



Nouveau : Profil Facebook, Ubcna Belgium , rejoignez-nous !!!

1991-2011 : 20^{ème} anniversaire de l'UBCNA

INVITATION A TOUS : Réception de Nouvel-An de

l'AWACSS et de l'UBCNA

le dimanche 16 Janvier 2011 dès 11 heures 00

Les membres du comité Awacss-Wezembeek en collaboration avec UBCNA-BUTV et Wake-Up Kraainem, ont le plaisir de vous inviter à leur Drink de Nouvel An le dimanche 16 janvier 2011 entre 11 h 00 et 14 h 00 au Centre d'art et de culture « la Fermette » à Wezembeek-Oppem.

Ce sera une belle occasion pour nous de vous remercier de votre soutien et une opportunité pour vous de nous faire part de vos questions ou suggestions.

Nous pourrons ainsi discuter ensemble de l'évolution de la situation de la problématique des survols, des négociations en cours sur les normes de vent et sur les modifications des routes de décollage ainsi que des actions juridiques qui sont toujours en cours.

Nous vous remercions de bien vouloir confirmer votre présence par email à l'adresse info@awacss.be ou par courrier postal à Awacss, Bergenblok 48, 1970 Wezembeek-Oppem.

Adresse du jour : Centre d'art et de culture "La Fermette ", Chemin au Bois, 1970 Wezembeek-Oppem.

Excellente année 2011 à tous !!

Aéroport de Zaventem : la santé des riverains ne peut pas attendre une réforme de l'Etat !

L'émission « Images à l'appui » diffusée sur RTL-TVI a démontré une nouvelle fois les terribles souffrances des riverains qui vivent sous la piste d'atterrissage 02 (initialement piste auxiliaire de secours) dont l'utilisation abusive et illicite a été condamnée par le Tribunal de Première Instance, condamnation confirmée et en Appel et en Cassation.

Le 26 février 2010, Etienne Schouppe a annoncé triomphalement la conclusion d'un accord gouvernemental qui devait améliorer la situation des riverains. Cet accord n'a jamais été appliqué totalement.

Pourtant, rien est moins vrai. Ce gouvernement a lamentablement échoué dans ce dossier. Et comme dans tant d'autres dossiers, tous les partis politiques en sont responsables. Tant de promesses en l'air ! (c'est malheureusement bien le cas de le dire).

- La piste 02 est toujours utilisée d'une façon illicite et abusive provoquant une énorme souffrance chez des milliers de personnes. Son utilisation est insupportable, tant de nuit que de jour.

- Les nombreux jugements ne sont toujours pas respectés. L'Etat belge et Belgocontrol s'estiment toujours au-dessus de la justice et bafouent tous les jugements ouvertement sans aucune vergogne.

- Les critères de vent - pris en compte pour le choix des pistes – continuent à être déterminés en fonction des multiples compromis politico - communautaires sans aucun caractère aéronautique sérieux.

- Nos élus décident toujours allègrement quelle piste peut ou ne peut pas être utilisée en fonction des personnalités politiques qui habitent ou non en bout de piste

- Le droit à l'information des riverains est sans cesse ignoré, Belgocontrol n'applique aucune transparence de ses processus décisionnels et cache toutes les informations et données météo.

- Le droit des riverains à porter plainte est réduit à un formulaire électronique administratif obligatoire. Plus aucune autre plainte n'est prise en compte par le service de médiation depuis sa reprise en main par la VLD Els Van Gelder, médiatrice ff. qui n'a aucune indépendance ni autonomie et qui est totalement aux ordres de Schouppe.

- Le service de médiation est muselé par Belgocontrol qui refuse catégoriquement de fournir des renseignements précis et en temps réel. Depuis 2009, ce service est totalement inutile.

- Contrairement aux aéroports wallons , autour de Zaventem aucune politique d'aménagement du territoire : pas d'isolations, pas d'expropriations, mais des constructions à Diegem et Haren au bout de la principale piste de décollage 25.

- Aucune limitation du trafic aérien, malgré la proximité d'une agglomération urbaine densément peuplée.

