



Numéro spécial – Elections Législatives du 13 juin 2010 Présentation des programmes Avions des : cdH/Ecolo/MR & PS

Editorial : Six très mauvais Ministres de la Mobilité, cela suffit !

Le jour de la chute du Gouvernement, le jeudi 22 avril 2010, Etienne Schouppe a encore tenté de rouler tous les francophones dans la farine : refusant depuis 3 mois de mettre en pratique la décision du Gouvernement de février 2010 tendant à modifier les normes de vent et les routes de décollage depuis l'Aéroport de Bruxelles-National, Schouppe a interprété à sa façon l'accord politique sur une norme de vent de 7 nœuds uniquement sur les pistes préférentielles 20 & 25 : les 7 nœuds sont devenus, par la magie de Schouppe : 5 + 2 nœuds sur toutes les pistes, entendez par cette manœuvre inacceptable : « *on commence à changer de piste à partir de 5 nœuds, et on doit avoir changé de piste au plus tard à 7 nœuds* » - Johan Decuyper, Chef de Cabinet de Schouppe, en public, lors de l'Overlegcommissie Luchthaven Zaventem du mercredi 25 mars 2010.

Pourtant l'accord du Gouvernement déterminait bien que la limite maximale de vent arrière uniquement sur les pistes 20 et 25 était de 7 nœuds, donc il est hors de question de commencer à changer de piste tant que le vent n'atteint pas effectivement la valeur de 7 nœuds sur la piste principale, la 25 Droite. Les partis francophones du Gouvernement n'ont pas accepté cet ultime dérobade d'Etienne Schouppe. Lequel n'a absolument rien accompli pour concrétiser l'accord de février : rien, mais rien n'a été mis en pratique par Schouppe, visiblement furieux d'avoir été dominé par les partis francophones dans la gestion de ce pénible dossier des nuisances aériennes.

Depuis juillet 2003, pas moins de 6 Ministres flamands se sont occupés de très près ou de très loin de la Mobilité sans aucunes réelles avancées (Anciaux, Landuyt, Leterme, Vervotte, Schouppe et Van Rompuy). Pire, les Ministres Anciaux et Schouppe, habitant l'un à Neder-Over-Hembeek l'autre à Liedekerke, étaient concernés au premier plan par une diminution de l'utilisation de la meilleure de toutes les pistes, la 25 Droite.

Rappelons que la longue et rassurante piste 25 a été spécialement construite en vue d'absorber le maximum de trafic, elle est la mieux équipée de toutes les pistes, orientée dans le sens des vents dominants ; alors que la piste 02/20 est la plus courte, en pente, la moins bien équipée et qu'elle fut toujours une piste alternative de réserve.

La définition de la norme de vent sur la piste 25 est le **NŒUD** de tout le problème : pendant 30 ans, on a volé sans accident, sans jugement et sans accident avec une norme stable de 8 nœuds de vent arrière uniquement sur la piste 25. Du jour au lendemain, avec l'arrivée d'Anciaux, ce n'était plus possible : il fallait diminuer la limite de vent arrière tolérable sur la 25 à 5 nœuds, afin que l'on utilise au maximum les autres pistes. Cette décision fut suspendue par le Conseil d'Etat, on est revenu à 7 nœuds de limite de vent arrière, mais une instruction perfide prise par Anciaux en Août 2003 est toujours d'application : Belgocontrol doit anticiper les changements de piste, sur base des vitesses maximales du vent, en fonction de prévisions météo basées sur des estimations. Ceci explique qu'on change souvent de la piste 25 à la 02 sans que le vent ne soit concrètement monté en intensité.

Avec toutes ces manipulations des normes de vent, on ferme la meilleure piste pour utiliser les moins bonnes pistes. La dispersion c'est fermer le Ring de Bruxelles le week-end pour soulager Diegem, et dévier tout le trafic par la Grand-Place et des petites routes, mais en imposant le 120 km/heure.

La piste 02/20 n'est pas comparable à l'excellente piste 25. 7 nœuds c'est 7 nœuds, ce n'est pas 4+3 ou 5+2 ou tous les autres chipotages inacceptables. Un accord est un accord, le Gouvernement a dit 7 nœuds ni plus ni moins sur la piste 25. L'UBCNA exige maintenant que le prochain Ministre de la Mobilité soit un francophone neutre et impartial afin de résoudre définitivement ce pénible dossier des nuisances aériennes générées par l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Quel vote utile contre les nuisances aériennes excessives ?

Il y a 7 ans, déjà, le plan Anciaux de dispersion des nuisances aériennes de l'aéroport de Zaventem ouvrait une polémique qui n'a aujourd'hui rien perdu de son acuité. Sur les communes de l'Est de Bruxelles, ce sont encore et toujours des déluges d'avions qui se déversent au-dessus de quartiers familiaux. Et la mobilisation contre l'aéroport bat son plein au gré de la campagne électorale. Une fois de plus. Les quatre grands partis politiques francophones ont tous mis le sujet en bonne place de leurs programmes électoraux respectifs. Il est vrai que quelques milliers de suffrages de citoyens survolés en balance peuvent suffire à faire perdre ou gagner un siège au Parlement fédéral. Tandis que l'espoir de voir moins d'avions passer en rase-motte au-dessus de nos quartiers vaut bien l'investissement d'un vote. Voilà pourquoi, si les ballets aériens vous assomment, il serait dommage de ne pas faire un bon choix dans l'isoloir. Ce "bon choix", quel est-il ? A vous d'en juger à la lecture des engagements respectifs du MR, du cdH, d'Ecolo et du PS.

Au-delà des programmes électoraux

Dans le dossier des nuisances aériennes, l'expérience des précédents scrutins nous a appris une chose essentielle. A savoir que les promesses des partis francophones n'ont que peu de sens si, au final, c'est un ministre partisan qui prend en charge la compétence de la Mobilité au sein du gouvernement fédéral. A la veille des élections de 2007, une seule personnalité politique importante en Belgique se targuait ouvertement de vouloir défendre le plan Anciaux. C'était le CD&V Etienne Schouppe. Aucun des partenaires francophones du gouvernement Leterme n'émirent pourtant la moindre objection lorsqu'il s'imposa à ce poste au cours de la nuit de négociations secrètes qui précéda la répartition effective des portefeuilles ministériels. Dans un tel contexte biaisé, faut-il s'étonner que les accords péniblement conclus au sein du Conseil des Ministres du 26 février 2010 aient été interprétés avec divergence aussitôt après avoir été adoptés ? Alors que les partis francophones annonçaient des progrès importants pour les riverains les plus sévèrement touchés, Etienne Schouppe déclarait exactement l'inverse en Commission de l'Infrastructure de la Chambre ...

Une mise en garde claire des associations

Dès lors, l'on peut fort bien comprendre la mise au point ferme de l'UBCNA dans son récent communiqué du 24 mai. Sa représentante Peggy Cortois, sans couleur politique, y expose les choses clairement: *"Le bilan aéronautique d'Etienne Schouppe est tout à fait nul, rien n'a réellement avancé dans ce dossier, Schouppe refuse de prendre les bonnes initiatives pour faire appliquer la décision du Conseil des Ministres du 26 février 2010. Pour l'UBCNA, le prochain Ministre de la Mobilité et des Transports ne peut plus être un néerlandophone, après une succession de mauvais ministres (Anciaux, Landuyt, Leterme, Van Rompuy et Schouppe); il conviendra à l'avenir de désigner à ce poste un francophone neutre, compétent et impartial."* Il apparaît en effet on ne peut plus évident qu'aucune solution stable et équilibrée ne sera jamais possible dans ce dossier aussi longtemps qu'un Ministre de la Mobilité loyal n'en aura pas la charge. Sans vouloir faire de procès d'intention à quiconque, force est de constater qu'un cinquième ministre néerlandophone aurait d'emblée à subir un supplément de méfiance des parties prenantes à Bruxelles, en Brabant wallon et dans l'Oostrand. Chat échaudé craint l'eau froide. D'ailleurs, si un parti du nord du pays faisait montre de considérer la mobilité au fédéral comme une chasse gardée flamande, ce serait à n'en pas douter un très mauvais signal. Comme la promesse de nouveaux problèmes et blocages avant même la signature d'un accord de gouvernement.

Voter pour un parti disposé à assumer pleinement ses responsabilités ...

