

## **Editorial de Bernard GUILLAUME, Président de l'UBCNA-BUTV**

Depuis 2014, un nombre important de bruxellois se sont rendus compte qu'ils étaient survolés de jour comme de nuit par du trafic de et vers Bruxelles-National. Le remue-ménage médiatique orchestré avant les élections régionales a en fait eu un effet positif sur tous les bruxellois : tout le monde a bien remarqué qu'il était fortement survolé même si pour certains ces survols dataient de 1974 !!!

Malgré tout, il faut mettre un bémol à cet élan de solidarité dans les survols bruxellois ; car chaque association chaque comité de quartier ou chaque mouvement citoyen n'a ni les mêmes informations et pire ni les mêmes intentions.

L'UBCNA est tout autant une ASBL de lobbying que toutes les autres associations, et nous défendons

bien tous les bruxellois et tous les riverains.

Les uns défendent uniquement la Route du Canal, les autres veulent plus d'atterrissages en 01 et les derniers plus de décollages en 19.

Concilier les intérêts de toutes les communes situées autour de l'aéroport est totalement impossible, plus personne ne veut de survols d'avions dans son propre périmètre.

Mais presque tout le monde, du moins dans le milieu associatif et politique bruxellois, s'accorde sur la non-nécessité de la présence d'un tel aéroport polluant et si proche de zones densément peuplées (seuil des pistes à moins de 13 km du centre-ville).

Que vont donc proposer tous les partis politiques durant les prochains mois avant les élections de mai 2019 ?

Quelques questions vont leur être posées afin de vérifier que leurs promesses seront tenues.

Tout le monde peut pourtant se mettre raisonnablement d'accord pour un plan d'action et durable qui :

- limite les vols de jour à 220.000 mouvements annuels d'avions

-interdise tout trafic aérien de nuit au moins jusqu'à 07 heures du matin

-crée une vraie autorité neutre de contrôle qui dresse et poursuive toutes les infractions

-utilise le plus souvent les pistes les mieux équipées et les plus sécurisées

En tant que Président de la plus ancienne association belge de lutte contre les nuisances des avions, je m'y engage au profit de tous les bruxellois.

**APPEL AU SOUTIEN DE NOS ACTIONS PAR LE RENOUVELLEMENT DE VOTRE COTISATION UBCNA POUR 2019 EN PAGE 8 !**

## 1988-2018 : 30 ans de vols de nuit autour de Zaventem, maintenant cela suffit !

Le 19 décembre 1988 sans aucune information préalable, sans consulter ni renseigner les populations, sans avertir ni les communes ni les Bourgmestres; tout à coup des vols de nuit ont été organisés depuis Zaventem par les pistes 19 et 25R, alors que depuis 1958 aucun vol ne se faisait de nuit.

Cela fait 30 ans que chaque nuit des avions nous volent nos nuits, 30 ans que des milliers de personnes ont le sommeil perturbé à cause d'avions, 30 ans qu'aucune mesure d'accompagnement n'a été prise pour protéger tous les riverains, 30 ans que les vols de nuit s'opèrent en toute impunité.

Mais cette année 2018 est plus que tout autre décourageante : alors que le nombre annuel des vols de nuit est théoriquement plafonné à 16.000 vols de nuit, il s'avère qu'en 2018 plus de 17.500 vols de nuit auront pris place à Zaventem. La faute à des avions en retard qui faute de pouvoir décoller en temps normal avant 23H00, décollent en retard de nuit après 23H00.

30 ans aussi que la piste 19 est utilisée intensivement chaque nuit, alors qu'elle est la plus courte et en pente, et qu'elle croise les 2 autres pistes.