L'UBCNA dénonce une situation catastrophique et chaotique autour de Zaventem et est bien décidée à remettre ce dossier sur la table du gouvernement : la santé des riverains ne peut pas attendre une réforme de l'Etat !

Le drame des atterrissages sur la piste secondaire 02 est bien une affaire courante, il appartient à Schouppe et à Belgocontrol d'appliquer correctement les valeurs des normes de vent qui ont fait l'objet d'un accord politique le 26 février 2010 et de mettre en service les nouvelles routes de décollage reprises dans cet accord. Ce qui n'est toujours pas le cas, Schouppe préférant maintenir le blocage total dans ce dossier en organisant le chaos généralisé.

Peggy CORTOIS, Administratrice-déléguée

Didier GOSUIN, Président

François van HOOBROUCK, Vice-Président

Olivier MAINGAIN, Vice-Président

Olivier JORIS, Vice-Président

Bernard GUILLAUME, Secrétaire Général

Jacques VANDENHAUTE, Président honoraire

1991-2011 : 20^{ème} anniversaire de l'UBCNA

Une nouvelle équipe dirigeante au sein de l'UBCNA depuis le début de l'année 2009

Monsieur Jacques VANDENHAUTE a décidé lors de l'Assemblée Générale Annuelle 2008 de remettre son mandat de Président de l'UBCNA, fonction qu'il exerçait avec brio, conviction et sans discontinuité depuis 1991.

Jacques VANDENHAUTE a tout naturellement été - à l'unanimité - nommé Président honoraire de l'UBCNA. Nous devons souligner que c'est uniquement grâce à son dynamisme, à sa clairvoyance et à sa persévérance inouïe que de telles avancées ont pu être réalisées par l'UBCNA dans ce difficile dossier des nuisances des avions autour de Bruxelles, il a fait de l'UBCNA une association incontournable.

Suite au renouvellement intégral du Bureau Exécutif de l'UBCNA, le nouveau Bureau est constitué comme suit depuis l'exercice 2009 :

- Président : Didier Gosuin, Ancien Ministre, Député-Bourgmestre d'Auderghem
- Administrateur-délégué : Peggy Cortois, Kraainem
- Vice-Présidents :
 - François van Hoobrouck, Bourgmestre de Wezembeek-Oppem
 - Olivier Maingain, Député-Bourgmestre de Woluwe-Saint-Lambert
 - Olivier Joris, Echevin de Kraainem
- Secrétaire-Général : Bernard Guillaume, Echevin de Schaerbeek
- Président honoraire : Jacques Vandenhautte, Woluwe-Saint-Pierre, Sénateur honoraire et Bourgmestre honoraire de Woluwe-Saint-Pierre, ancien Député

Atterrissages sur la piste 02 ...qui contrôle vraiment les avions ?

Bien que l'été 2010 ait été calme au niveau du faible nombre de survols d'avions au-dessus du territoire de notre commune, il faut constater que l'automne fut dramatique avec son lot d'atterrissages incessants sur la piste 02.

Tout le monde politique sait très bien que la piste d'atterrissage 02 est la plus courte, la moins bien équipée et la moins sécurisée de toutes les pistes de l'aéroport de Bruxelles ; sauf Belgocontrol.

Pourtant le Conseil des Ministres Fédéraux a pris diverses décisions en vue de limiter l'emploi de la piste 02 : fin des anticipations dans les changements de piste, meilleure définition des rafales de vents, stabilisation du niveau des normes de vent et retour à un emploi maximal de la meilleure de toutes les pistes : la plus longue et rassurante piste 25, rien n'y fait : Belgocontrol pour des raisons purement communautaires et politiques préfère toujours utiliser la piste 02, car les décollages depuis la piste 25 survolent le Noordrand, région flamande autour de Bruxelles où habitent de nombreux contrôleurs aériens de Belgocontrol.

De ce fait, pour des raisons linguistiques, l'emploi des pistes à Bruxelles est dictée par des motifs politiques. La Belgique est donc le seul pays au Monde où les avions suivent des trajectoires originales et moins sécurisantes, selon la volonté de certains politiciens flamands.

