



## UNION BELGE CONTRE LES NUISANCES DES AVIONS

**EDITION SPECIALE  
NON AU PLAN ANCIAUX****Jacques VANDENHAUTE,**Président-Fondateur de l'UBCNA et Bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre  
vous propose**une analyse détaillée du plan du nouveau Ministre de la Mobilité**

**Le Ministre Fédéral de la Mobilité, Bert Anciaux, a présenté le 30 septembre dernier « son » propre projet politique d'organisation des vols de jour et de nuit autour de l'aéroport de Bruxelles-National, projet du parti politique « Spirit » plus connu sous le nom de « PLAN ANCIAUX ».**

**Nous sommes tous à Bruxelles et dans l'Oostrand ( périphérie Est de Bruxelles regroupant Auderghem, Woluwe Saint-Pierre, Wezembeek-Oppem, Crainhem et Sterrebeek )  
TOTALEMENT opposés au Plan Anciaux,  
l'Union Belge Contre les Nuisances des Avions vous explique POURQUOI ?**

**Le contenu de l'accord gouvernemental**

L'accord gouvernemental du 10 juillet 2003 précise : "Pour les nuisances causées par le **trafic aérien**, plus particulièrement les vols de nuit, le gouvernement, partant de l'accord du 24 janvier 2003, fera procéder à une évaluation précise des zones survolées, commune par commune et/ou quartier de commune par quartier de commune, afin de mesurer l'impact sonore subi par les populations et afin d'alléger, dans le sens d'une répartition plus équitable, les nuisances ressenties.

L'impact du bruit subi sera évalué zone par zone, définies de manière objective, et selon le principe de répartition équitable. Par répartition plus équitable, on entend notamment une révision des procédures de vol en fonction des populations et/ou des zones survolées et du type d'avions en mouvement, ainsi qu'une utilisation plus diversifiée des différentes pistes de décollages et d'atterrissage envisageables, en tenant compte de la sécurité des populations, du trafic aérien et de la gestion de l'aéroport.

Le programme d'isolation sera revu en fonction des solutions choisies ainsi que de la distance des zones survolées par rapport à l'aéroport, et ce dans le cadre financier fixé. En attendant cette évaluation et une solution globale et plus équitable, les avions en direction de Huldenberg avec un QC>4 prendront temporairement les routes par l'est de Bruxelles, en utilisant les procédures existantes. La route CIV-H suivra le trajet le plus proche du Ring.

Pour les vols de jour, le Gouvernement décide d'une répartition plus équitable des nuisances en respectant les principes suivants : (1) évaluation précise de la situation actuelle conformément à la démarche prévue pour les vols de nuit (cadastre bruit, impact de bruit zone par zone et répartition équitable) et (2) augmentation des taxes de décollage pour les avions bruyants décollant entre 21h et 23h et entre 6h et 8h, et ayant un QC supérieur ou égal à 12.

En outre, de manière générale pour ce qui concerne la piste 25 droite, les procédures de vol seront optimisées par le recul de 300 mètres du seuil de décollage.

Le gouvernement renforcera les procédures de „Noise Abatements“ et veillera à leur respect.”.

## **Premières modifications des procédures dès le 22 juillet 2003**

Sans en référer en Conseil des Ministres, et agissant en application de l'accord gouvernemental, le Ministre de la Mobilité a donné instruction à Belgocontrol de faire partir les avions en direction d'Huldenberg avec un Quota Count supérieur à 4 **temporairement** par les routes par l'est de Bruxelles, en utilisant les procédures existantes.

Cette mesure est entrée en vigueur dans la nuit du 22 au 23 juillet 2003, ainsi la piste 20 est désignée pour tout le trafic aérien en route vers les balises LNO, SPI, ETENO ou BULTO ( NOTAM de juillet 2003 : " From 22 July 2003 23.00 local time : runway 20 of Brussels National Airport will be assigned to all NIGHT traffic routing via Huldenberg with Quota Count under 12 ( New limit ), see "government agreement of 10 July 2003". Take-Off from another runway than the designated one will only be allowed after approval from the airport authority "; cette mesure a été confirmée par les AIP, amendement 10 effectif au 2 octobre 2003, special noise abatement procedures at night, page AD 2-EBBR 12.2).