Le citoyen qui voudra voter utilement le 13 juin en fonction du dossier des nuisances aériennes devra donc prendre la mesure des engagements concrets des partis politiques en ce qui concerne l'attribution de la Mobilité dans le prochain gouvernement fédéral. Il est patent qu'aucun progrès décisif ne sera possible si, au moment de la mise sur pied du prochain gouvernement, les partis demandeurs de cette compétence sont tous flamands et animés peu ou prou d'intentions partisans anti-bruxelloises. S'il n'y a simultanément aucun parti francophone qui daigne se porter volontaire pour assumer les compétence fédérales en matière de Mobilité ... il ne faudra pas s'étonner de voir le blocage du dossier des nuisances aériennes perdurer ad nauseam. Pour empêcher qu'un cas de figure aussi lamentable se produise, à nouveau, il faut donc qu'au moins un des partis francophones qui participera au prochain gouvernement fédéral soit disposé à réclamer avec énergie la Mobilité pour son propre compte. Car pour un parti qui voudra respecter ses engagements, il n'existe aucun autre moyen à sa disposition s'il faut bloquer des candidats à la fonction de Ministre de la Mobilité qui seraient mus par des motivations communautaristes, d'intérêt personnel ou de développement maximaliste de l'aéroport fédéral.

... Mais alors lequel ?

Pour l'instant, aucun parti politique francophone n'a réellement déclaré, dans le cadre d'un engagement formulé de façon significative, être prêt à mouiller sa chemise en se portant volontaire pour assumer la gestion effective de ce dossier réputé très difficile.

C'est pourtant en fonction de cet aspect essentiel que l'électeur averti pourrait faire son choix de vote le plus pertinent. Car un tel parti prouverait ainsi qu'il est disposé à s'imposer quelques contraintes, ce qui serait gage de crédibilité.

*Gauthier van Outryve d'Ydewalle (avec nos remerciements pour sa collaboration) www.lesnouvelles.be
Peggy Cortois, Administratrice-déléguée de l'UBCNA*

Présentation du Chapitre « Mobilité et Transports » des programmes électoraux des 4 partis francophones (par ordre alphabétique, sans aucune autre volonté de l'UBCNA que de fournir une information adéquate, complète, neutre et objective)

cdH

La régulation du transport aérien et la lutte contre les nuisances aériennes

Pour le cdH, la bonne gestion de l'aéroport de Bruxelles-National suppose d'adopter une véritable approche de développement durable dans ses dimensions sociales, économiques et environnementales. La gestion actuelle de l'aéroport de Bruxelles-National augmente les risques pour la santé et la sécurité des riverains de l'aéroport, non seulement en raison du bruit inhérent aux survols mais également parce que le risque d'accident avec des conséquences dramatiques ne peut être ignoré. Il est donc urgent et impératif de dégager enfin une solution équilibrée dans ce dossier.

Le cdH propose de:

- Mettre en oeuvre le plus rapidement possible l'accord du Conseil des Ministres du 26 février 2010 concernant le nouveau plan de dispersion des vols et d'évaluer son efficacité avant de le transposer dans un projet de loi ;
- La création d'un fonds de financement destiné à supporter les coûts des isolations et expropriations, lequel serait financé par les amendes perçues pour non respect des procédures aéronautiques ;
- La transparence de toutes les informations disponibles au profit des communes, des riverains et de tout voisin de l'aéroport ;
- La création d'une Autorité neutre de contrôle des nuisances aériennes et du respect de toutes les procédures par tous les acteurs aéroportuaires ;

Au niveau des procédures aériennes au sens strict, le cdH défend :

- Le maintien en dehors de toute exploitation préférentielle des pistes de dépannage 02, 07 et 20 qui n'ont pas été construites en vue d'absorber un trafic important ;
- Le maintien de l'emploi préférentiel de la meilleure piste, la 25R, avec une limite de vent arrière supérieure à 7 noeuds, avec une définition exhaustive des rafales de vent ainsi que de leur mode de calcul ;
- L'interdiction de nouvelles procédures aériennes qui concentreraient les survols sur Bruxelles, sa périphérie et le Brabant Wallon ;
- La fin de l'utilisation préférentielle partielle de la plus courte piste de décollage 20 le week-end, ainsi que la définition d'une limite de poids au décollage sur cette piste spécifique et moins bien équipée
- La réalisation d'un véritable cadastre du bruit dans toutes les zones survolées, sur base d'un réseau performant et étendu de sonomètres ;
- La sécurité maximale de toutes les opérations aériennes, avec la création d'une zone de sécurité RESA en bout des pistes 20 et 25 ;
- Créer un institut indépendant de contrôle des nuisances aériennes ;
- Développer les synergies avec les aéroports régionaux et mettre à l'étude la possibilité de construire un nouvel aéroport national en dehors de toute zone urbaine.

Ecolo

Réduire les nuisances liées au trafic aérien

Ecolo préconise, en particulier dans le cas de l'aéroport de Bruxelles-National, qui relève de la compétence fédérale :

- le bannissement des avions les plus bruyants via une diminution supplémentaire des quotas de bruit autorisés par avion et par période aux abords de cet aéroport ;
- la suppression des vols de nuit entre 23 heures et 7 heures du matin afin d'en faire un aéroport exclusivement de jour et, dans l'immédiat, la prolongation des limites d'exploitation et des procédures de vol en vigueur la nuit jusqu'à 7 heures du matin, au lieu de 6 heures actuellement ;
- la révision des routes aériennes en tenant compte du critère de densité de population en vue d'un contournement maximal des zones urbaines lors des procédures de décollage ;
- la mise en œuvre de politiques foncières et d'isolation adaptées dans les zones les plus exposées au bruit ;
- l'objectivation, l'optimisation et le contrôle effectif des zones de bruit et des procédures aériennes par une autorité de contrôle indépendante ;
- le plafonnement du nombre global de mouvements d'avions (décollages et atterrissages) par an et l'abandon définitif du projet de terminal low cost imaginé par l'exploitant, étant donné les graves nuisances que cet aéroport impose à Bruxelles et à sa périphérie de par sa trop grande proximité.

MR

Une entrée en vigueur rapide et loyale de l'accord de février 2010 : toutes les décisions doivent pouvoir être transposées rapidement par l'administration. Y compris en tenant compte du fait que le gouvernement est en affaires courantes. Une mise en œuvre définitive pour la saison d'hiver 2010 (débutant le 1er novembre) constitue un objectif raisonnable et impérieux à la fois. Le Mouvement Réformateur exige l'adoption définitive des mesures de l'accord dans les meilleurs délais. Comme convenu lors de l'accord, la mise en place des mesures concrètes doit être supervisée par le groupe de travail ad hoc au niveau du futur gouvernement, afin d'éviter toute interprétation déloyale (ex. sur la « tolérance » qui doit être de mise au niveau de la sélection des pistes en fonction des conditions de vent).

La reconnaissance et l'objectivation des nuisances sonores : les Régions s'avèrent incapables de déterminer des normes et une méthodologie commune pour l'élaboration d'un cadastre des nuisances. Celle-ci se justifierait, notamment pour éviter tout comportement de dumping environnemental entre Régions et aéroports. Ce sur-place empêche en outre toute politique (commune) de sanctions en matière de nuisances sonores. Quoi qu'il en soit, la Région wallonne, et notamment le Ministre Henry, malgré les engagements répétés en ce sens, n'a pas encore pris les mesures indispensables à l'objectivation des nuisances, qui ont notamment connu une intensification depuis l'été 2009 au-dessus du Brabant wallon. Légitimement, certaines communes du Brabant wallon demandent leur intégration aux structures de concertation de l'aéroport de Bruxelles-national. Elle a été conditionnée à la mise à jour du cadastre du bruit de 2008. Il est donc plus que temps d'aller de l'avant.

Un développement bien compris de l'aéroport de Bruxelles-National : les derniers responsables en date de la politique aéroportuaire nationale (Isabelle Durant (Ecolo), Bert Anciaux et Renaat Landuyt (SP-a), Yves Leterme, Inge Vervotte, Herman Van Rompuy et Etienne Schouppe (CD&V) se sont avérés incapables de prendre le « lead » et d'initier une politique semblable à celle qui a prévalu lors du développement de Liège airport, à savoir une délimitation de zones d'exposition et une politique cohérente d'expropriations – isolations – indemnités. Ceci reste donc à faire. On ne peut notamment pas donner un blanc-seing au développement de toute une activité « Low Cost », car elle engendre des nuisances importantes et ne s'inscrit pas forcément dans le développement de cet aéroport. Il faut prendre en compte l'intérêt des parties en compte : celui des habitants bien entendu (les travaux de construction d'un nouveau terminal ont débuté sans permis adéquat) ; mais aussi celui des compagnies qui opèrent déjà à Bruxelles-national, dont l'activité est menacée.

Une nouvelle fois : la concurrence entre les Régions et les aéroports est souhaitable et saine ; le meilleur développement implique une réelle spécialisation des aéroports, en fonction de la configuration de leur environnement notamment.