Le comble, est que le couloir final d'atterrissage par Louvain sur les pistes 25 se fait au-dessus de champs et de prés, classés au Plan de Secteur comme zones non constructibles ; alors que l'activation de la piste d'atterrissage 02 de Waterloo à Wezembeek-Oppem, en passant par Kraainem et Woluwe-Saint-Pierre, se fait au-dessus de quartiers anciens souvent urbanisés avant la construction de l'aéroport, quartiers densément peuplés qui sont soumis à une cadence infernale d'atterrissages à très basse altitude de jour comme de nuit, un scandale qui n'a d'autre nom.

La faute de toutes ces manipulations se trouve essentiellement dans le chef de Belgocontrol, entreprise publique autonome chargée du contrôle aérien, et qui ne veut rendre de compte à personne. Belgocontrol se comporte comme un Etat dans l'Etat, sans respecter les décisions du Conseil des Ministres. Belgocontrol, mal gérée et exsangue financièrement, est quasiment en faillite : il lui manque 50 millions d'euros pour boucler son budget 2010.

Cette société délinquante est noyauté par des amis de Bert Anciaux, lesquels remercient leur ancien mentor de leur belle promotion, par des astuces pour ne plus survoler le Noordrand de Bruxelles, de Grimbergen à Meise en passant par Vilvorde et Wemmel.

Ce qu'il manque à Bruxelles-National ? Une vraie autorité neutre et indépendante de contrôle, comme à Paris.

Une instance de contrôle dirigée par un expert fort et internationalement reconnu, qui a la trempe de lutter contre toutes les inerties administratives, avec à sa tête un battant comme l'ancien Médiateur Fédéral de l'aéroport, Philippe Touwaide.

Seule la transparence totale de toutes les informations, avec communication en temps réel des conditions météorologiques d'emploi des pistes et diffusion de toutes les données de vent permettrait de ramener la sérénité dans ce pénible dossier.

Belgocontrol cache tout, ne communique rien, s'assied sur les accords de gouvernement pour ne pas les appliquer, et pratique la politique du silence total à tous les niveaux.

Et pendant tout ce temps, on utilise dangereusement la moins bonne de toutes les pistes de notre aéroport, la courte 02 pour les atterrissages, en faisant souffrir pour d'obscures raisons nuit et jour, les citoyens de l'Oostrand qui sont les victimes d'un plan machiavélique de machination pour l'expansion de l'aéroport : le profit aéroportuaire à la Flandre, et toutes les nuisances sur Bruxelles et surtout pour les francophones.

*Jacques Vandenhoute
Président honoraire et fondateur de l'UBCNA
Bourgmestre honoraire de Woluwe-Saint-Pierre*

L'importance de la détermination de la norme de vent arrière pour le changement de pistes (Tailwind).. suite et pas fin !

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.

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, la plus longue et la plus rassurante de toutes les pistes.

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.

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 avant 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 pour 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 !

Nos revendications en matière de changement de piste :

- 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

Nous rappelons que tant le couloir final d'approche vers la rassurante piste 25R que celui vers la longue piste 25L sont répertoriés au Plan de Secteur comme des zones « non aedificandi », soit des champs et des prairies non habités.

Il est de ce fait logique que les atterrissages doivent être concentrés uniquement vers ces deux zones des pistes 25 spécifiquement non bâties puisque les atterrissages ne génèrent aucune nuisance en phase finale vers les pistes 25R et 25L en ne survolant aucun habitant.

Ainsi, le retour à la norme de vent historique de 8 nœuds de vent arrière sans rafales de vent sur les pistes 25 est la solution optimale pour limiter au maximum l'utilisation très dérangeante de la moins bonne piste d'atterrissage 02.

Une stabilisation indispensable de l'utilisation des pistes 25 pour des raisons de sécurité, de capacité et de limitation des nuisances environnementales s'impose. Cette stabilisation primordiale ne pourra être atteinte uniquement que par un relèvement de la norme de vent seulement sur la piste 25 à la limite de 8 nœuds de vent arrière sans rafales, en complément de la fin des anticipations de mise en service des autres pistes à réaliser en ne tenant plus compte des prévisions météo ni de la comptabilisation des vitesses maximales des vents, tout en définissant très clairement les rafales.