**Temporairement**, toutes les nuits, tous les avions qui mettent le cap vers l'est en passant par la balise d'Huldenberg décollent ainsi de la piste 20, soit une moyenne globale de 10.4 vols calculée sur le nombre d'avions annuels divisés par 365. Le nombre de départs de nuit depuis la piste 20 pendant les 4 nuits de semaine plus chargées (lundi à jeudi) varie entre 12 à 18 départs. De ce fait, depuis l'arrivée d'Anciaux au Ministère de la Mobilité, l'Oostrand reçoit chaque nuit depuis la piste 20 la moitié de la totalité des départs nocturnes.

## **Présentation du « Plan Anciaux »**

Le Ministre Bert Anciaux a présenté son « plan » à la presse le 30 septembre 2003. Ce « Plan » est le projet politique du Ministre, ce n'est pas le projet du Gouvernement, car ce « Plan » élaboré pour le Ministre par un activiste du Noordrand du nom de Pierre de Fonseca qui par ailleurs a été recruté au sein du Cabinet d'Anciaux est tout simplement le bête projet de dispersion tous azimuts des vols, sans aucune logique, tel que les riverains du Noordrand l'avaient déjà élaboré depuis plus d'un an.

Ce « Plan » n'est qu'un projet politique, d'ailleurs le site [www.plandedispersion.be](http://www.plandedispersion.be) qui le détaille est le site du parti politique « SPIRIT » et n'est pas un site officiel du Gouvernement Fédéral.

Le Ministre Anciaux sort déjà son plan sans disposer d'un vrai cadastre du bruit, en ne se basant que sur un cadastre théorique issu d'un modèle mathématique, sans tenir compte des dernières modifications intervenues en juillet dans la répartition des vols de nuit et sans installer de sonomètres supplémentaires dans l'Oostrand.

Ce « Plan » n'a pas encore été présenté au Gouvernement, n'a pas fait l'objet de concertations avec les Régions et n'a pas encore été discuté avec les communes et les associations de riverains. Le Ministre tente toujours le coup de force pour faire entrer son plan en application dès le 22 janvier 2004, mais le Conseil des Ministres restreint du 5 novembre 2003 l'a rappelé à l'ordre, son projet ne respecte pas le contenu de l'accord gouvernemental et il ne dispose toujours pas d'un cadastre du bruit réel. Aucune modification de procédures ne peut plus intervenir sans l'accord du Conseil des Ministres.