- Poursuivre les investissements de lutte contre les nuisances sonores ;
- Mettre en place des sanctions efficaces en cas de violation des règles anti-bruits (en vue d'éviter d'attirer les avions poubelles mais également en vue de minimiser les nuisances aux riverains) ;
- Encourager la collaboration entre régions pour harmoniser les normes de bruit et ainsi éviter toute forme de « dumping environnemental » entre aéroports ;

FAVORISER UN AÉROPORT NATIONAL QUI BÉNÉFICIE À TOUS

Le PS insiste sur l'importance de l'aéroport de Bruxelles-National en tant que pôle de développement et d'emplois bénéficiant à l'ensemble du pays. En termes de nuisances sonores, le Gouvernement fédéral a récemment pris des décisions positives en vue d'améliorer la qualité de vie des riverains et réduire les risques liés au survol de Bruxelles. Le PS tient à ce que ces mesures soient entièrement mises en oeuvre et veut éviter une augmentation future des nuisances.

Dans ce but, le PS propose :

- de créer une autorité de contrôle indépendante, chargée de veiller au respect des procédures aériennes d'application à Bruxelles-National, avec pouvoir de sanction ;
- de limiter le nombre de vols annuels en déterminant un plafond global des vols de jour comme de nuit ;
- de s'opposer à la construction d'un terminal « Low-Cost » qui ne sera jamais adapté à la spécificité de l'aéroport de Bruxelles-National ;
- d'étendre les limites d'exploitation et de procédures de vol en vigueur la nuit jusqu'à 7 heures du matin.

* * *

L'importance de la 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 qui doit être 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 avec des vitesses moyennes, et Belgocontrol ne définit pas les rafales de vent

L'accord de Gouvernement du 26 février 2010 prévoyait une norme de vent de 7 nœuds de vent arrière uniquement pour les pistes préférentielles 20 et 25.

Schouppe a tenté d'imposer une norme de 5 nœuds, flexible jusqu'à 7 nœuds maximum, sur toutes les pistes. Il inversait à sa guise le sens de la limite, qui de minimum 7 nœuds à atteindre avant de changer de piste, devenait maximum 7 nœuds et avoir changé de piste. Les partis francophones ont refusé d'avaliser ce texte lors de réunions tendues le jeudi 3 juin 2010 ainsi que lors du Conseil des Ministres du vendredi 4 juin 2010, raison pour laquelle rien de l'accord de février 2010 n'a été entrepris par Etienne Schouppe. Courage, fuyons !

Les 4 Communiqués de Presse du vendredi 4 juin 2010 sur les normes de vent

L'UBCNA dénonce la totale déloyauté de Schouppe

L'Union Belge Contre les Nuisances des Avions (asbl UBCNA) dénonce avec vigueur l'irrespect et la déloyauté totale du Secrétaire d'Etat Fédéral à la Mobilité, Etienne Schouppe, qui continue à prendre des décisions illégales en pleine période d'affaires courantes. Pour Schouppe, les affaires courantes sont tout simplement les affaires en cours, et il s'obstine tête baissée à prendre des décisions sans aucune consultation avec ses collègues du Gouvernement.

Ainsi le Secrétaire d'Etat a donné dernièrement l'ordre à Belgocontrol de mettre en service de nouvelles normes de vent sur les pistes de Bruxelles-National, dans une interprétation très personnelle de Schouppe qui ne correspond pas vraiment à la décision politique du Conseil des Ministres du 26 février dernier :

- la décision du Conseil des Ministres parle d'une norme de vent de 7 noeuds uniquement sur les pistes préférentielles
- Schouppe fait publier une norme de vent applicable sur toutes les pistes (au lieu de simplement sur les pistes préférentielles qui ne sont que les seules pistes 20 et 25)
- Schouppe interprète la norme décidée par le Gouvernement comme étant 7 noeuds, mais avec une tolérance de 2 noeuds comprise, ce qui revient à dire qu'en fait les changements de pistes interviendront à partir de 5 noeuds et non comme décidé par le Gouvernement à partir de 7 noeuds
- Schouppe protège de ce fait sa région du Noordrand sous la piste 25, puisqu'à partir du moment où le vent arrière commencera à monter au-delà de 5 noeuds, on changera déjà de piste de décollage sans que le vent n'atteigne les 7 noeuds (alors qu'actuellement, on attend réellement que la valeur de 7 noeuds soit dépassée pour changer de piste).

Cette petite modification va considérablement modifier les emplois de piste à Bruxelles-National, la piste d'atterrissage 02 qui était avant Anciaux, Landuyt et Schouppe l'exception, va devenir la règle. Utilisée à raison de +/- 8% du temps en journée, cette piste d'atterrissage 02 sera utilisée à +/- 30 % du temps à l'avenir avec ce seul changement

Lors d'une réunion publique à l'aéroport, devant une soixantaine de témoins, le Cabinet Schouppe a bien indiqué que selon Schouppe la norme de vent était de 5 noeuds avec une tolérance de 2 noeuds, interprétable comme **« on commence à changer de piste à partir de 5 noeuds et on doit avoir changé de piste au plus tard quand le vent atteint les 7 noeuds »**.

Schouppe n'a pas à tergiverser, la décision politique (qui ne lui plaît pas) est de 7 nouds, ni plus ni moins, en publiant son instruction litigieuse, Schouppe n'applique pas strictement la décision du Conseil des Ministres.

Enfin l'UBCNA constate qu'Etienne Schouppe ne respecte pas le principe des affaires courantes, et continue d'avancer sur deux dossiers non-urgents qui sont des initiatives nouvelles :

- Avant-Projet de Loi sur les procédures de vol, à qui Schouppe fait suivre le processus parlementaire alors que le Parlement a été dissous ; curieux que maintenant Schouppe commence la consultation avec les régions sur ce projet non-urgent, alors que le Gouvernement est démissionnaire
- Arrêté Royal sur le survol des prisons, Schouppe avance avec un projet qui interdirait tout survol d'une prison sous l'altitude de 1000 pieds ; alors qu'une nouvelle prison va être construite à Haren en bout de la piste 25, qu'à cet endroit les avions sont à une altitude sous les 700 pieds, et qu'avec cet Arrêté, Schouppe bloquera tout le trafic sur la meilleure piste avec comme conséquence un transfert de tout le trafic vers les pistes 02 et 20, et donc la périphérie de l'est de Bruxelles

L'UBCNA dénonce toutes ces manoeuvres illégales de Schouppe, qui prend vite des décisions non-consultées au sein du Gouvernement, avec comme seul objectif de protéger son électorat du Noordrand et de Liedekerke, zones situées sous les routes de décollage de la piste 25 ; piste 25 qui avec une norme de vent faible de 5 nouds et l'interdiction de survol des prisons, risque bien de devenir à cause de Schouppe la piste la moins employée à Brussels Airport ; alors que la piste 25R est la meilleure de toutes les pistes et qu'elle a été spécifiquement construite pourtant pour accueillir le maximum de trafic aérien (piste la plus longue, la seule équipée de sorties à grande vitesse, la seule dont les aires en bout de piste ont été totalement expropriées, la mieux équipée en guidage électronique des avions et la seule qui ne croise pas les autres pistes).

Comprenne qui pourra, mais Schouppe a sa propre logique : agir seul, sans rendre de comptes, et surtout au mieux de ses intérêts.

François van Hoobrouck : Les nouvelles normes de vent d'Etienne Schouppe sont illégales

François van Hoobrouck, Bourgmestre en fonction de Wezembeek-Oppem, et Vice-Président de l'UBCNA, dénonce avec la plus grande fermeté les machinations d'Etienne Schouppe dans les instructions qu'il vient de donner à Belgocontrol quant aux normes de vent déterminées pour les emplois de piste.

Des pilotes lui ont montré les nouvelles publications aéronautiques (AIP) valables à dater du 1er juillet 2010 : la norme de vent qui est publiée par Schouppe est de 7 noeuds, tolérance de 2 noeuds comprise. Ce qui revient de fait à une norme de vent de 5 noeuds plus une tolérance à la tête du client de 2 noeuds.

De plus, Schouppe profite de l'absence de Parlement et du Gouvernement démissionnaire pour donner sans aucun contrôle de telles instructions, c'est inadmissible. En ma présence, lors d'une réunion publique tenue à l'aéroport le 25 mars 2010, son Directeur de Cabinet à Schouppe nous a tous bien dit qu'on commencerait à changer de piste dès que le vent frôlerait la valeur de 5 noeuds et qu'on doit impérativement avoir changé de piste au plus tard avant que le vent n'atteigne les 7 noeuds.

François van Hoobrouck, Vice-Président de l'UBCNA, rappelle que la norme de vent est actuellement de 7 noeuds, et que Bert Anciaux avait déjà voulu en 2004 à trois reprises descendre la norme à 5 noeuds, mais que sa décision avait été suspendue par le Conseil d'Etat.

