

**UNION BELGE CONTRE LES NUISANCES DES AVIONS**

Editorial de Jacques VANDENHAUTE, Président-Fondateur de l'UBCNA :

## **Premières mesures concrètes contre les vols de nuit**

Pendant les 40 premiers jours de l'année 2000, le nouveau Gouvernement Fédéral s'est penché sur la problématique des nuisances sonores engendrées par l'activité sans cesse croissante de l'aéroport de Bruxelles-National. Un groupe de travail d'experts avait été constitué sous la direction du Premier Ministre en personne.

En tant que Président, j'ai été invité à venir exposer et défendre, au nom des riverains de notre aéroport national, les principales revendications que nous défendons avec conviction depuis plus de dix ans.

Ainsi, le Gouvernement a arrêté, le vendredi 11 février 2000, un plan d'action sur la problématique de l'aéroport de Zaventem; plan qui comporte enfin de nombreux volets concrets contre la première source de la population sonore: les avions eux-mêmes.

Lors du Conseil des Ministres du vendredi 16 juin 2000, la première étape concrète de l'application du plan gouvernemental de réduction du bruit autour de l'aéroport de Bruxelles-National a été approuvée.

Ce premier texte législatif ne réduira évidemment pas toute la problématique de l'existence des vols de nuit et des nuisances des avions; mais il a le mérite de créer une obligation légale d'avoir recours par phases successives échelonnées jusqu'en 2003 à des avions réellement silencieux et peu polluants.

La quantité maximale de bruit autorisée individuellement pour chaque décollage devra progressivement décroître à partir du 1er janvier 2001, ce qui devrait avoir comme répercussion la disparition totale de la moitié des avions décollant la nuit. En considérant le bruit individuel émis par chaque avion, sur base de sa certification acoustique, cet arrêté ministériel s'attaque directement aux avions, unique pollueur sonore, et interdit même des avions récents, qui se sont avérés très bruyants en raison de leur importante masse totale au décollage.

D'autre part, la quantité totale de bruit maximale tolérée la nuit devra être réduite de 30% d'ici l'été 2003 par rapport à l'été 1999.

La prochaine étape de l'accord gouvernemental sera la publication d'un arrêté ministériel interdisant définitivement les faux avions silencieux, ces fameux vieux coucou qui ont été retapés par l'adjonction d'une tuyère au bout de leurs réacteurs (avions appelés hushkittés); ainsi que la constitution d'un bureau centralisant et traitant toutes les plaintes des riverains dérangés par les survols incessants d'avions.

Je n'ai pas manqué de rappeler par une lettre ouverte adressée à l'ensemble des membres des Gouvernements Fédéraux et Régionaux, lettre accompagnée d'une documentation exhaustive et pertinente sur chacune de nos différentes revendications, qu'un juste équilibre entre les intérêts de l'économie et de l'écologie doit être trouvé, afin de permettre la coexistence «pacifique» d'un aéroport encerclé dans de fortes banlieues urbanisées à très haute densité de population. Le droit inaliénable au repos et à la tranquillité des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National doit être préservé et protégé.

Soyez assurés que, comme par le passé et alors que l'UBCNA va célébrer son dixième anniversaire, vous pouvez compter sur notre vigilance permanente pour que ce programme gouvernemental de lutte contre les nuisances d'avions, tant attendu d'ailleurs, soit entièrement appliqué.

**Jacques Vandenhautte**  
**Président-Fondateur de l'UBCNA**  
**Bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre**

# Nos dernières publications

Suite à l'accord gouvernemental du 11 février 2000 en vue de maîtriser les nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National, l'UBCNA a réalisé entre février et août 2000 de nombreuses brochures d'information qui ont été diffusées auprès de tous les décideurs dans les différents niveaux de pouvoir.

L'UBCNA entend par cette occasion se positionner comme un vrai « lobby » de lutte contre les nuisances des avions, et réaffirmer ainsi ses revendications multiples en vue d'une diminution de toutes les nuisances ( bruit, pollution, sécurité ) engendrées par les nuisances des avions. Toutes ces publications seront bientôt consultables sur le site "internet" de l'UBCNA.