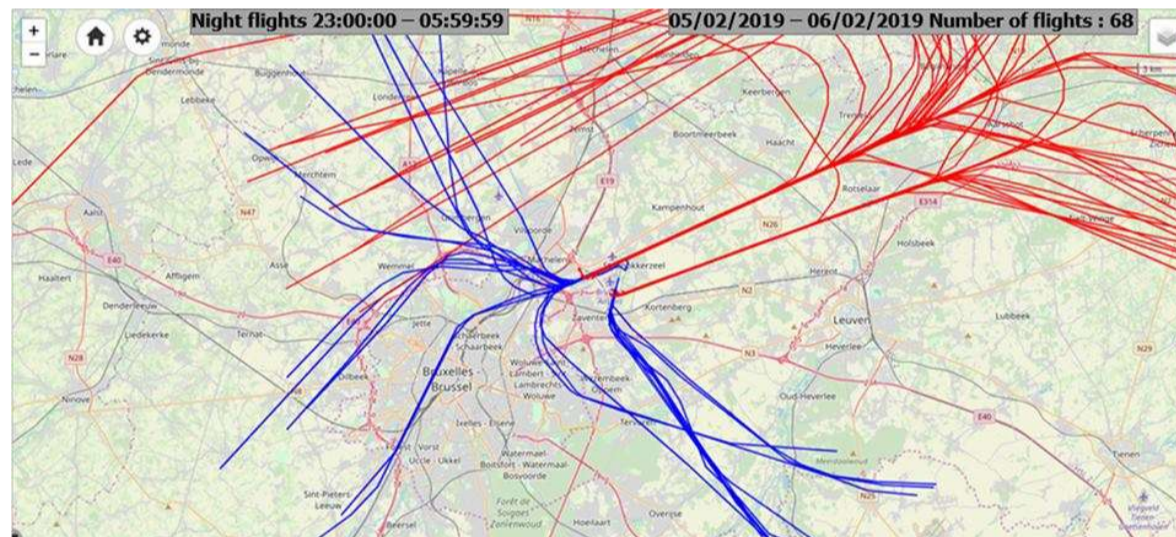
Les vols de nuit ne sont pas nécessaires à l'activité aéroportuaire de Zaventem, et n'apportent aucune plus-value mais que des ennuis. Clairement, le coût en sécurité sociale des maladies et troubles du sommeil est supérieur, en Belgique, à ce que rapportent les vols de nuit. Les vols de nuit ne sont ni indispensables ni vitaux à Zaventem, faute de toute politique décente d'urbanisme, de protection des habitations ou d'isolation.

Pourtant il existe depuis 2003 un fonds de financement des maisons en isolation, FANVA, qui est vide, pas 1 seul € n'y a été versé alors que les compagnies aériennes paient pourtant des redevances de bruit pour les vols de nuit.

C'est la raison pour laquelle toutes les associations de riverains, flamandes et francophones, autour de Zaventem réclament la fin de tous les vols de nuit, et exigent un aéroport urbain uniquement ouvert en journée entre 07H00 du matin jusqu'à 22H00 le soir.

Les vols de nuit volent nos nuits, les vols de nuit volent notre sommeil, les vols de nuit volent notre vie.

**43 atterrissages et 25 décollages entre 23h00 et 06h00 durant une nuit en pleine semaine ! Trouvez-vous ça normal ? :**





## Communiqué de presse UBCNA-BUTV du lundi 15 janvier 2018

### **800 VOLS DE NUIT LITIGIEUX EN 2017 à BRUSSELS AIRPORT**

L'ASBL UBCNA constate, avec regret, que l'exploitant privé de l'aéroport - la société Brussels Airport à capitaux majoritairement canadiens - ne respecte pas du tout le permis d'exploitation environnemental qui lui a été accordé par la région flamande en date du 11 septembre 2008. Ce permis ne lui octroyer, en son article 2, que maximum 16.000 mouvements de nuit (nachtbewegingen) par année calendrier.

En effet, ce permis limite strictement le nombre de vols de nuit par an à maximum 16.000 mouvements d'avions. De plus, l'arrêté ministériel du 21 janvier 2009 renforce le permis d'environnement de la région flamande en imposant à l'article 7 ter un maximum de 16.000 créneaux horaires de nuit à

Brussels Airport pour la période comprise entre 23.00 et 05.59 heures.

Les premiers chiffres des vols de nuit parus sur divers sites démontrent un dépassement global de plus de 800 vols de nuit, soit 16.800 pour l'année 2017 soit un dépassement de pas moins de 5 % du nombre total de vols de nuit autorisés.

Déjà que Brussels Airport ne respectait pas l'article 34 de sa propre licence aéroportuaire, article qui impose de respecter et de faire respecter les normes de bruit bruxelloises, l'UBCNA-BUTV constate maintenant que Brussels Airport ne respecte pas plus son permis d'exploitation en ayant largement dépassé le nombre de vols de nuit autorisés par année.

UBCNA-BUTV demande au Gouvernement Fédéral de recadrer sèchement les dirigeants de Brussels Airport, de réévaluer leur licence et leur permis

d'environnement en considérant les énormes manquements et infractions constatés, et exige que des amendes et sanctions soient levées contre Brussels Airport pour violation des dispositions légales relatives à leurs conditions d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles.