La décision de Schouppe n'est pas du tout négligeable, puisque la piste 02 va voir son augmentation tripler de 8 à 25 %, tandis que l'emploi de la meilleure piste, la 25R, va chuter de 85 à +/- 70 % de jours d'utilisation par an.

Enfin, Etienne Schouppe ne respecte pas du tout le principe des affaires courantes, et prend dans un silence totale de telles décisions lourdes de conséquence, ce qui est totalement étonnant.

François van Hoobrouck
Vice-Président UBCNA

J.Milquet: le prochain gouvernement devra corriger les instructions litigieuses de Schouppe

BRUXELLES 04/06 (BELGA) = Le prochain gouvernement devra "corriger les instructions litigieuses du secrétaire d'Etat à la Mobilité Etienne Schouppe", a affirmé vendredi la présidente du cdH, Joëlle Milquet, à la suite de l'annonce d'une modification des normes de vent à respecter sur les pistes de l'aéroport de Bruxelles national.

Selon l'Union belge contre les Nuisances des Avions (UBCNA), M. Schouppe a diminué, par la bande, en période d'affaires courantes, les limites de vent arrière autorisées sur toutes les pistes de l'aéroport alors que le gouvernement avait décidé de fixer cette norme à 7 noeuds sur les pistes préférentielles 25 et 20.

Conséquence: le nombre de vols va diminuer sur la piste principale (la 25 droite) et augmenter sensiblement sur la courte piste 02 moins sécurisée, estime l'association.

Par la voix de sa présidente, le cdH a regretté la publication récente par le secrétaire d'Etat d'une instruction "pas clairement rédigée et permettant diverses interprétations par les contrôleurs aériens" sur les normes de vent et la sélection des pistes à Bruxelles-National.

Rejoignant l'UBCNA sur plusieurs points, M. Milquet a ajouté que les chiffres portant sur les niveaux de bruit maximum étaient "incorrects" et que le principe du choix de la meilleure piste lorsque le vent est dépassé sur la piste préférentielle n'était pas non plus rédigé de façon claire.

Pour le cdH, il est clair que toute la problématique des nuisances sonores autour de Bruxelles-National devra être gérée « avec beaucoup plus de conviction et de méthode par le ministre en charge dans le futur gouvernement ».

Avions: E. Schouppe a pratiqué le fait accompli malgré ses engagements à la concertation

BRUXELLES 04/06 (BELGA) = La président du MR, Didier Reynders, a reproché vendredi au secrétaire d'Etat à la Mobilité, Etienne Schouppe, d'avoir mis le gouvernement devant le fait accompli, en période d'affaires courantes, dans le dossier des nuisances des avions, malgré ses engagements à la concertation pour chaque aspect de la mise en oeuvre de l'accord de février qui portait notamment sur les normes de vent.

Il a précisé avoir demandé jeudi la convocation d'un groupe de travail technique, pour obtenir des éclaircissements sur la mise en oeuvre de cet accord.

Le ministre a tenu à réagir à "certaines informations inquiétantes concernant la décision unilatérale du secrétaire

d'Etat de modifier les normes de vent applicables pour l'utilisation des pistes de l'aéroport de Bruxelles National.

Le vice-Premier ministre MR sortant a ainsi jugé qu'"en dépit des engagements répétés de concertation au sein du gouvernement chaque aspect de la mise en oeuvre de l'accord de février, M. Schouppe a mis le gouvernement devant le fait accompli, publiant, pour entrée en vigueur le 1er juillet prochain, les instructions concernant les règles de sélection des pistes".

Pour M. Reynders, il est essentiel que l'accord politique soit traduit "honnêtement". Cela implique, d'après lui, que la nouvelle norme de vent arrière, fixée à 7 noeuds, soit mise en oeuvre "strictement".

"Sept noeuds, ce n'est pas 5 noeuds. Le recours aux pistes moins sûres ne peut pas être anticipé dès lors que le vent sur la piste principale dépasse 5 noeuds", a souligné M. Reynders.

Nos autres communiqués de presse diffusés en fonction de l'actualité :

Communiqué de Presse de l'UBCNA du lundi 29 mars 2010

Belgocontrol en infraction : l'équipement électronique de l'aide à l'atterrissage sur la piste 02 (I.L.S.) a été installé sans autorisation ni permis depuis 2005 à Bruxelles-National

Belgocontrol vient de redéposer une demande de permis d'urbanisme à la commune de Woluwe-Saint-Pierre pour l'installation d'une antenne non-directionnelle d'aide de la navigation aérienne à la balise "Outer Marker piste d'atterrissage 02", avenue des Palombes ; sans préciser qu'il s'agissait toujours d'une tentative de régularisation de **l'antenne qui est en place illégalement depuis 2005**, sans aucun permis ni autorisation.

L'enquête publique se déroule du 22 mars 2010 au 6 avril 2010. Les observations et réclamations au sujet de ce dossier doivent être adressées par écrit au « Collège des Bourgmestres et Echevins de Woluwé St Pierre, avenue Charles Thielemans 93 à 1150 Bruxelles » **AVANT** le 6 avril 2010.

En 2005 déjà, sans aucun permis ni autorisation, BELGOCONTROL avait remplacé illégalement les anciennes installations en bois du système de guidage électronique des avions à l'atterrissage sur la piste 02 (Instrument Landing System I.L.S.) par un nouveau mât métallique d'une hauteur de 15 mètres.

Cette infraction a fait l'objet du Procès-Verbal BR.66.L5.023209/2005 pour édification illicite d'une antenne de transmission. Une demande postérieure de régularisation a été introduite, pendant les vacances d'été, par Belgocontrol en date du 25 juillet 2005.

En date du 15 septembre 2005, la Commission de Concertation de la Commune de Woluwé St Pierre a émis un avis **DEFAVORABLE** sur la demande d'urbanisme de Belgocontrol visant à installer une antenne « Outer Marker » pour la navigation aérienne à l'arrière de la propriété sise avenue des Palombes, 9, aux motifs – entre autres – que ce nouvel équipement permet à la fois d'améliorer la sécurité sur la piste 02, mais rend son utilisation possible par toutes les conditions atmosphériques ; considérant qu'en ce faisant la demande de Belgocontrol revient à modifier les conditions d'exploitation de l'aéroport en permettant l'utilisation intensive d'une piste qui à l'origine ne devait être utilisée que dans des conditions particulières et considérant que les répercussions sur l'environnement d'une telle modification doivent nécessiter une étude d'incidence.

En date du 28 novembre 2005, le Collège Echevinal a signifié à Belgocontrol sa décision de **remettre les lieux en pristin état**, étant donné que **l'infraction précitée n'est pas régularisable**.

En date du 16 mars 2007, la Direction de l'Urbanisme du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale a signifié par recommandé à Belgocontrol un **refus d'autorisation d'urbanisme** pour le placement d'une antenne Outer Marker pour la navigation aérienne à côté du bâtiment existant de Belgocontrol (avenue des Palombes).

Le nouveau dossier (introduit pourtant en date du 21 août 2007) par Belgocontrol, et soumis actuellement à l'enquête publique, ne semble pas correct : Belgocontrol prétend remplacer les anciennes antennes tendues et soutenues par des poteaux en bois qui n'existent plus, alors qu'un mât métallique a été installé en 2005 sans aucune autorisation ni permis.

Le dossier présente les photos de l'ancienne antenne avec des poteaux en bois qui ont peut être été sabotés, mais omet de montrer qu'une nouvelle antenne a bien été installée en 2005. Le dossier ne parle ni de modification de cette antenne métallique existante, ni de la régularisation de l'ancien dossier.

On est donc toujours dans une situation de totale infraction, avec un équipement ILS sur la piste 02 qui ne bénéficie depuis 2005 d'**AUCUNE AUTORISATION URBANISTIQUE** en bonne et due forme.

Pour l'UBCNA, cette attitude désinvolte de BELGOCONTROL est inadmissible : l'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages se fait donc depuis 2005 en totale infraction avec les règles urbanistiques bruxelloises, puisque l'équipement directionnel de guidage électronique des avions qui a été installé à la balise de Woluwe-Saint-Pierre a été construit et mis en service sans permis d'environnement et sans aucune autorisation administrative.

BELGOCONTROL n'est pas un Etat dans l'Etat et ne peut se permettre d'enfreindre les règlements et Lois de Belgique, ni d'utiliser des pistes d'atterrissage dont les équipements sont illégaux.