## Brochures réalisées et publiées par l'UBCNA au cours de l'année 2000 :

- *Organisation des vols de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National – 10 janvier 2000*
- *Les avions « hushkittés » - 10 janvier 2000*
- *Calendrier d'exécution de l'accord gouvernemental du 11 février 2000 – 12 février 2000*
- *Commentaires de l'accord gouvernemental du 11 février 2000 sur la problématique de l'aéroport de Zaventem – 12 février 2000*
- *Statistiques du trafic à l'aéroport de Bruxelles-National – 1 + +8 mai 2000*
- *Le « Tour du Brabant », procédure spéciale de nuit – 20 mai 2000*
- *Pour une utilisation intensive de la piste 07 Gauche la nuit – 20 mai 2000*
- *Éléments de législation aérienne belge – 22 mai 2000*
- *Éléments de Droit Aérien international en matière de nuisances sonores – 22 mai 2000*
- *Le réseau de sonomètres autour de l'aéroport de Bruxelles-National – 22 mai 2000*
- *Les zones d'interdiction de survol autour de Bruxelles – 25 mai 2000*
- *La problématique de la piste 02/20 – 17 juin 2000*
- *Les routes de décollage « Chabert » et « Grand Tour de Bruxelles » - 17 juin 2000*
- *La procédure de réduction de puissance des réacteurs des avions « hushkittés » - 17 juin 2000*
- *Les nuisances d'avions à Anderlecht – 8 juillet 2000*
- *Les nuisances d'avions à Berchem Sainte-Agathe – 8 juillet 2000*
- *Les nuisances d'avions à Bruxelles-Ville – 8 juillet 2000*
- *Les nuisances d'avions à Crainhem – 8 juillet 2000*
- *Les nuisances d'avions à Evere – 8 juillet 2000*
- *Les nuisances d'avions à Forest – 8 juillet 2000*
- *Les nuisances d'avions à Jette – 8 juillet 2000*
- *Les nuisances d'avions à Schaerbeek – 8 juillet 2000*
- *Les nuisances d'avions à Watermael-Boitsfort – 8 juillet 2000*
- *Les nuisances d'avions à Wezembeek-Oppem – 8 juillet 2000*
- *Les nuisances d'avions à Woluwe Saint-Lambert – 8 juillet 2000*
- *Les nuisances d'avions à Woluwe Saint-Pierre – 8 juillet 2000*
- *Rapport annuel de l'exercice 1999 – 21 juillet 2000*
- *De geluidshinder van vliegtuigen te Sint-Pieters-Woluwe – 26 juillet 2000*
- *Historique de l'aéroport de Bruxelles-National – 4 août 2000*
- *Le manque de capacité opérationnelle de l'aéroport de Bruxelles-National – 8 août 2000*

## Commentaires de l'accord Gouvernemental du 11 février 2000 sur la problématique de l'aéroport de Zaventem

Le Gouvernement reconnaît en introduction de cet accord que « ces dernières années, les interventions en terme de politique dans la réduction des nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem ne furent que très limitées. Une réglementation limitée et un contrôle extrêmement déficient n'ayant absolument pas encouragés les sociétés à limiter les nuisances sonores . C'est pourquoi le Gouvernement veut mettre un terme à cette situation par une réglementation stricte combinant des restrictions à la source des nuisances au moyen de procédures rigoureuses, d'un contrôle sévère du respect de ces procédures par un organe indépendant ».