Evolution de l'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages

1996	:	19.28 % de jour et 7.0 % de nuit (piste 25R fermée pendant l'été 1996)
1997	:	6.91 % de jour et 3.37 % de nuit
1998	:	3.00 % de jour et 1.09 % de nuit
1999	:	5.91 % de jour et 1.62 % de nuit
2000	:	3.60 % de jour et 1.57 % de nuit
2001	:	7.16 % de jour et 3.54 % de nuit
2002	:	9.96 % de jour et 5.08 % de nuit
2003	:	10.38 % de jour et 3.78 % de nuit
2004	:	13.26 % de jour et 10.54 % de nuit (Plan Anciaux)
2005	:	10,62 % de jour et 9.35 % de nuit (Arrêt de la Cour d'Appel)
2006	:	12,82 % de jour et 9,41 % de nuit (renversement jusqu'au 8 mai 2006)
2007	:	12.59 % de jour et 7.39 % de nuit
2008	:	10.89 % de jour et 7.51 % de nuit
2009	:	14.31 % de jour et 9.76 % de nuit (manipulations des normes de vent)

Belgocontrol : aucun respect des décisions du Conseil des Ministres

Marc STERCKX, Manager Air Traffic Service Néerlandophone à la Tour de Contrôle Belgocontrol à Steenokkerzeel-Zaventem, est un bien énigmatique contrôleur du ciel qui ne semble n'en faire qu'à sa tête..., qui n'applique pas les décisions de sa direction et qui se moque du contenu des accords gouvernementaux.

Ainsi ce Marc STERCKX, outre le fait qu'il ait déclaré qu'il ne se considérait pas comme un fonctionnaire fédéral et qu'il n'était pas lié par les accords de gouvernement, ne cesse d'affirmer à qui veut bien l'entendre que « *devant le manque manifeste de précision sur les normes de vent, il appliquait d'autorité la norme de 5 nœuds comme point de départ aux changements de piste à Bruxelles-National* ».

Cet état de fait est malheureusement confirmé par la teneur d'un mail de Monsieur Marc Sterckx en date du 30 novembre 2010 :

De toelaatbare rugwindcomponent bedraagt 5 tot 7 knopen. Dat betekent dat bij een windcomponent van 5 knopen of meer verandering van configuratie inderdaad kan plaatsvinden.

MVG

Marc Sterckx
Manager ATS EBBR
Belgocontrol
tel: 02/206 2510
cell: 0478/24 13 14
fax: 02/206 25 09

L'UBCNA rappelle le contenu non équivoque du courrier adressé au Secrétaire d'Etat en date du 1er juillet 2010 par Monsieur Jean-Claude TINTIN, Administrateur délégué de Belgocontrol « ***nous prenons bonne note que les limites de vent arrière pour l'utilisation préférentielle des pistes 20 et 25 sont de 7 nœuds, et non de 5. L'instruction a bien été donnée ce mercredi 30 juin à nos chefs contrôleurs de ne procéder à un changement de configuration que dans l'hypothèse où les prévisions ou observations indiquent des composantes supérieures à 7 nœuds de vent arrière*** ».

Par ailleurs, la décision du Conseil des Ministres est bien d'une norme limite de 7 nœuds de vent arrière, à partir de laquelle on commence à changer de configuration, norme valable uniquement sur les pistes préférentielles 20 et 25. Aucune norme n'a été fixée pour les pistes 02 et 07 ; ce qui revient à dire que ces pistes ne peuvent pas être utilisées avec du vent arrière positif.

Par son courrier adressé à Belgocontrol en date du 30 juin 2010, le Secrétaire d'Etat a pourtant bien précisé qu'il ne partageait pas l'interprétation antérieure de Belgocontrol et que les limites de vent arrière sur les pistes 20 et 25 sont bien de 7 nœuds de vent arrière et pas de 5 nœuds (sic).