Comme aucune suite n'a été donnée par Belgocontrol aux ordres de remise en état des lieux tel qu'exigés en 2005 ni au procès-verbal pour infractions urbanistiques, l'UBCNA envisage de **procéder à une mise de scellés** sur les équipements illégaux qui équipent la balise de radio-guidage de Woluwe-Saint-Pierre afin d'empêcher l'utilisation illicite de cette balise et donc de la piste d'atterrissage 02.

Communiqué de l'UBCNA, Dimanche 18 avril 2010

Le silence est d'OR, aussi pour tous les aéroports !!!

La question que tout le monde pose actuellement à l'Union Belge Contre les Nuisances des Avions (asbl UBCNA) et aux riverains de Brussels Airport est toujours la même : **êtes-vous contents de cette situation où aucun bruit d'avions ne vient perturber votre calme ?**

La réponse à cette question est simple : bien entendu nous apprécions tous ce silence dans le ciel que nous n'avions plus connu depuis les tristes attentats contre les tours jumelles à New York. Mais nous ne pouvons pas nous réjouir non plus de cette situation où des milliers de passagers sont bloqués et où les compagnies aériennes subissent de graves pertes économiques.

De ce fait, nous nous rendons encore plus que jamais compte aujourd'hui à quel point les nuisances aériennes sont insupportables et détruisent par moment la vie de beaucoup trop d'habitants. Dans l'est de Bruxelles, nous venons de vivre une semaine d'enfer où la fameuse piste d'atterrissage 02 a été utilisée sans relâche jour et nuit. La différence est indescriptible.

Cette situation nous amène par contre aussi à d'autres réflexions bien plus fondamentales.

Pour l'UBCNA, il semble évident que la solution des nuisances aériennes causées par le trafic aérien de Brussels Airport, ne doit et ne peut pas venir d'une éruption volcanique en Islande, mais bien de décisions prises par le gouvernement fédéral en Belgique, ensemble avec les régions.

L'UBCNA est convaincue que le moment est peut-être enfin venu de réfléchir à plus long terme sur une politique ambitieuse de gestion du bruit, autre chose que la vision actuelle à court terme : juste « demain ».

Tout le monde se rend compte que la localisation géographique du site de Brussels Airport est très mauvaise, que ce mauvais aéroport ne cessera jamais de créer des nuisances et par conséquent des problèmes environnementaux, économiques et de santé publique.

La question de savoir où les avions doivent voler – plus sur Bruxelles, plus sur la périphérie Est ou plus sur la périphérie Nord - est une mauvaise question qui fausse totalement le problème et le débat.

Brussels Airport est enclavé dans une région densément peuplée, situation qui ne permet plus d'avoir comme voisin, pour les habitants, un aéroport. Les objectifs décrits dans le Plan START de la région flamande sont tout à fait irresponsables : doubler le trafic aérien à Brussels Airport est totalement suicidaire à terme et ne correspond plus d'aucune manière à une vision durable d'une société moderne et responsable de ses actes.

Nous vivons une époque où le thème de l'environnement est présent dans toutes les décisions prises, que ce soit au niveau de la taxation ou des incitations économiques. Des sommets avec les plus puissants de ce monde sont consacrés à l'environnement, mais à Brussels Airport on ne fait rien, on ne prend aucune mesure environnementale, et on ferme les yeux pour ne rien voir ou faire semblant de ne rien comprendre.

Il est plus que temps qu'une vision à plus long terme soit aussi à l'ordre du jour pour Brussels Airport. On ne peut plus - en l'an 2010 - limiter les réflexions à des considérations purement économiques, ce n'est plus en concordance avec la vision du monde d'aujourd'hui.

D'autres pays tout proche comme l'Italie (aéroports de Milan et Rome), le Portugal (aéroport de Lisbonne) ou la Turquie (aéroport d'Istanbul) ont compris que la proximité d'un aéroport par rapport à une grande ville, n'était plus acceptable d'un point de vue environnemental, non seulement pour des raisons de nuisances sonores, mais également pour des raisons de pollution et de santé public.

Ces autres capitales ont eu la sagesse de déplacer leurs aéroports hors des zones urbaines et, contrairement à ce qu'on veut toujours nous faire croire pour Brussels Airport, sans bain de sang social au niveau de l'emploi, ni pertes économiques, bien au contraire.

Pour l'UBCNA, la situation que nous vivons aujourd'hui doit avant tout servir de réflexion à l'avenir du transport aérien et de la localisation des aéroports. Il faut cesser de prendre « demain » comme moteur dans la prise de décision.

Que ces milliers de personnes bloquées dans les aéroports et que les pertes économiques des compagnies aériennes servent au moins à faire naître une réflexion sur les nuisances des aéroports, leur mauvaise localisation au centre des villes. Beaucoup d'habitants de Bruxelles et de sa périphérie ont enfin redécouvert ce que c'est la vie paisible sans nuisances aériennes, sans pollution non contrôlée et sans crainte de devoir passer le week-end cloîtrés chez eux pour échapper à un vacarme d'avions sans cesse plus envahissant.

Personne ne se portera plus mal s'il fallait à l'avenir à Bruxelles embarquer dans un train avant d'aller prendre l'avion dans un nouvel aéroport hors zones urbaines qui ne serait plus situé à 2 minutes de la capitale de l'Europe.

Communiqué de l'UBCNA du lundi 17 mai 2010

Schouppe ne respecte pas le principe des affaires courantes et fait de l'électoratisme

L'Union Belge Contre les Nuisances des Avions (asbl UBCNA) est indignée de l'annonce faite par Etienne Schouppe de la soudaine création d'un fonds pour les tuiles arrachées par les avions.

Tout d'abord, car ce dossier qui traîne depuis 20 ans, n'est pas une initiative nouvelle et ne peut être décidé en périodes d'affaires courantes. Schouppe interprète la notion d'affaires courantes comme celle des affaires en cours, alors qu'il s'agit d'affaires prudentes, soit uniquement des affaires habituelles relatives à la gestion normale de l'état. Ce dossier n'est pas des affaires courantes.

Ensuite, parcequ'en créant ce fonds, Schouppe légitime le fait que les avions peuvent voler très bas et arracher les tuiles. C'est l'origine du problème (les avions trop bas) qu'il fallait corriger et pas panser la blessure par de l'argent. Ce fonds Vortex permet en fait qu'on arrache la toiture des maisons proches de l'aéroport, et que les tuiles seront simplement remplacées car payées par les compagnies aériennes.

Enfin, parce que Schouppe ne cesse de s'opposer à un fonds identique mais pour financer les isolations et les expropriations autour de l'aéroport. Un tel fonds d'expropriation serait bien nécessaire pour Diegem et Haren, là où on continue de construire sans aucun scrupule de nouvelles habitations en bout de piste. Schouppe devrait plutôt intervenir auprès de la région flamande, afin qu'elle ait au moins une politique intelligente d'aménagement du territoire autour de l'aéroport, au lieu de délivrer des permis pour du logement à 100 mètres des pistes.

L'UBCNA signale que Schouppe par ce fonds sur les tuiles fait plaisir à son électorat entre Louvain et Zaventem; mais le même Schouppe n'a pas avancé d'un millimètre dans la mise en oeuvre de l'accord du Conseil des Ministres de février 2010.

Schouppe n'a rien fait, ni sur les normes de vent, ni sur les routes à améliorer ni sur le retrait des avions anciens et bruyants.

Visiblement cet accord qui ne semble plus arranger Schouppe a retrouvé le fameux frigo, là où plein d'autres décisions à connotation communautaire sont mises au placard, et gelées.

Communiqué de Presse de l'UBCNA du mercredi 19 mai 2010

UBCNA demande le démontage de la balise O2 illégale à Woluwé St Pierre

La Commission de concertation de la commune de Woluwe-Saint-Pierre a rendu en avril 2010 pour le seconde fois un **avis NEGATIF** sur la demande introduite par Belgocontrol, en vue de régularisation l'antenne servant à aiguiller les atterrissages sur la piste O2 (Balise Outer Marker Piste O2, avenue des Palombes à Woluwe St Pierre)

Belgocontrol doit comme tout citoyen appliquer les règlements et respecter les décisions urbanistiques. Cette antenne de la balise ILS de la piste 02 est illégale, et fonctionne depuis 2005 sans aucune autorisation. La commune a pourtant bien dressé procès-verbal et ordonné la remise en état des lieux et l'enlèvement de l'antenne, mais Belgocontrol persiste dans l'illégalité de son équipement ILS d'aide à l'atterrissage sur la piste 02.

L'UBCNA demande au Bourgmestre Draps de Woluwe-Saint-Pierre qu'il prenne toutes les initiatives légales pour faire cesser cette grave infraction urbanistique de Belgocontrol, et aux Ministres régionaux bruxellois Picqué (Aménagement du territoire) et Kir (Urbanisme) de veiller à ce que la région de Bruxelles poursuive aussi cette infraction et exige encore une nouvelle fois la remise en état des lieux et le démontage de l'antenne illégale de transmission.