# Les mesures adoptées

- Fixation d'une norme de tolérance de nuit à 55 dB(A) dans les zones situées à proximité de l'aéroport avec comme objectif de réduire de 50% d'ici 2003 le nombre de personnes situées à l'intérieur de la zone de contour sonore de nuit supérieure à 55 dB(A).
- Elaboration d'un règlement interdisant aux avions dépassant un certain niveau sonore d'opérer la nuit, et limitation systématique des pics sonores par le biais de quotas par mouvement avec limitations suivantes : 20 QC à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2001, 16 QC à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2002 et 12 QC dès le 1<sup>er</sup> janvier 2003. L'objectif 12 pour 2003 impliquant que certains types d'avions équipés d'une technologie obsolète ou dont la masse de décollage dépasse largement la moyenne, ne seront plus autorisés la nuit.
- Interdiction d'utilisation d'avions « hushkittés » la nuit à dater du 1<sup>er</sup> juillet 2003.
- Introduction de quotas saisonniers de nuit entre 23 et 06 heures, lequel devra être réduit de 30% par rapport à la saison été'99 pour l'été 2003.
- Adaptation des redevances d'atterrissage et de décollage par des augmentations ciblées tenant compte des nuisances et des heures d'utilisation de l'aéroport.
- Introduction d'une période de calme la nuit, avant la fin de l'an 2000, par l'utilisation préférentielle des nouveaux avions durant les premières heures de la nuit.
- Adaptation des procédures aéroportuaires et d'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National :
  - *Choix des corridors aériens*
  - *Utilisation de pistes préférentielles*
  - *Modification du gradient de montée*
  - *Modification de l'angle de virage*
  - *Eviter le survol, de jour comme de nuit, des zones les plus densément peuplées*
  - *Concentration de l'ensemble du trafic nocturne sur quelques corridors bien précis en analysant l'opportunité d'alterner le recours à ces diverses trajectoires*
- Construction de murs antibruit autour de l'aéroport
- Construction d'un hall pour les essais de moteurs
- Développement d'une politique de construction linéaire autour de l'aéroport, étant donné que la construction linéaire a un effet d'insonorisation similaire à celui des murs de terre antibruit.
- Adaptation de l'aménagement du territoire par le biais d'expropriations dans la zone de contour actuel de plus de 70 dB(A) ; et par le biais d'isolation acoustique accrue des maisons par une intervention dans ces frais à l'intérieur de la zone de contour comprise entre 55 et 70 dB(A).
- Création d'un Fonds pour le financement des primes pour l'isolation antibruit et pour le rachat d'habitations, Fonds alimenté par les amendes prélevées auprès des compagnies qui ne respectent pas les procédures mais également par l'augmentation ciblée de certains droits d'utilisation de l'aéroport.
- Création d'un organe de contrôle dépendant de l'Administration de l'Aéronautique, réforme du Code de l'Air.
- Mise à disposition des données collectées par les réseaux de sonomètres et élaboration d'un Top 10 des compagnies les plus bruyantes.
- Création d'un Bureau des Réclamations ouvert à tous les citoyens.
- Mise en place d'un dispositif garantissant la transparence des données et la participation des communes et riverains dont la principale mission sera de conseiller les autorités compétentes quant à une politique aéroportuaire efficace et respectueuse de l'environnement.
- Lancement par la Belgique d'une offensive européenne auprès de la Commission et des élus européens afin d'arriver à une interdiction complète des vols de nuit en Europe.

## En ce qui concerne le développement de l'aéroport, l'accord gouvernemental précise :

- ◆ Que le transport de passagers est prioritaire, la question est de savoir si cette augmentation est complémentaire avec une augmentation des vols charter, de fret, de general aviation et militaires.
- ◆ Il convient d'étudier l'impact du TGV sur la libération de capacité pour les vols intercontinentaux.
- ◆ Le Gouvernement estime que les opérations purement militaires doivent être déplacées vers une destination alternative.
- ◆ Il est indispensable d'établir une liaison entre l'aéroport et le trafic ferroviaire international, avec des courbes d'accès vers le réseau SNCB existant et le nouveau terminal multimodal de Schaerbeek.
- ◆ Le transport de fret par chemin de fer doit être réétudié.
- ◆ La coopération avec les régions doit être accrue.

# Calendrier d'exécution de l'accord Gouvernemental du 11 février 2000 sur la problématique de l'aéroport de Zaventem

## 2000

- ◆ **septembre** création d'un organe de contrôle indépendant
- ◆ **septembre** présentation d'une analyse de la législation et réforme du code l'air, transmission des données des sonomètres
- ◆ **septembre** choix des corridors, des procédures, modification du survol des zones peuplées, gestion des flux
- ◆ **décembre** recommandations au Gouvernement sur le départ de l'activité militaire
- ◆ **décembre** convention relative à l'utilisation préférentielle des nouveaux avions la nuit dans le but de créer une période de grand calme
- ◆ **décembre** recommandations concrètes du groupe de travail sur le plan de croissance de l'aéroport

## 2001

- ◆ **1<sup>er</sup> juillet** interdiction d'opérer la nuit à tout avion dont le niveau de bruit individuel est supérieur à 20 QC
- ◆ **décembre** aménagement d'un hall pour les essais de moteurs
- ◆ **décembre** réduction de 12% du quota saisonnier de bruit la nuit au décollage

## 2002

- ◆ **1<sup>er</sup> juillet** interdiction d'opérer la nuit à tout avion dont le niveau de bruit individuel est supérieur à 16 QC

## 2003

- ◆ **1<sup>er</sup> janvier** interdiction d'opérer la nuit à tout avion dont le niveau de bruit individuel est supérieur à 12 QC
- ◆ **janvier** achèvement de la construction de murs antibruit autour du site de l'aéroport
- ◆ **1<sup>er</sup> juillet** interdiction totale d'utilisation la nuit des avions équipés d'un silencieux, et appelés « hushkittés »
- ◆ **juillet** réduction de 30% du quota saisonnier de bruit la nuit au décollage
- ◆ **juillet** réduction de moitié de la zone de contour sonore de nuit exposée à un niveau de bruit supérieur à 55 dB(A)