L'UBCNA ne comprend pas dès lors pourquoi un Manager ATS de Belgocontrol ne respecte pas les directives lui imposées par son Administrateur délégué, ni pourquoi il décide d'autorité de ne pas respecter le contenu des accords pris en Conseil des Ministres.

Cette épineuse question des normes de vent impose une très sérieuse clarification de la part du Cabinet du Secrétaire d'Etat Etienne Schouppe à la Mobilité auprès de Belgocontrol.

L'UBCNA espère une attitude ferme de la part du Cabinet Ministériel d'Etienne Schouppe pour remettre les pendules à l'heure : la décision du Gouvernement est bien de commencer à changer de piste à partir du moment où la limite de vent arrière sur les pistes 20 ou 25 atteint et donc dépasse la valeur de 7 nœuds, et pas de 5 nœuds.

Les autorités communales de Wezembeek-Oppem, sous la plume du Bourgmestre François van Hoobrouck et de l'Echevin de l'Environnement, Frédéric Petit, ont manifesté par courrier à Belgocontrol leurs doléances face aux abus constatés dans une utilisation massive et injustifiée de la piste d'atterrissage 02. Cet excellent courrier des autorités politiques de Wezembeek-Oppem enjoint à Belgocontrol de respecter et les décisions de justice interdisant toute utilisation excessive, illicite et abusive de la piste 02 ; et les accords conclus au sein du Gouvernement Fédéral quant aux normes de vent applicables pour les utilisations de pistes.

Modification des routes de décollage : rien n'avance à Belgocontrol

Les modifications suivantes des routes de décollage devaient étudiées en 2010 par le groupe de travail conformément à la procédure envisagée dans l'avant-projet de loi sur le cadre d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, et ce conformément à la décision du Conseil des Ministres du vendredi 26 février 2010 :

- décollage 25R :

- *augmentation de l'altitude de virage à gauche de 1.700 à 2.200 pieds pour les routes vers SOPOK et RITAX (PITES et ROUSY)*
- *Définition d'une route PRNAV pour la route vers CIV (CIV1C) en superposition de la route actuelle afin de mieux suivre le ring.*
- *Remplacement de l'utilisation de la route Chabert (décollage 25R vers CIV le weekend) par l'utilisation de la route du Canal pour les avions équipés PRNAV et d'une route conventionnelle la plus proche de la route du Canal pour les appareils non équipés PRNAV.*
- *Utilisation de la route du Canal pendant la nuit pour les vols vers CIV pour les avions de QCM4 et pour les avions équipés PRNAV.*
- *Nouvelle route pour les gros-porteurs vers le sud-est (HUL) : les avions suivent la route du Canal et virent à gauche à 4000 pieds (les routes « deltas » actuelles sont supprimées).*
- *Nouvelle route de nuit pour les avions vers le sud-est (HUL) : les avions suivent la route du Canal et virent à gauche à hauteur du ring ouest (les routes « zoulous » actuelles sont supprimées).*
- *Utilisation de la route du Canal pour les avions de MTOW > 200t pour les vols vers CIV du lundi au vendredi pendant la journée. Les avions de MTOW < 200t suivent la route du ring.*

- Décollage 25L :

- *Les procédures de décollage de la piste 25L seront dans la mesure du possible harmonisées avec les procédures de décollage de la piste 25R.*

- Décollage 20 :

- *Utilisation des routes de jour pendant la nuit pour les décollages de la piste 20 vers le sud-est (HUL) et suppression des routes de nuit actuelles PITES 3N et ROUSY3N.*
- *Redéfinition de la route vers CIV à partir de la piste 20 pour correspondre à l'ancienne route existante en 2003.*
- *Utilisation des routes de nuit (virage à 700 pieds) pendant la journée pour les vols à partir de la piste 20 vers le nord lorsque la piste 20 est utilisée en « single runway operation ».*

- Décollage 07R :

- *Pour les décollages de la piste 07R, la procédure de décollage des vols à destination du sud-est (Huldenberg) sera modifiée pour continuer dans l'axe de la piste de décollage jusqu'après Leuven.*

L'UBCNA constate que rien strictement rien n'a été proposé ni par le Cabinet Schouppe ni par Belgocontrol pour modifier les routes de décollage conformément aux accords gouvernementaux de Février 2010.