Cette antenne a été installée en 2005, sans aucun permis ni autorisation par BELGOCONTROL, qui a remplacé les anciennes installations en bois du système de guidage électronique des avions à l'atterrissage sur la piste 02 (Instrument Landing System I.L.S.) par un nouveau mât métallique d'une hauteur de 15 mètres, ce meilleur équipement illégal permet à lui seul d'intensifier l'emploi de la piste 02 pour les atterrissages.

Cette infraction a fait l'objet du Procès-Verbal BR.66.L5.023209/2005 pour édification illicite d'une antenne de transmission. Une demande postérieure de régularisation a été introduite, pendant les congés, par Belgocontrol en date du 25 juillet 2005.

En date du 15 septembre 2005, la Commission de Concertation de la Commune de Woluwé St Pierre a émis un premier avis **DEFAVORABLE** sur la demande d'urbanisme de Belgocontrol visant à installer une antenne « Outer Marker » pour la navigation aérienne à l'arrière de la propriété sise avenue des Palombes, 9, aux motifs – entre autres – que ce nouvel équipement permet à la fois d'améliorer la sécurité sur la piste 02, mais rend son utilisation possible par toutes les conditions atmosphériques ; considérant qu'en ce faisant la demande de Belgocontrol revient à modifier les conditions d'exploitation de l'aéroport en permettant l'utilisation intensive d'une piste qui à l'origine ne devait être utilisée que dans des conditions particulières et considérant que les répercussions sur l'environnement d'une telle modification doivent nécessiter une étude d'incidence.

En date du 28 novembre 2005, le Collège Echevinal a signifié à Belgocontrol sa décision de remettre les lieux en pristin état, étant donné que l'infraction précitée n'est pas régularisable.

En date du 16 mars 2007, la Direction de l'Urbanisme du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale a signifié par recommandé à Belgocontrol un refus d'autorisation d'urbanisme pour le placement d'une antenne Outer Marker pour la navigation aérienne à côté du bâtiment existant de Belgocontrol (avenue des Palombes).

Le nouveau dossier de 2010 (pourtant introduit en date du 21 août 2007), qui vient d'être soumis à l'enquête publique, n'était pas correct, et prétendait vouloir remplacer les anciennes antennes tendues et soutenues par des poteaux en bois, alors qu'un mât métallique a bien été installé sans aucune autorisation.

On est donc toujours dans une situation de totale infraction, avec un équipement ILS sur la piste 02 qui ne bénéficie depuis 2005 d'**AUCUNE AUTORISATION URBANISTIQUE** en bonne et due forme.

Il s'agit d'une dérogation pour une antenne dans une zone d'habitation à prédominance résidentielle, au Plan Particulier d'Aménagement du Sol pour une question de gabarit, de hauteur ainsi qu'une modification des caractéristiques urbanistiques.

Communiqué UBCNA du Lundi 24 mai 2010

Avion totalement interdit et infractions pour la Pentecôte à Bruxelles-National

L'UBCNA dénonce l'incarcence de Belgocontrol qui active la piste 02 sans aucun vent et pire qui laisse atterrir sur la piste 02 des avions totalement interdits de vol à Bruxelles-National

Peggy CORTOIS - Administratrice déléguée de l'UBCNA (qui n'est absolument pas candidate aux élections) - dénonce l'incarcence totale de Belgocontrol :

- la piste d'atterrissage 02 a été mise en service le dimanche de la Pentecôte sans aucun motif pertinent, avec un vent moyen de 1 à 2 noeuds, alors que la limite de vent arrière fixée à 7 noeuds mais sur la piste 25 n'a jamais été réellement dépassée, pour preuve de toutes ces anticipations, on est repassé en 25 dimanche en début de soirée, juste avant la pointe du trafic.

- mais pire, **un avion cargo, un véritable MONSTRE trop bruyant, et totalement interdit de vol de jour comme de nuit à Bruxelles-National, a bien atterri hier (photo libre de tous droits à l'appui) : un**

Antonov Cargo 124, immatriculé RA.82043 (Russie) assurant le vol commercial VDA.7898 Volga Dnieper Aviation Bureau Design (Russie). Cet avion d'un poids total de 392 tonnes ne peut plus opérer à Bruxelles-National depuis octobre 2009 au motif que son niveau de bruit individuel à l'atterrissage dépasse la limite admise de jour qui est de 24 et que son niveau de bruit au décollage qui est de 86,1 dépasse la limite autorisée de jour qui est de 48 (et qui est de 24 en soirée, de 12 en matinée et de 8 de nuit).

MAIS comme cet Antonov 124 Cargo n'est pas venu au moins 5 fois en 2009, il ne peut bénéficier des généreuses exceptions de Schouppe qui auraient pu le tolérer jusqu'en octobre 2014. Cet Antonov 124 RA.82043 ne peut donc ni atterrir ni décoller de Bruxelles-National, et Belgocontrol qui n'est pas un état dans l'état, devait interdire à cet avion de se présenter à Bruxelles-National.

L'excuse qui sera certainement invoquée par Schouppe et Belgocontrol pour tenter de justifier l'injustifiable présence au sol de cet avion, sera celle d'un pseudo vol militaire. Or, l'indicatif du vol est bien VDA soit Volga Dnieper Aviation, qui est une société privée et pas l'indicatif de vol d'un pays ou d'une composante aérienne d'une armée ou d'un état.

Ce vol était un vol civil, cet avion interdit n'avait pas à atterrir à Bruxelles-National et encore moins sur la piste 02.

L'Union Belge Contre les Nuisances des Avions dénonce le manque de responsabilité de Belgocontrol, dont les directeurs - une fois de plus - font preuve d'une incompétence totale dans une incapacité notoire à faire respecter les Lois et les règlements.

Le bilan aéronautique d'Etienne Schouppe est tout à fait nul, rien n'a réellement avancé dans ce dossier, Schouppe refuse de prendre les bonnes initiatives pour faire appliquer la décision du Conseil des Ministres du 26 février 2010. Pour l'UBCNA, le prochain Ministre de la Mobilité et des Transports ne peut plus être un néerlandophone, après une succession de mauvais ministres (Anciaux, Landuyt, Leterme, Van Rompuy et Schouppe); il conviendra à l'avenir de désigner à ce poste un francophone neutre, compétent et impartial.

Régionalisation des aéroports : communiqué de l'UBCNA du vendredi 28 mai 2010

L'UBCNA, la plus importante association belge regroupant des communes et riverains d'aéroports a pris connaissance du mémorandum adressé au futur gouvernement fédéral par les dirigeants de Liège Airport, lesquels demandent une régionalisation de Zaventem, ex-Bruxelles-National.

Pour l'UBCNA, c'est très clair : ou on régionalise TOUT en matière de politique aéroportuaire ou rien. Quand on dit tout cela traite aussi bien de l'espace aérien que de la gestion des aéroports que de la certification des avions et des agréments de vol ainsi que du contrôle aérien.

L'UBCNA adresse donc une mise en garde à tous les nationalistes qui veulent récupérer pour la Flandre la gestion de Zaventem ex-Bruxelles-National : on va être très clair : si on régionalise la politique aéroportuaire en Belgique, cela implique dans une logique confédérale que l'espace aérien serait aussi régionalisé. Et de ce fait, il faudrait un traité de coopération entre les entités confédérées quant au survol des autres régions.

Bruxelles-Capitale, gestionnaire de son espace aérien, ne se laissera pas devenir la poubelle aéronautique de la Belgique. Si la Flandre veut elle seule autogérer son aéroport à Zaventem, elle doit aussi auto-gérer ses nuisances et les prendre au-dessus de son seul territoire. C'est à prendre ou à laisser, c'est tout ou rien; mais pas de solution hybride à la sauce belge.

Une éventuelle régionalisation de Zaventem n'est envisageable, pour l'UBCNA, qu'à la seule condition que l'espace aérien soit aussi régionaliser. Il serait en effet inacceptable que la Région flamande développe son aéroport régional de Zaventem aux portes de Bruxelles, en en faisant subir exclusivement toutes les nuisances que sur une autre région, en l'occurrence la Région de Bruxelles-Capitale.

Si les politiques séparatistes veulent que les Régions deviennent totalement maîtres de leurs aéroports, alors ces mêmes régions doivent aussi devenir maîtres de leur espace aérien.

La Région de Bruxelles-Capitale sera alors responsable de la gestion de son espace aérien et pourrait le limiter ou en restreindre l'accès, afin que Bruxelles puisse respirer sans devenir la poubelle sonore de Zaventem.