## 2004

- ◆ **1<sup>er</sup> janvier** saturation de l'aéroport avec 400.000 mouvements annuels d'avions

## Lettre ouverte aux membres du Gouvernement et à tous les responsables concernés par les nuisances des avions autour de l'aéroport de Bruxelles-National

adressée aux autorités politiques par Jacques Vandenhoute, Président  
de l'UBCNA, le 21 juin 2000

Mesdames et Messieurs,

Les mesures importantes décidées lors du Conseil des Ministres du vendredi 11 février 2000 en vue de maîtriser la question des nuisances sonores provoquées par le trafic aérien de nuit nécessitent la mise en application de toute une série de décisions à prendre dans le cadre de la lutte contre le bruit des avions.

L'Union Belge Contre les Nuisances des Avions continue à défendre toute une série de propositions en vue d'une réduction des nuisances des avions auprès des autorités gouvernementales tout en argumentant de façon concrète et objective les principaux points litigieux qui n'ont pas suffisamment été évoqués ou résolus dans le cadre de l'accord gouvernemental

Un juste équilibre entre les intérêts de l'économie et de l'écologie doit être trouvé, afin de permettre la coexistence « pacifique » d'un aéroport encerclé dans de fortes banlieues urbanisées à très haute densité de population. Le droit inaliénable au repos et à la tranquillité des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National doit être préservé et protégé.

C'est dans cette optique que l'UBCNA a réalisé diverses brochures d'information, destinées aux membres du Gouvernement ainsi qu'à toutes les autorités concernées par les nuisances des avions.

Ces fascicules reprennent point par point, les diverses questions pendantes qui doivent encore être éclaircies ; et ils veulent donner une information exhaustive et complète aux membres du Gouvernement, et à leurs collaborateurs, afin de bien cerner le problème et maîtriser les solutions adéquates qui pourraient être apportées.

Le développement et l'expansion continue de l'aéroport de Bruxelles-National doivent se faire de façon maîtrisée et coordonnée, sans asphyxier tout cadre de vie autour du site aéroportuaire.

L'UBCNA est prête à venir défendre ces points de vue et revendications auprès des groupes de travail institués en vue de finaliser l'accord gouvernemental du 11 février 2000.

Je vous remercie de la bienveillante attention avec laquelle vous prendrez connaissance des revendications de l'UBCNA, et tout en restant à votre entière disposition pour toute information complémentaire, je vous prie de croire, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de ma considération très distinguée.

**Jacques VANDENHAUTE**  
**Bourgmestre de Woluwe Saint-Pierre**  
**Président-Fondateur de l'UBCNA**

## Statistiques du trafic à l'aéroport de Bruxelles-National au cours de l'année 1999

### A. Evolution du nombre de vols de nuit

Le nombre de mouvements de nuit a augmenté de + 2.19 % en 1999, en passant de 24.342 vols nocturnes en 1998 à 24.876 vols de nuit en 1999, soit une augmentation de 534 vols de nuit pour toute l'année. A noter la divergence de chiffres entre RVA et BIAC quant au trafic de nuit en 1998 : BIAC parle de 25.118 vols de nuit relevés pour 24.342 pour la RVA.

En comparaison avec les années précédentes, on est resté, en 1999, au niveau de vols de nuit de 1986. La diminution sensible de 1993 ( 15.784 vols de nuit ) restant, malheureusement, une exception. Il est urgent de définir un quota annuel de vols de nuit, quota qui doit être acceptable pour les riverains et raisonnable pour les compagnies aériennes.

Une augmentation indéfinie du nombre de mouvements d'avion la nuit étant tout à fait intolérable. En 1996, les vols de nuit représentaient 8.23 % du trafic, pour 8.80 % en 1997, 8.12 % en 1998 et 7.92 % en 1999. Le cap des 2.000 mouvements de nuit par mois est atteint d'avril à octobre 1999.

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

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	:	24.876	+ 2.19 %

Les principales destinations des vols de nuit étant Bergame, East Midlands, Copenhague, Madrid, Cologne-Bonn, Luton, Vitoria, Francfort, Nuremberg et Bâle-Mulhouse.

