Schouppe n'apporte réellement qu'une et une seule nouvelle positive pour les bruxellois, à savoir la suppression de la route Chabert et son remplacement logique par la route du Canal, tout le reste de son plan n'est qu'un catalogue de mesurètes qui ne résout pas le problème de la présence gênante d'un aéroport en plein tissu urbain.

Ce second plan Schouppe évite les réels problèmes et les place totalement sous silence :

- aucune mesure n'est prise de nuit pour limiter les atterrissages, particulièrement bruyants sur la piste 02, alors que les décollages sont drastiquement limités
- on continue à forcer contre nature une utilisation intensive de la plus courte piste de décollage 20 de nuit et le week-end au motif que Diegem - située en bout de piste, commune là où il faut exproprier et isoler - aurait droit, et elle seule, à un peu de tranquillité
- la nuit opérationnelle se termine toujours à 6 heures du matin, alors que l'Europe exige une nuit environnementale se terminant à 7 heures du matin, il serait grand temps d'interdire une fois pour toutes et définitivement tous les vols de nuit à Bruxelles-National
- aucune initiative en matière d'aménagement du territoire n'est prise, alors que la région flamande persiste et continue à délivrer des permis de bâtir pour du logement en bout de la principale piste de décollage 25R, de même la Flandre reste toujours en défaut d'adopter des normes de bruit tout en critiquant celles de Bruxelles pour leur efficacité
- les vols de jour ne sont toujours pas strictement limités, de ce fait Brussels Airport pourra continuer à envisager un développement inhumain de l'aéroport par la création d'un Terminal Low Cost qui empoisonnera les riverains avec davantage de vols, nuit et jour
- tous les projets d'expansion de Bruxelles-National sont méprisants à l'encontre des riverains, le site de Zaventem est trop enclavé et ne peut plus se développer
- l'UBCNA rappelle que toute construction éventuelle de nouveaux bâtiments à l'aéroport impose une étude préalable des incidences environnementales de tout projet de développement de l'aéroport
- les avions les plus bruyants resteront au moins jusqu'en octobre 2014 sur base des trop nombreuses exemptions accordées généreusement par Schouppe
- aucun contrôle strict de toutes ces nouvelles procédures n'est prévu par un organe neutre et totalement indépendant qui devrait contrôler et Belgocontrol et l'administration de l'aéronautique

En conclusion, l'UBCNA constate que l'accord Schouppe n'est qu'un catalogue non argumenté de bonnes et mauvaises intentions. Tout ce château de cartes s'écroulera à la première infraction de Belgocontrol, qui par le passé n'a jamais appliqué loyalement les accords antérieurs.

La trop grande partialité des contrôleurs aériens et la subjectivité partisane des dirigeants de Belgocontrol, font que l'organe de contrôle aérien en Belgique a perdu toute crédibilité, raison pour laquelle plus que jamais une Autorité Indépendante de Contrôle des Nuisances Aériennes et du Contrôle de toutes les Procédures Aériennes est plus que jamais indispensable.

Le Gouvernement fédéral DOIT suivre l'exécution de cet accord strictement, et obliger Belgocontrol à une totale transparence dans la mise en œuvre du processus décisionnel. Belgocontrol doit cesser toute interprétation litigieuse de la réglementation aéronautique en se rappelant qu'elle est et reste une administration de l'Etat.

Les riverains, quels qu'ils soient, n'ont pas le droit d'être à ce point méprisés par Schouppe, Brussels Airport et Belgocontrol. Zaventem restera à jamais le plus mauvais aéroport environnemental au monde, le plus mal géré et surtout le plus mal situé en plein tissu urbanisé.

Peggy CORTOIS
Administratrice-déléguée de l'UBCNA

VOTRE OPINION EST TRES IMPORTANTE !

L'UBCNA continue à vous recommander de continuer à adresser des plaintes au service de médiation pour l'aéroport lors des abus d'atterrissages 02 ou lorsque vous constatez des procédures particulières, inhabituelles ou dangereuses ou illicites.

Envoyez vos commentaires et réclamations à : airportmediation@mobilit.fgov.be, car la médiatrice temporaire (**02.724.02.64**) estime que les riverains n'ont le droit de se plaindre que maximum une fois par semaine, et refuse tous les messages anonymes ou non signés, et n'accepte aucun appel téléphonique de riverains.

Une fameuse atteinte à notre droit démocratique de liberté d'expression de la part d'une personne sensée faire de la médiation et qui fait très mal son travail en ne répondant jamais à nos plaintes.

Vos plaintes doivent aussi être adressées à : yves.leterme@premier.fed.be; etienne.schouppe@schouppe.fed.be; carole.coune@mobilit.fgov.be et didier.reynders@ckfin.minfin.be

APPEL AU RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS UBCNA 2010

<i>Membre sympathisant</i>	15 € (minimum)
<i>Membre adhérent</i>	25 € (minimum)
<i>Membre d'honneur</i>	50 € (minimum)

A verser sur le compte ING de l'UBCNA : 310-0776112-04

Nous vous demandons de bien vouloir confirmer votre adresse de courrier électronique afin que l'UBCNA puisse continuer à vous informer régulièrement de ses nombreuses actions, et de l'évolution de la mise en œuvre des nouvelles décisions aéroportuaires au cours de l'année 2010 :

ubcna@skynet.be

Les actions, recours en justice, 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 19 ans 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 nombreuses missions de l'UBCNA.

D'avance, nous vous remercions très sincèrement de nous soutenir financièrement.