Peggy CORTOIS
Administratrice-déléguée de l'UBCNA

Etienne Schouppe, un Secrétaire d'Etat au bilan fort immobile

L'auto-désignation surprise d'Etienne Schouppe, comme Secrétaire d'Etat à la Mobilité adjoint au Premier Ministre le 20 mars 2008 résulte d'un mélange savant d'intrigues en interne du CD&V qui voulait le pousser hors de la présidence temporaire du parti qu'il exerçait suite au départ au Gouvernement de Jo Vandeuren, et d'égo surdimensionné de Schouppe qui s'est nommé lui-même à 66 ans, histoire d'obtenir son bâton de maréchal politique.

On allait voir ce qu'on allait voir, enfin un politique-technicien qui savait ce qu'étaient les transports ; pourtant sa nomination fut fortement contestée par pas mal de professionnels du secteur, échaudés par la totale absence de gestion des précédents Ministres Anciaux et Landuyt.

En terme footballistique, on peut dire que de tous les membres du Gouvernement, Schouppe fut l'attaquant le plus tenu par la « culotte », le plus observé, le plus espionné et que le moindre de ses faits et gestes était toujours suspect. Les partis francophones, ainsi que l'Open-VLD, se sont souvent unis par l'entremise de leurs Vice-Premiers, ainsi que leurs cabinets, pour bien marquer Schouppe et ne pas lui permettre d'occuper le terrain.

Le bilan de Schouppe après deux ans d'exercice comme Secrétaire d'Etat à la Mobilité est bien maigre : beaucoup d'effets d'annonces, souvent par surprise, de nombreuses tentatives de déstabiliser les autres membres du Gouvernement en annonçant des accords qui n'en étaient pas, du bluff, de la pub, du vent mais en fait très très peu de choses réellement obtenues.

La spécialité de Schouppe étant de vendre pour acquis un des ces énièmes projets qui n'avait même pas encore été discuté en inter-cabinets, pas plus qu'en Kern ; ce qui fit de lui, l'homme politique flamand, au Fédéral, dont ses collègues se méfient toujours le plus : pas régulier pour un clou, il faut relire à la moindre virgule près toute note provenant du Cabinet Schouppe, tellement les pièges et autres arnaques sont nombreuses. Toujours relire les renvois à des bas de pages, qui parfois disent le contraire du contenu dans le corps du texte.

Le bilan de Schouppe se résume par beaucoup de scoop qui n'ont jamais passé le cap du Conseil des Ministres, pour très peu de dossiers qui ont réellement abouti. On l'a beaucoup vu à la télé, même toutes les heures pendant l'éruption volcanique islandaise, mais pour peu de résultats.

Les seuls dossiers concrets qu'il a fait avancer sont :

- création d'une banque carrefour central des véhicules automobiles, pour centraliser les données des numéros de châssis de tout le parc automobile
- création de l'autorité indépendante de contrôle sur la sécurité ferroviaire en Belgique, indépendante de la SNCB
- instauration d'un permis de conduire européen au format de carte bancaire
- réforme des services de médiation du transport ferroviaire et aérien en Belgique

Tous ses autres dossiers ont été bloqués par les fastidieux inter-cabinets, le Kern et le Conseil des Ministres faute de consensus politique :

- Belgocontrol : Schouppe n'a pas su boucler la préparation des nouveaux contrats de gestion, la désignation des nouveaux dirigeants et n'a pas su régler la question du trou de 32 millions d'euros de déficit pour l'exercice 2010 ; trop préoccupé à vouloir caser l'un ou l'autre de ses proches dans cette entreprise publique autonome. Il a commandité un Audit à KPMG, audit qui a été rédigé par la Présidente des Jeunes CD&V d'Alost, toute acquise à sa cause.
- Plaques européennes : Schouppe s'est mis tous les francophones à dos avec son projet de plaque européenne noire et jaune (aux couleurs de la Flandre), laquelle coûterait 25 € et serait délivrée par La Poste. En l'absence d'urgence, ce dossier sera à trancher par le prochain Gouvernement, en tenant compte du front francophone qui exige le maintien des couleurs rouge et blanc actuelles
- Code de la Route : Schouppe est sorti tout seul dans la presse flamande avec de grandes idées de réforme du Code de la Route et de la signalisation routière, irritant ses collègues. Pas le moindre document à ce sujet n'a abouti au Conseil des Ministres, que des effets d'annonce
- Permis de Conduire : cas identique, sortie individuelle de Schouppe sur la réforme du permis de conduire, la fin de la filière libre et le retour aux auto-écoles ; alors que ce dossier n'a fait l'objet d'aucune étude sérieuse au sein du Gouvernement
- Survol des prisons : encore un coup de baguette magique sorti de nulle part, une de ses idées : ne plus survoler les prisons, alors que le Gouvernement bruxellois compte en construire une toute nouvelle à Haren en bout de la piste 25 ; dossier rejeté
- Accord sur les vols de nuit et Bruxelles-National : Schouppe n'a dans ce dossier été que l'exécutant de la première décision politique de Leterme, avec un premier accord obtenu à l'arrachée en décembre 2008.

Par contre, l'accord de février 2010 lui fut imposé par le Kern, ce qui ne lui a pas plus, d'où sa réaction de s'asseoir dessus, et de n'avoir rien fait pour le mettre en œuvre. La patate chaude est refilée au prochain gouvernement, son bilan aéroportuaire est nul. Le jour de la démission du Gouvernement, Schouppe a toutefois tenté le coup de force en essayant de mettre en service une décision sur les normes de vent contraire à l'accord gouvernemental

- Service de Médiation de l'Aéroport : il a profité du détachement dans un cabinet de son directeur francophone pour imposer une de ses créatures transparentes de Gand, laquelle a eu pour premier objectif de réduire au silence la contestation des riverains contre son inaction, réduisant ce service si efficace alors à rien
- Indemnisation des compagnies aériennes : après avoir crié qu'il aiderait les compagnies aériennes, il s'en est remis au bon vouloir de l'Europe, laissant tomber ses promesses d'aide aux compagnies après la fermeture de l'espace aérien belge lors de l'éruption volcanique
- Loi sur les procédures de vol en Belgique : il s'est fait magistralement recaler par le Conseil d'Etat, et n'a pu fournir aucune réaction valable sur son mauvais projet, très mal argumenté et préparé dans la précipitation
- Accident de Buizingen : comprenant très vite qu'il pourrait en payer les pots cassés, il s'est débrouillé pour ne pas intervenir, estimant que s'il avait la tutelle sur la législation ferroviaire, la gestion des compagnies SNCB était du ressort de sa collègue Vervotte
- Terminal Low Cost : il a tenté de rouler ses partenaires francophones dans la farine, en cachant l'objectif réel de son texte de Loi, prétextant une harmonisation d'une directive européenne, alors qu'il a été proprement et parfaitement lobbyé par Brussels Airport en vue d'autoriser la création d'une activité Low Cost à Bruxelles. Ce dossier très maladroitement négocié est renvoyé au plus tôt à avril 2011
- Traitement des bagages à Bruxelles-National : pour une raison inconnue, il a voulu imposer l'ouverture du marché d'enregistrement et de traitement des bagages et d'assistance au sol des avions à un troisième opérateur ; devant la menace d'un réel bain de sang social que provoquerait une telle mesure, il a laissé pourrir la situation face à un front commun patrons-syndicats et usagers hostile à une telle mesure
- Institut Belge de la Sécurité Routière : il a mis son grappin sur cet institut pourtant normalement autonome, en déboulant le Directeur compétent et honnête mais francophone, pour en faire sa boîte de communication lors de la moindre opération BOB d'alcofest le long de nos routes
- Banque centrale des permis de conduire : il a échoué dans la négociation avec ses partenaires, par manque de loyauté

Son bilan politique est très faible, il est contesté de toutes parts, en interne au CD&V, et par tous les partis francophones. Vu sa popularité, il sera certainement réélu Sénateur, mais fera-t-il partie d'un prochain Gouvernement ? Rien n'est moins sûr, car échaudés par ses visions très personnelles de ses dossiers, et surtout par le manque total de confiance de la part de tous les autres partenaires ; les francophones estiment qu'après Anciaux, Landuyt, Leterme, Vervotte, Schouppe et Van Rompuy, il est temps que ce porte-feuille de la Mobilité retourne dans le giron francophone.

Présentation d'Etienne Schouppe

Etienne Schouppe est titulaire d'une licence en sciences commerciales et financières obtenue en 1967 à la Haute école Erasmus de Bruxelles. Il s'est longtemps concentré sur une carrière à la SNCB, n'exerçant que des mandats locaux. Il est devenu conseiller communal CVP de Liedekerke en 1977, puis premier échevin de 1983 à 1989, et bourgmestre de 1989 à 2000. Il est depuis resté conseiller communal et est toujours Président du Conseil Communal de Liedekerke.