## B. Evolution du nombre total de mouvements d'avions

Après le chiffre record de 299.935 mouvements d'avions en 1998, l'année 1999 enregistre un nouveau record de 313.929 mouvements d'avions ( + 4.66 % par rapport à 1998 ). 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.

Des 313.929 mouvements d'avions à l'aéroport de Bruxelles-National au cours de l'année 1999, 247.400 étaient des vols réguliers, 20.900 des vols charters, 14.000 des vols d'affaires, 7.200 des opérations militaires et 24.300 des vols cargos.

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

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

1947	:	8.778	
1956	:	65.455	
1966	:	69.399	
1976	:	103.795	
1991	:	202.372	
1996	:	263.854	
1997	:	277.006	
1998	:	299.935	+ 8.28 %
1999	:	313.929	+ 4.66 %

Jour le plus chargé	:	16 septembre 1999	1.024 mouvements
Jour le plus calme	:	25 décembre 1999	427 mouvements

## C. Evolution du nombre de passagers

Au niveau du nombre de passagers transportés, Bruxelles-National a accueilli 20.048.532 passagers en 1999 ( + 8.26 % ). Sur les 20.050.000 passagers transportés en 1999, on dénombrait 14.790.000 passagers pour le seul réseau intra-européen, et 6.215.000 sur le réseau hors Europe.

Londres reste, avec 1.438.800 voyageurs, la destination la plus prisée depuis Bruxelles, cette destination reprend encore des passagers ( + 5.12 % ) au TGV Eurostar. Zurich, Francfort, Milan, Madrid et Nice faisant les plus fortes progressions.

Les destinations européennes étant les plus desservies sont dès lors : Londres, Madrid, Rome, Francfort, Barcelone, Milan et Paris.

Le tiercé des destinations inter-continentales étant : New-York, Atlanta, Newark, Chicago, Cincinnati, Monastir, Johannesburg, et Tel Aviv.

Rappelons, également, le nombre total de passagers transportés par an :

1947	:	73.955	
1956	:	540.392	
1966	:	1.634.994	
1976	:	4.313.911	
1980	:	5.105.366	
1991	:	8.513.175	
1996	:	13.551.082	
1997	:	15.969.000	
1998	:	18.517.981	+ 15.96 %
1999	:	20.048.532	+ 8.26 %

Jour le plus chargé	:	1 <sup>er</sup> août 1999	73.808 passagers
Jour le plus calme	:	31 décembre 1999	18.742 passagers

avec 74.56 passagers par avion, Bruxelles est en 13<sup>ème</sup> position européenne au niveau du coefficient d'occupation des avions au sein des aéroports européens

## D. Evolution du trafic cargo

Avec une croissance de 9.80 % en tonnage cargo, BRUCARGO maintient sa 5ème position européenne avec 643.464 tonnes transportées en 1999. Comme le nombre de mouvements d'avion tout cargo est stable, cela revient à dire que les avions cargos qui viennent à Bruxelles-National sont très souvent des avions gros porteurs.

Evolution du tonnage du trafic de fret à Bruxelles-National :

1947	:	1.268	
1956	:	12.599	
1966	:	52.137	
1976	:	140.401	
1980	:	165.520	
1991	:	316.593	
1996	:	464.277	
1997	:	519.000	
1998	:	586.000	+ 11.55 %
1999	:	643.464	+ 9.80 %

New York, Hong Kong, Chicago, Singapore, Jeddah, Riyadh étant les principales destinations d'un marché qui a vu la forte progression des vols à destination de Dayton, Cincinnati et Seoul.

## Autour de l'aéroport

### Interdiction de vols litigieux

Suite à une plainte de l'UBCNA en date du 24 mai 2000, la Ministre des Transports a retiré les droits de trafic des compagnies DAS Air et Allied Air qui desservaient l'aéroport de Bruxelles-National avec des avions anciens totalement interdits de vol en vertu de diverses Directives européennes.

### Accident du supersonique Concorde

L'accident d'un Concorde à Paris le 25 juillet a dramatiquement reposé la question du survol d'agglomérations à forte densité de population lors des phases cruciales du décollage ou de l'atterrissage. Depuis longtemps, l'UBCNA ne cesse de réclamer la suppression pure et simple des principaux couloirs aériens qui survolent toute la banlieue de Bruxelles, périphérie comprise, au décollage depuis plus de 30 années.