Alors que certaines mesures auraient déjà pu entrer en service (remplacement de la Route Chabert par la Route du Canal, des routes Delta par la Route du Canal ou l'imposition du virage gauche strict en sortie de piste 20), le Secrétaire d'Etat à la Mobilité, Etienne Schouppe, n'a pris aucune initiative pour modifier les routes comme promis.

La seule mesure qui est entrée en vigueur concerne la piste 20 : depuis le 1^{er} juillet 2010, tous les avions d'un poids au décollage supérieur à plus de 200 Tonnes ne peuvent plus décoller de jour comme de nuit de la piste 20, lorsque la piste 20 est utilisée conjointement avec la piste 25R pour les décollages.

Les avions de plus de 200 Tonnes en direction de l'Est (Afrique, Asie, Orient, Arabie et Sud de l'Europe) doivent donc décoller de la piste 25 R le samedi après-midi, le dimanche en journée, et les nuits de la semaine.

Chiffres du trafic 2010 à l'Aéroport Fédéral de Bruxelles-National

Nombre total de mouvements d'avions nuit et jour à Bruxelles-National en 2010 : 225.682 (- 2.58 %) dont 14.250 vols de nuit (+ 7.69 %). En comparaison : pour les vols de jour on est revenu au niveau de 1994, et pour les vols de nuit, on est revenu au niveau de 1993

Mois le plus calme : avril 2010 : 15.718 vols (- 20.21 %, crise du volcan islandais)

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

Le nouveau plafond annuel maximal du nombre de vols de nuit a été fixé dans le cadre de l'Accord de Gouvernement du 19 décembre 2008 à maximum 16.000 vols par an à partir de l'année 2009, dont maximum 5.000 décollages (contre l'ancien plafond de 10.128) et 11.000 atterrissages (contre l'ancien plafond de 14.872). Ces nouvelles valeurs limites sont d'application depuis le début de l'année civile 2009.

Le nombre de mouvements de nuit a DIMINUE de 26,04 % en 2009 en passant de 17.893 vols en 2008 à 13.233 vols en 2009, de 28.70 % en 2008 en passant de 25.100 vols de nuit en 2007 à 17.893 vols de nuit en 2008 (- 28.70 % en 2008, + 1.37 % en 2007, + 0.70 % en 2006, + 6.31 % en 2005, + 10.64 % en 2004, + 6.70 % en 2003, - 6.52 % en 2002, - 10.36 % en 2001 soit 23.375 vols nocturnes en 2000, 20.953 en 2001, 19.577 en 2002, 20.889 en 2003 et 23.108 en 2004, 24.567 en 2005, 24.761 en 2006, 25.100 en 2007 et 17.893 en 2008), soit une diminution de 7.207 vols de nuit pour toute l'année suite au transfert du centre d'activité européen de DHL de Bruxelles-National vers Leipzig à partir du 28 mars 2008.

En comparaison avec les années précédentes, on est revenu au niveau de vols de nuit de 1993 (15.784 vols de nuit) niveau annuel fort bas qui va devenir la règle (max.16.000).

En 1996, les vols de nuit représentaient 8.23 % du trafic, 8.80 % en 1997, 8.12 % en 1998, 7.92 % en 1999, 7.16 % en 2000, 8 % en 2001, 7.62 % en 2002, 8.28 % en 2003, 9.16 % en 2004, 9.70 % en 2005, 9.71 % en 2006, 9.49 % en 2007 et 6.91 % en 2008. Le cap des 2.000 mouvements de nuit par mois n'a plus été atteint en 2008, 1.911 vols de nuit en janvier 2008 mois le plus chargé pour 828 vols en décembre 2008, mois le moins chargé. Le départ de DHL correspond à une diminution de +/- 33 % du nombre de vols de nuit de fait.