Devenu Chef de Cabinet de la Secrétaire d'Etat aux Postes et Télécommunications, Paula D'Hondt, Étienne Schouppe fut nommé par le Gouvernement Fédéral comme administrateur délégué de la SNCB en 1987. La construction des lignes à grande vitesse et le développement de la filiale logistique ABX figurent parmi les évolutions importantes de son mandat. Cette filiale avait, d'après Schouppe, une importance stratégique dans la voie vers la privatisation du transport ferriviaire en Europe. En 2000, elle disposait, notamment grâce à des rachats, d'un réseau étendu de transports terrestres, maritimes et aériens en Europe et en Asie. Durant ce mandat, l'effectif de l'entreprise fut également réduit de 68 000 à 42 000 personnes.

La carrière d'Etienne Schouppe dans les transports ferroviaires cessa en avril 2002, du fait de difficultés apparues entre lui et la ministre des Transports d'alors Isabelle Durant, dont les visions sur l'avenir et la restructuration du secteur étaient opposées. Sa succession fut difficile : Christian Heinzmann, dirigeant de Luxair, fut d'abord appelé à succéder à Schouppe, mais accepta puis déclina la proposition. Karel Vinck, ancien président de l'organisation patronale flamande VEV, fut finalement nommé administrateur délégué de la SNCB, tandis qu'Etienne Schouppe demeurait président d'ABX jusqu'en novembre 2003.

La carrière politique nationale d'Etienne Schouppe débuta lors des élections fédérales de 2003, lorsque le président du CD&V Stefaan De Clerck lui proposa de rejoindre la liste sénatoriale du parti. Schouppe décida de ne pas poursuivre sa carrière dans le privé, et se lança dans la campagne électorale, en partie, d'après ses propres dires, par revanche envers la politique¹. Il obtint un score surprenant de 117 000 voix de préférences, soit plus du double de ce qu'il escomptait, et devint de ce fait un « poids lourd » du parti. Il y fut élu secrétaire politique.

Aux élections régionales de juin 2004, il fut candidat au Parlement flamand dans la province de Flandre orientale. Il fut élu, et nommé peu après sénateur communautaire par ses pairs. Du fait de la nomination de Jo Vandeurzen au ministère de la Justice du Gouvernement Verhofstadt III, Étienne Schouppe est devenu le 20 décembre 2007 président intérimaire du CD&V². Il entre lui-même dans le gouvernement Leterme I le 20 mars 2008 comme secrétaire d'État auprès du Premier ministre chargé de la Mobilité.

Il présente lors du Conseil des Ministres du vendredi 19 décembre 2008 - une heure avant la démission d'Yves Leterme - un nouveau plan de vol pour l'aéroport de Bruxelles-National, lequel succède au très contesté Plan de Dispersion de Bert Anciaux. Le Plan Schouppe mieux équilibré et respectable est entré en service le lundi 2 février 2009 sans faire l'objet de la moindre contestation, après avoir été approuvé par les partis composant la majorité gouvernementale au Fédéral. De façon toute aussi secrète, il négocie un second accord approuvé à la surprise générale par le Conseil des Ministres du vendredi 26 février 2010 sur les nouvelles routes de décollage ainsi que sur les valeurs des normes de vent à Bruxelles-National; plan Schouppe qui est en cours de préparation.

**Nouveau : Profil Facebook, Ubcna Belgium , rejoignez-nous !!!
Des photos, des commentaires, des articles, tout sur l'UBCNA !!**

Zaventem : Schouppe recalé !

Le conseil d'Etat lui reproche d'ignorer les droits des riverains et de mentir. Il rappelle au secrétaire d'Etat le retard en matière de plan d'action contre le bruit.

Malgré la période d'affaires courantes en raison de la démission du gouvernement fédéral, le secrétaire d'Etat à la Mobilité, Etienne Schouppe (CD&V) est particulièrement actif. Il a élaboré un avant-projet de loi visant à créer un cadre juridique stable pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (procédures de vol, etc.). Il a envoyé une copie aux gouvernements régionaux et à la section législation du conseil d'Etat (CE) pour avis. La plus haute juridiction a rendu ses observations dont "La Libre" a eu connaissance.

Et il faut dire que les censeurs de la haute juridiction reprochent à M. Schouppe de ne pas accorder l'attention qu'il faut à la situation des riverains dans son avant-projet de loi. "Il convient d'être particulièrement attentif aux droits des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National, à la santé et à la protection d'un environnement sain, consacrés par la Constitution ainsi qu'au droit au respect de la vie privée et familiale garanti par la Convention européenne des droits de l'homme et par la Constitution" , lit-on dans le document.

Les membres de la section législation rappellent également que la répartition des nuisances sonores entre les riverains de Brussels Airport doit pouvoir être justifiée au regard du principe d'égalité consacré par les articles 10 et 11 de la Constitution. "Il revient à l'auteur de l'avant-projet de s'assurer que les options qu'il entend consacrer ont bien été choisies après une analyse de leur impact sur les droits fondamentaux précités et sont la résultante de la recherche d'un juste équilibre entre l'intérêt général et les différents intérêts particuliers en cause. L'exposé des motifs doit donc être complété sur ce point" , concluent les magistrats de la section législation du CE sur cet aspect de l'avant-projet.

D'après eux, contrairement à ce que soutient le secrétaire d'Etat, son texte ne garantit pas la transposition correcte d'une directive européenne dont la teneur figure déjà dans une loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de plans et programmes sur l'environnement et la participation du public à l'élaboration de ces plans et programmes. En effet, les commentaires de certains articles laissent à penser que dans certaines conditions, on peut s'écarter des dispositions de la loi. "Le conseil d'Etat n'aperçoit pas ce qui justifierait, dans le cas de l'élaboration des procédures de vol et des restrictions d'exploitation applicables à l'aéroport de Bruxelles-National, de s'écarter des procédures prévues par la loi du 13 février 2006" , observe le conseil d'Etat.

Pour lui, Etienne Schouppe affirme des choses qui ne sont pas vraies en matière de gestion du bruit des avions. "Contrairement à ce qu'indique l'article 2, alinéa 3 de l'avant-projet, celui-ci ne peut être considéré comme assurant la transposition, même partielle de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. L'article 2 doit être corrigé sur ce

point" , notent encore les magistrats de la section législation du CE. Ils rappellent au passage à Etienne Schouppe le retard pris par la Belgique dans l'élaboration d'un plan d'action visant à gérer les problèmes de bruit et les effets de celui-ci, y compris si nécessaire leur réduction. Car le plan d'action aurait dû être adopté au plus tard le 18 juillet 2008 pour l'aéroport de Bruxelles-National ! De plus, le plan d'action doit être adopté via un accord de coopération vu l'imbrication des compétences régionales (communication, transport, bruit) et fédérales (police générale, sécurité de la circulation aérienne).

Dans son avant-projet de loi, Etienne Schouppe prévoit la mise en place d'un comité d'avis chargé de l'éclairer sur la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement des propositions de procédures de vols ou de leurs modifications. Il sera composé de quatre membres effectifs et de quatre suppléants. Il se réunira sous la présidence du directeur général de la Direction générale du transport aérien (DGTA) et pourra inviter des experts à ses réunions.

APPEL AU SOUTIEN DE NOS ACTIONS PAR LE RENOUELEMENT DE VOTRE COTISATION UBCNA POUR 2010

Membre sympathisant

15 € (minimum)

Membre adhérent

25 € (minimum)

Membre d'honneur

50 € (minimum)

***A verser sur le compte ING de l'UBCNA : 310-0776112-04
Drève des Shetlands, 15 à 1150 Bruxelles***

**Nouveau : Profil Facebook, Ubcna Belgium , rejoignez-nous !!!
Des photos, des commentaires, des articles, tout sur
l'UBCNA en temps réel, vivez l'actualité, donnez votre opinion,
commentez nos actions et nos prises de position et soyez les
premiers informés en temps réel de toute l'actualité.**

***L'Union Belge Contre les Nuisances des Avions – UBCNA-, fondée en 1991, par Jacques Vandenhoute, Sénateur honoraire, Bourgmestre honoraire de Woluwe-Saint-Pierre est la plus importante association belge de défense de riverains d'aéroport.
Elle est présidée depuis Janvier 2008 par Didier Gosuin, ancien Ministre, Député-Bourgmestre d'Auderghem.***

L'UBCNA est dirigée par Peggy Cortois, qui se bat pour que tous les responsables politiques prennent conscience des nuisances énormes que le trafic aérien génère autour de Bruxelles-National.

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.