### Lu dans la presse

Le Soir Illustré : " Très en pointe dans le dossier des nuisances sonores, l'UBCNA mène un lobbying efficace auprès des pouvoirs publics dans le domaine de la sécurité également "

### Homogénéité de la flotte SABENA

L'harmonisation de la flotte de la compagnie aérienne nationale SABENA est pratiquement terminée, il ne restait à l'été 2000 plus que 4 Boeing 737-200 âgés de plus de 25 ans et toujours classés comme avions bruyants selon les normes internationales. L'ensemble de la flotte aérienne a été renouvelée par des avions de marque AIRBUS qui tous correspondent aux normes les plus sévères en matière de limitation sonore et de rejets de particules d'imbrûlés dans l'atmosphère.

### Interdiction totale des vols de nuit ... en Italie

Deux nouvelles importantes sont intervenues le jeudi 27 juillet dernier. La Commission européenne a d'abord annoncé qu'elle partait en guerre contre le bruit, estimant que les nuisances sonores émises par les transports aériens nuisaient à la santé et à la qualité de la vie de quelque 25 % des citoyens européens. Le Parlement italien s'est, ensuite, positionné comme le fer de lance des pays opposés aux vols de nuit. Les Sénateurs italiens ont approuvé ce même jeudi 27 juillet un projet de Loi interdisant tous les vols en Italie entre 21 heures et 04 heures Universelles (GMT) dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores. Le geste posé par le Sénat italien constitue un fameux pavé dans la mare des vols de nuit.

## L'UBCNA déjà en partie sur le net...

Un site propre à l'UBCNA sera bientôt créé. Dès à présent, vous pouvez trouver certaines de nos publications qui sont hébergées sur les sites d'autres associations.

Les publications de notre administrateur-délégué Philippe TOUWAIDE " Eléments de Droit Aérien International " et " Les Avions hushkittés " sont consultables respectivement sur le site <http://www.lex-aero.com/Public/DABelge.htm>, sur le site <http://www.ping.be/net-sky/hushkit.html> de nos amis liégeois de "Net Sky" pour le dossier sur les avions hushkittés; ou également sur le site <http://ufcna.com/hushkit.html> de l'Union Française Contre les Nuisances des Avions .

## Bientôt un organe de contrôle enfin indépendant

Un des aspects les plus essentiels de l'accord gouvernemental reste, aux yeux de l'UBCNA, la création d'un organe de contrôle indépendant du contrôle aérien. Il importe de savoir que l'exploitant aéroportuaire actuel, BIAC, tient à la fois le rôle du contrôleur et du contrôlé sans trop se sourciller du contrôle drastique des types d'avions autorisés à desservir l'aéroport de Bruxelles-National.

Afin de ne plus mélanger ces deux fonctions importantes, l'Etat belge va reprendre sous sa direction le contrôle des aéronefs et va créer un organe de contrôle qui sera chargé de vérifier la conformité des avions opérant à Bruxelles. De nombreux avions pourtant interdits soit totalement de vol suite à diverses Directives européennes ou uniquement interdits de vol la nuit, continueraient encore et toujours à opérer en toute illégalité.

L'organe de régulation du trafic aérien, BELGOCONTROL, ne vérifie pas la conformité des avions par rapport aux diverses interdictions de trafic et se préoccupe uniquement de bien diriger les avions depuis l'espace aérien vers les pistes d'atterrissage.

Le nouvel organe de contrôle serait chargé en outre de percevoir les amendes réclamées aux avions bruyants ou s'écartant de leur trajectoire; et pourrait le cas échéant interdire l'accès aux aérodromes belges aux avions anciens ou totalement interdits de vol.

L'UBCNA ne cesse d'insister auprès de la Ministre des Transports pour que cet organe de contrôle soit le plus rapidement possible installé. Une des premières mesures radicales pour lutter contre les nuisances sonores des avions étant, tout naturellement, d'interdire les opérations effectuées par des avions logiquement interdits. Un tel organe devrait apporter à tous les riverains de notre aéroport la certitude que tous les vols seraient dans le futur conformes à toutes les réglementations belges, européennes et internationales en vigueur.

**Philippe TOUWAIDE**  
**Licencié en Droit Aérien et Administrateur-délégué de l'UBCNA**

<b>RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS</b>	
Membre sympathisant	300 frs (minimum)
Membre adhérent	600 frs (minimum)
Membre d'honneur	2.000 frs (minimum)
A verser sur le compte de l'UBCNA : <b>310-00776112-04</b>	
<b>UBCNA</b> : avenue du Haras 100 – 1150 BRUXELLES Secrétariat : Tel : 02/773.05.35 – Fax : 02/770.94.19	

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

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