En conclusion l'UBCNA-BUTV constate qu'Arnaud FEIST et la société privée BRUSSELS AIRPORT sont dans l'illégalité la plus totale ;

- Brussels Airport ne respecte pas sa propre licence d'aéroport qui lui impose de respecter et de faire respecter les normes de bruit bruxelloises

- Brussels Airport ne respecte pas son propre permis d'exploitation qui lui impose un maximum de 16.000 vols de nuit par an

- Brussels Airport ne respecte pas les limitations de trafic imposées dans l'arrêté ministériel du 21 janvier 2009.

## Communiqué de presse UBCNA-BUTV du mardi 27 février 2018

### **L'UBCNA S'ETONNE DU NOMBRE INCROYABLE D'ERREURS DANS LA 3ème ETUDE PARTIALE DE L'ULB SUR LE SURVOL**

Une fois de plus un cartographe survolé d'Ixelles, qui présenterait de nombreux conflits d'intérêts et qui ne serait pas neutre politiquement, profite de sa fonction au sein de l'ULB pour réaliser une troisième étude

tout aussi orientée et peu objective sur le survol de Bruxelles, et présente des solutions irréalistes et caduques, alors qu'il disposait pourtant de toutes les vraies informations pour réaliser un travail neutre.



Nous devons constater malheureusement que cette étude n'apporte rien de neuf et ne fait que relancer une polémique stérile :

- l'étude ULB ne prend jamais en compte le nombre de survols ni leur fréquence; il manque le critère du ratio entre nombre effectif de survols et population dérangée. Ainsi selon l'ULB 200.000 riverains autour de la route du Canal avec 125 vols de jour par semaine (7500 vols par an) comptent plus que 100.000 riverains de la route du virage gauche qui sont survolés par 900 vols de jour par semaine (44.000 vols par an) et plus encore que 100.000 riverains des atterrissages 01 qui sont survolés par 2.250 atterrissages de jour par semaine
- l'étude ULB oublie la densité des survols, soit l'effet répétitif des survols, la cadence et la fréquence. Les routes les plus utilisées (44.000 vols sur le Virage gauche et 15.000 atterrissages piste 01) sont ignorées alors que l'étude se concentre sur une route très peu utilisée (7500 vols sur le canal) et une route à utilisation moyenne (15.700 vols sur le ring)
- l'étude ULB commet de nombreuses erreurs historiques dans les utilisations passées et réelles de pistes, de routes et de normes de vent et induit en erreur sur ces nombreux points en tenant de faire croire que certaines zones auraient toujours été fortement survolées
- l'étude ULB ne relève pas qu'actuellement 2 zones du Brabant flamand sont curieusement totalement non survolées : Perk en

bout de piste de décollage 01 dans le sens vers le nord, et Zaventem en bout de piste de décollage 25L, alors que le budget communal de Zaventem dépend à plus de 25% de recettes provenant de taxes liées à l'activité aéroportuaire

- l'étude ULB joue très dangereusement avec la sécurité en négligeant les restrictions sur une piste moins bien équipée, incite aux utilisations de pistes croisées 01/07 ou 19/25 et pire recommande l'usage de routes aériennes qui se coupent et se croisent (Ring/Denut); avec cette étude les marges de sécurité sont clairement enfreintes et la sécurité est clairement diminuée
- l'étude ULB néglige totalement les manquements manifestes d'équipement à la piste de décollage 19 qui est une piste secondaire alternative, qui manque d'équipements de sécurité RESA et EMAS, qui est plus courte et en pente, qui présente des obstacles en bout de piste, et qui n'est pas configurée pour accepter sans risques au décollage des avions de plus de 200 tonnes; l'ULB ne tient pas compte du rapport KALITTA de 2008 ni du rapport AAC ni de 3 études de sécurité négatives sur l'utilisation de la piste 19 (utiliser la piste 19 alors que la piste 25 est disponible réduit inutilement les marges de sécurité).
- l'étude ULB passe sous silence les nombreuses études de sécurité négatives sur l'utilisation de la piste 19 pour les décollages

- l'étude ULB se base curieusement sur des sonomètres placés en dehors de zones urbanisées et peuplées, comme le sonomètre Hopital Militaire qui est au centre d'un zoning industriel sans aucune résidence ni maison d'habitation