## **Commentaires sur le plan ANCIAUX**

### **1. Quant à la forme**

- a. Ce plan est une initiative tout à fait personnelle du Ministre Anciaux, il est en droit de présenter un plan comme toute personne intéressée dans ce dossier, mais ce plan n'est pas encore celui du gouvernement puisque ce plan n'a pas été communiqué aux Ministres Fédéraux, de même qu'il n'a pas fait l'objet d'un accord ou d'un préaccord au sein des organes de concertation propres au gouvernement fédéral comme les comités inter-cabinets ou le comité restreint des Ministres ( dit le KernKabinet) pas plus qu'il n'a fait l'objet d'une décision du Conseil des Ministres.
- b. Contrairement à ses prédécesseurs, le Ministre Anciaux n'a pas présenté ce plan aux régions. Ce plan n'a pas fait l'objet ni d'une discussion ni d'un accord de la part du Comité de Concertation entre l'Etat et les Régions. Pour les précédentes modifications de procédure, la Ministre Durant avait eu le soin d'obtenir à chaque fois l'accord du comité de concertation soit les 22 février 2002 (concentration des routes), 16 juillet 2002 (transfert des décollages vers la 25 droite), 29 novembre 2002 (attente du retrait de tous les hushkits avant de transférer vers la 25 droite) et 24 janvier 2003 (dispersion des routes de nuit). Dans le présent cas, ce plan n'a été ni soumis ni approuvé par les régions, lesquelles n'ont pas du tout été associées à l'élaboration de ce plan.
- c. Ce plan est présenté comme si tout était déjà approuvé, en effet le Ministre Anciaux cite déjà deux dates de mise en application de nouvelles routes, alors que celles-ci n'ont absolument pas fait l'objet d'un accord politique. Soit le 22 janvier 2004 avec la mise en service d'une nouvelle route de décollage de jour traversant tout Bruxelles, qui concerne 15 % de décollages retirés du Noordrand et mis sur Bruxelles sans aucun accord (réactivation de la Route Chabert, contraire à la décision du Conseil des Ministres du 9 février 2001) et 18 mars 2004 avec la mise en service de la route « Royale » qui n'a fait l'objet d'aucun accord politique, et qui retire 20 % de décollages de jour du Noordrand en les ajoutant sur Bruxelles ( Bruxelles hors Haren passe de 42 % de vols de jour à +/- 77 % et le Noordrand sans Diegem tombe de 47 % de vols de jour à +/- 12 % de vols de jour ).
- d. Ce plan ne tient pas compte du préambule nécessaire tel que repris dans l'accord gouvernemental du 10 juillet 2003 : « le gouvernement, partant de l'accord du 24 janvier 2003, fera procéder à une évaluation précise des zones survolées, commune par commune et/ou quartier de commune par quartier de commune, afin de mesurer l'impact sonore subi par les populations et afin d'alléger, dans le sens d'une répartition plus équitable, les nuisances ressenties ». Le Ministre précise bien dans son plan que ce Cadastre n'a pas encore été établi, alors qu'il est le préalable logique à dresser AVANT tout plan ou tout projet.
- e. Enfin ce plan semble se baser sur des formules mathématiques et autres artifices. La tactique utilisée est de noyer les interlocuteurs d'informations tous azimuts, alors que les décisions essentielles (les nouvelles routes au-dessus de Bruxelles par exemple) sont totalement passées inaperçues car elles ne s'y retrouvent sans aucune justification scientifique que sous la forme de deux petites phrases écrites de telle façon que toute personne non spécialisée n'en comprend pas du tout la teneur ( on ne parle pas de route Chabert mais « de la route Chièvres après une altitude de 4000 pieds » et on n'évoque pas le déplacement de la route Costa du noordrand vers Bruxelles mais on parle de la route Costa après une altitude de 1700 pieds).

### **2. Quant au fond**

- a. Les administrations environnementales des régions (AMINAL et IBGE) n'ont pas du tout été associées à ce plan, alors qu'elles gèrent un important réseau de sonomètres et que leurs experts connaissent très bien ce dossier. C'est totalement regrettable.
- b. Le recul de 300 mètres du seuil de décollage, pourtant retenu dans l'accord de gouvernement, n'est plus du tout repris dans les décisions relatives aux vols de jour, pour ne pas mettre la capacité opérationnelle de l'aéroport en danger.