Rappelons, pour information, le nombre annuel de vols de nuit :

.				
.	1986	:	23.350	
.	1987	:	28.949	
.	1988	:	33.407	
.	1989	:	34.495	
.	1990	:	35.043	
.	1991	:	29.415	
.	1992	:	19.525	
.	1993	:	15.784	
.	1994	:	18.353	+ 16.28 %
.	1995	:	20.298	+ 10.60 %
.	1996	:	21.709	+ 6.95 %
.	1997	:	24.374	+ 12.28 %
.	1998	:	24.342	- 0.14 %

·	1999	:	24.917	+	2.19 %
·	2000	:	23.375	-	6.27 %
·	2001	:	20.953	-	10.36 %
·	2002	:	19.577	-	6.52 %
·	2003	:	20.889	+	6.70 %
·	2004	:	23.108	+	10.64 %
·	2005	:	24.567	+	6.31 %
·	2006	:	24.761	+	0.70 %
·	2007	:	25.100	+	1.37 %
·	2008	:	17.893	-	28.70 %
·	2009	:	13.233	-	26,04 %
·	2010	:	14.250	+	7.69 %

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

Après le chiffre record de 299.935 mouvements d'avions en 1998, l'année 1999 enregistre un premier record de 312.892 mouvements d'avions (+ 4.66 % par rapport à 1998) ensuite l'année 2000 se terminait avec 325.979 mouvements enregistrés soit une hausse spectaculaire de + 4.18 %. La progression des mouvements d'avions est édifiante, de 103.795 en 1976 avec une stagnation à 107.000 jusqu'en 1984, puis une progression constante dès 1985.

Depuis 2001 on enregistre une très forte baisse du nombre de mouvements, 305.535 soit – 5.98 %. Cette baisse se confirme en 2002 avec une diminution de 15.9 % du nombre total annuel à 256.873 mouvements, une stagnation en 2003 avec 252.226 mouvements (- 1.81 % de trafic) et une toute légère diminution en 2004 : 252.066 mouvements d'avions. On assiste à une légère remontée en 2005 : 253.257 mouvements, soit + 0.47 %, laquelle se poursuit en 2006 avec 254.770 mouvements, soit + 0.59 %, ainsi qu'en 2007 : + 3.77 % avec 264.366 mouvements. La lente régression reprend en 2008, avec 258.795 mouvements, soit une diminution de – 2.11 % et continue en 2009 avec 231.668 mouvements annuels jour et nuit soit une diminution de 10,48 %.

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

Rappelons, également pour information, le nombre total de mouvements par an :

·	1947	:	8.778		
·	1956	:	65.455		
·	1966	:	69.399		
·	1971	:	96.443		
·	1972	:	97.759		
·	1973	:	103.333		
·	1974	:	101.716		
·	1975	:	98.291		
·	1976	:	103.795		
·	1984	:	107.407		
·	1985	:	117.000		
·	1987	:	142.000		
·	1988	:	162.000		
·	1989	:	175.000		
·	1990	:	192.974		
·	1991	:	202.372	+	4.80 %
·	1992	:	205.324	+	1.50 %
·	1993	:	210.893	+	2.70 %
·	1994	:	225.662	+	7.00 %
·	1995	:	244.752	+	8.50 %
·	1996	:	263.854	+	7.80 %
·	1997	:	277.006	+	5.00 %
·	1998	:	299.935	+	8.28 %
·	1999	:	312.892	+	4.66 %
·	2000	:	326.050	+	3.80 %
·	2001	:	305.535	-	6.30 %
·	2002	:	256.873	-	15.9 %
·	2003	:	252.230	-	1.81 %

·	2004	:	252.066	- 0.09 %
·	2005	:	253.257	+ 0.47 %
·	2006	:	254.770	+ 0.59 %
·	2007	:	264.366	+ 3.77 %
·	2008	:	258.795	- 2.11 %
·	2009	:	231.668	- 10,48 %
·	2010	:	225.682	- 2.58 %

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

**APPEL AU SOUTIEN DE NOS ACTIONS PAR LE RENOUELEMENT DE
VOTRE COTISATION UBCNA POUR 2011**

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

***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 depuis 2001 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 20 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.