- l'étude ULB sous-estime le drame des atterrissages 01 et le balaye d'une main tout en reconnaissant que 100 % des atterrissages 01 de nuit sont en infraction avec les normes de bruit bruxelloises, mais sur ce point élimine ce point d'un revers de main à la bruxelloise "cela a toujours été comme cela" ou "il faut faire avec".
- l'étude ULB maximise le nombre de riverains sous la route du Canal et exagère et le niveau de trafic sur cette route peu empruntée et le nombre de survols, pourtant la juge dans la cessation du 31 juillet 2014 reconnaît qu'aucun habitant ne vit sous les 8 premiers kilomètres de la route du canal, donc il faut tenir compte de ce fait et améliorer le taux de montée et la prise d'altitude pendant ces 8 premiers kilomètres
- l'étude ULB ignore totalement les 250.000 bruxellois qui se trouvent sous le virage gauche 25R, la plus importante route de décollage soit 44.000 survols par an (contre 7.500 survols sur le canal) et ne propose aucune solution, alors que les cessations environnementales de juin 2005 et de juillet 2014 jugeaient également que les infractions aux normes de bruit bruxelloises devaient cesser sur les routes du virage vers la gauche





- l'étude ULB ne travaille pas sur les types d'avions et ne fait que déplacer le problème d'une zone à l'autre par le jeu des vases communicants. L'auteur aurait dû proposer de réduire le quota individuel de bruit des avions à maximum 3,0 en piste 25R et dévier les avions ne respectant pas cette norme sur la route Zulu, et rechercher une solution équitable 1/3 Noordrand, 1/3 Bruxelles et 1/3 Oostrand au lieu de vider Ixelles et le centre de Bruxelles de tout survol.

- l'étude ULB ne réalise pas un cadastre du bruit correct démontrant

qui est survolé et qui ne l'est pas, mais cette étude cartographie des zones d'impacts beaucoup trop larges des zones de survol en exagérant l'impact pour les routes canal et ring, mais minimise totalement l'impact des routes du virage à gauche et de la piste 01 démontrant la totale subjectivité de son auteur

- EN CONCLUSION, cette étude n'est pas correcte car contenant beaucoup trop d'erreurs et rejetant beaucoup d'autres solutions constructives.

Comme son auteur démontre un manque total de connaissance du

dossier qui démontre qu'il est grand temps d'assurer la transparence totale de toutes les données.

L'UBCNA ne peut que recommander de réaliser un véritable cadastre du bruit démontrant qui est survolé, comment et surtout de faire le lien entre le nombre de survols et le nombre de personnes survolées afin d'objectiver totalement le dossier PS : le cadastre du bruit était promis dans l'accord du plan Anciaux de 2003 mais n'a jamais été réalisé...

## Nuisances des avions - Le juge ne respecte pas la séparation des pouvoirs

Agence Belga, publié le 31 mai 2018 à 21h31

(Belga) Le jugement de la chambre néerlandophone du tribunal de Première instance de Bruxelles ne respecte pas la séparation des pouvoirs. La commune de Wezembeek-Oppem ira par conséquent en appel de celui-ci, a annoncé jeudi l'Union Belge Contre les Nuisances des Avions (UBCNA), se disant "étonnée" de cette "curieuse" décision.

Selon le quotidien De Standaard, le tribunal de première instance de Bruxelles, chambre néerlandophone, a menacé le gouvernement fédéral du paiement d'astreintes de 50.000 euros par infraction, s'il n'adapte pas le dispositif de répartition des routes aériennes dans le ciel du Noordrand. La décision est adressée au ministre de la Mobilité, François Bellot qui dispose de 90 semaines pour adapter les routes de survol des communes de Vilvorde, Grimbergen, Machelen, Meise et Wemmel. Le juge a par ailleurs imposé, pour le 17 septembre au plus tard, la tenue d'états-généraux qui doivent converger vers

un avis sur les routes à utiliser et sur une "loi de la navigation aérienne", ainsi qu'à un pacte sur l'avenir de l'aéroport de Zaventem. Pour l'UBCNA, en ordonnant une cessation environnementale de toutes les décisions prises depuis 2011 au motif qu'elles n'ont pas été précédées de consultations et d'études d'incidence le jugement s'inscrit en contradiction de jugements de la Cour d'Appel de Bruxelles en chambre flamande et d'un arrêt du Conseil d'Etat. Ceux-ci ont validé le fait que les procédures aériennes ne constituaient nullement un plan et ne devaient dès lors faire l'objet ni d'études d'incidence, ni de consultation du public, a-t-elle expliqué. Pour l'association de communes de la périphérie est, ce jugement viole en outre le principe de la séparation des pouvoirs en imposant l'élaboration d'une loi aérienne et une manière de gérer le dossier des survols. Il s'inscrit aussi en violation des attributions fédérales en matière aéronautique, en imposant au gouvernement de se concerter avec les régions dans une matière où elles n'ont pas de compétence. L'UBCNA a enfin relevé que ce jugement est le troisième à présenter ce défaut qui a valu aux deux premiers d'être réformés en appel. (Belga)



A plusieurs niveaux, la nouvelle cessation environnementale obtenue par les communes flamandes du Nordrand est interpellante et surtout OUTRAGEANTE :

- le juge impose au fédéral et au parlement législatif de prendre une loi VLIEGWET sur les procédures et viole la séparation des pouvoirs entre le judiciaire et le législatif
- le juge impose au fédéral de se concerter avec les régions sur l'élaboration des plans de vol alors que l'aéronautique est et reste une compétence fédérale, le juge viole donc la constitution
- le juge annule des mesures de sécurité prises non par un ministre mais par une administration d'experts, mesures qui visent à augmenter la sécurité aérienne et qui sont annulées par un juge non expert comme l'interdiction de limiter le tonnage des décollages sur la piste 19 ou la fin de l'interdiction des raccourcis à l'atterrissage ce qui remet des survols importants sur ... Wavre !!!
- le juge estime que le Nordrand doit pouvoir bénéficier de périodes de calme et de repos, mais n'en n'offre pas aux autres zones et régions survolées
- ce même juge dit en 2016 que les procédures aériennes ne sont ni un plan ni un programme et que donc il ne faut pas d'études d'incidence ni de consultation du public, mais dit l'inverse en 2018 alors que la cour d'appel flamande et le conseil d'état ont bien dit que les procédures de survol ne sont ni un plan ni un programme et qu'il ne faut aucune étude ni de consultation du public- le juge indique au fédéral comment il doit régler le dossier du survol par des états généraux, donc le judiciaire s'immisce dans les prérogatives du fédéral et viole la séparation des pouvoirs en indiquant la solution à suivre
- enfin le juge se trompe dans son argumentation technique en confondant les pistes, les routes, les heures, les utilisations, les restrictions et les quotas.

NOUS INVITONS TOUS LES RESPONSABLES POLITIQUES A SE MANIFESTER POUR PARTICIPER A CES FAMEUX ETATS GENERAUX SUR LE SURVOL DIGNES DU MOYEN AGE ET A CONTESTER TOUS LES MENSONGES ET FAUX CHIFFRES REPANDUS PAR LES 5 COMMUNES DU NORDRAND

## **25 septembre 2018 - 27-ème anniversaire de l'UBCNA-BUTV**

C'est le 25 septembre 1991 que fut fondée l'UBCNA par trois Bourgmestres qui étaient des précurseurs en la matière, des visionnaires de la défense de leurs administrés contre les nuisances du trafic aérien.

27 années après, avec Bernard Guillaume, l'UBCNA-BUTV est toujours vaillante et reste LA SEULE association sans but lucratif qui continue de façon permanente à vous informer.

Plein de comités, de collectifs citoyens ont vu le jour, mais tous éphémères et qui n'auront duré que le temps d'une campagne électorale; à se demander s'ils n'ont pas été justement fondés pour cibler leurs nuisances pendant une campagne électorale avec des fausses informations, des mensonges, des attaques diffamatoires et des revendications NIMBY.

L'UBCNA continue avec PISTE 01 CA SUFFIT à défendre tous les belges injustement survolés jour et nuit.

L'UBCNA continue toutes ses actions en justice pour faire respecter la sécurité du trafic aérien autour de Bruxelles par :

- moins d'atterrissages sur la piste 01
- uniquement les décollages sécurisés d'avions légers en piste 19
- casser l'autoroute des décollages 25R du virage vers la gauche en éliminant tous les avions bruyants



Nous sommes avec vous et pour vous.

Nous n'avons jamais cessé de travailler pour vous depuis 1991.

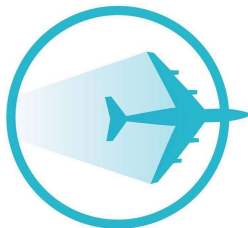
Malgré toutes les critiques des collectifs disparus, nous restons forts, libres et unis. Nous sommes là pour défendre tous les belges et tous les bruxellois.

Remercions les bourgmestres Benoît Cerexhe, Olivier Maingain, Bernard Clerfayt qui nous soutiennent ainsi que Frédéric Petit sans oublier Bernard Guillaume.

## **Les élections de mai 2019 approchent - Quelques questions au monde politique**

### **Promesses tenues ou promesses en l'air ? :**

1. Avez-vous l'intention d'imposer un allongement de la période de nuit de 22h00 à 06h59 au lieu de 23h00 à 05h59 à Brussels Airport ?
2. Que comptez-vous faire pour appliquer une diminution progressive des mouvements de nuit (44 par nuit actuellement à Brussels Airport) ?
3. Etes-vous favorables à la suppression totale des vols de nuit à Brussels Airport (comme c'est déjà le cas à Charleroi et Francfort) et si oui dans quel délai raisonnable ?
4. Quid d'une limitation annuelle à 220.000 mouvements d'avions à Brussels Airport ?
5. Que proposez-vous comme solution pour soulager les survolés du virage gauche au départ de la piste 25R ?
6. Que pensez-vous du projet de Brussels Airport d'allongement vers l'est de la piste 25L et/ou de son taxiway ?
7. Que pensez-vous des procédures d'approche RNP sur les pistes 07 traversant le nord de Bruxelles et sur la piste 01 survolant l'est de Bruxelles ?
8. Quand comptez-vous appliquer les procédures d'atterrissage environnementales CDO sur toutes les pistes (combinées avec les procédures RNP), annoncées à maintes reprises ?
9. Quand comptez-vous une fois pour toutes rappeler clairement les normes de vent applicables pour éviter toute interprétation subjective et donc contestable, sachant que ces normes ont pour but de privilégier l'usage des pistes 25 de l'aéroport et ne pas prolonger inutilement l'usage des pistes d'atterrissages 01 et 07 ? Pouvons-nous espérer que la norme de 7 nœuds de vent arrière sur les pistes préférentielles 25 sera ponctuellement respectée par Belgocontrol (Skeyes), sans arrondis, sans prévisions, sans vent en altitude ?
10. Une étude d'incidence avait été promise en décembre 2003, juste avant l'avènement du plan Anciaux... Comment se fait-t-il selon vous qu'elle n'a pas encore été faite en 2019 ?
11. Que pensez-vous de la création d'une autorité supérieure de contrôle des trajectoires aériennes, neutre et indépendante car on en parle depuis très longtemps mais elle n'a pas encore vu le jour ?



UBCNA - BUTV

## LES CHIENS ABOIENT ET LA CARAVANE UBCNA PASSE...

Vous le remarquerez, plus que jamais depuis 28 ans, nous travaillons avec vous, pour vous, contre vents et marées. Nous passons à travers les critiques, les attaques, la diffamation, les mensonges, les contre-vérités, les dénigrement et tous les mensonges qui tentent de nous affaiblir. Et nous sommes années après années de plus en plus forts, de mieux en mieux informés, de plus en plus experts dans un dossier environnemental qui est utilisé pour des raisons politiques, communautaires et électoralistes. Chaque citoyen belge a droit à un environnement sain, au repos et à la tranquillité. Chaque belge doit pouvoir jouir de sa propriété et mener une existence conforme à la dignité humaine.

En 2019, plus que jamais, nous continuerons notre travail de défense de tous les riverains des aéroports belges à condition que nos interlocuteurs nous respectent et soient polis dans leurs relations et contacts.

### APPEL AU SOUTIEN DE NOS ACTIONS PAR LE RENOUELEMENT DE VOTRE COTISATION UBCNA POUR 2019

<i>Membre sympathisant</i>	20 € ( <i>minimum</i> )
<i>Membre adhérent</i>	30 € ( <i>minimum</i> )
<i>Membre d'honneur</i>	50 € ( <i>minimum</i> )

**A verser sur le compte ING de l'UBCNA : BE10-3100-7761-1204  
avenue Van Crombrugge, 105 à 1150 Bruxelles**

### **Nouveau : Profil Facebook, Ubcna Butv, 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 et Bourgmestre honoraire de Woluwe-Saint-Pierre est la plus importante association belge de défense de riverains d'aéroport. L'UBCNA se bat pour que tous les responsables politiques de Belgique 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 28 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.**

Editeur Responsable :

Peggy CORTOIS, Avenue Van Crombrugge, 105 à 1150 Woluwe-Saint-Pierre – Ne pas jeter sur la voie publique UBCNA-News est le courrier d'information privé et personnel de l'Union Belge Contre les Nuisances des Avions -ASBL UBCNA-