- c. Ce plan ne se base que sur le modèle des fréquences de survol, thèse toujours défendue par le Noordrand, et n'établit aucune corrélation entre la densité de population des zones survolées et la gêne sonore endurée. Le critère de densité de population est totalement ignoré.
- d. Ce plan reconnaît de lui-même son énorme faiblesse en matière de dispersion, puisqu'il est clairement indiqué dans le plan « que durant les jours de semaine, une seule combinaison offrant les capacités nécessaires d'atterrissage et de décollage aux heures de pointe est possible », ce qui affirme parfaitement la priorité de la rentabilité économique face à toute question environnementale.
- e. Ce plan établit une discrimination flagrante de cinq zones par rapport à la zone 2 de Zaventem : « la très grande proximité de Zaventem par rapport à l'aéroport entraîne des nuisances sonores exceptionnelles ».
- f. Ce plan contient des erreurs aéronautiques flagrantes en terme de procédures : la piste 25 gauche n'est pas utilisable en journée au décollage par ce qu'il n'y a pas de système d'atterrissage ILS d'installé ( ils confondent avec la 07 droite ) et la combinaison « décollage depuis la piste 20 et atterrissage sur la piste 25 droite » est possible à condition que les vols en direction du nord effectuent un virage vers la droite à 1700 pieds au lieu de 700 pieds, pour éviter un conflit avec les appareils qui ratent l'atterrissage et doivent reprendre de l'altitude. Pour cela, une nouvelle route est nécessaire ». Ce qui est totalement incorrect, car les avions qui ratent leur atterrissage virent vers la droite et ne sont pas sur la même ligne que les décollages de la 20 qui virent également vers la droite mais se dirigent vers le nord de Bruxelles. Cette prétendue mesure vise en fait à justifier que l'on décollera de la 20 tout droit vers Woluwé Saint-Pierre et que les avions survoleront maintenant au décollage depuis la 20 l'est de Bruxelles afin de soulager Tervueren et Overijse.
- g. Ce plan est difficile à lire et à comprendre, on parle en effet de quelques décollages de nuit vers Zaventem depuis la piste 25 droite, mais il est précisé d'une part que l'objectif du Ministre est de supprimer tout vol de nuit dans la nuit du samedi au dimanche, et dans les annexes on peut lire que « le scénario du samedi avec décollage depuis la piste 25 gauche vers Zaventem ne sera d'application qu'à partir du 31 mars 2004, ce qui veut dire qu'on va utiliser les décollages de nuit par les pistes 02/20 temporairement ». Dire qu'on va survoler aussi la zone 2 de Zaventem est donc une fausse information.
- h. Ce plan contrairement à ce qu'il pourrait laisser penser, n'impose aucune contrainte opérationnelle à Biac. On ne parle pas de limitation globale du trafic aérien ni de jour ni de nuit, tout est fait en raisonnant que la capacité opérationnelle, et donc le développement du trafic aérien et son expansion folle, doit pouvoir être réalisable. De même il est tout à fait inconvenant de vouloir confier à Biac la réalisation d'une étude sur l'intérêt des vols de nuit, puisque comme pour l'étude sur Chièvres, il est évident que la réponse de Biac est connue de tous avant de l'avoir posée : ce sera OUI.
- i. Comme déjà précisé auparavant la répartition des vols de nuit telle que présentée par le Ministre Anciaux ne tient absolument pas compte de la densité de population des zones survolées.
- j. Les grandes victimes de ce plan sont donc Bruxelles et les 19 communes, Haren étant légèrement déchargée le samedi et le dimanche, Neder-Over-Hembeek étant fortement déchargée ( puisque la partie Noordrand comprise par Neder-Over-Hembeek, Grimbergen, Vilvoorde et Meise perdra dès le 22 janvier 2004 15 % de décollages de jour avec le transfert des départs vers Chièvres du Noordrand sur la route Chabert qui sera remise en service ; et que dès le 18 mars 2004 cette même zone Noordrand perdra 20 % de décollages de jour, par le déplacement du virage de la route Costa de 700 à 1700 pieds, ce qui déplace cette route sur un nouvel itinéraire Schaerbeek Gare de Formation, Domaine Royal de Laeken et Plateau du Heysel ; la zone Noordrand tombe de 47 % à 12 % de décollages de jour, ce que le Ministre Anciaux s'est bien gardé de révéler). L'autre grande victime de ce plan est l'Oostrand, avec une mise en service permanente certains jours et certaines nuits de la piste diagonale 02/20 SANS tenir compte des composantes de vent avec nouvelles routes de départ de la piste 20 tout droit jusqu'à Woluwé Saint-Pierre et survol de zones à forte densité de population.

## **L'organisation du « Plan » Anciaux**

Le « Plan » Anciaux prévoit une rotation de l'utilisation des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National, mais pour ne pas limiter la capacité des pistes de Zaventem, le Ministre Anciaux ne joue avec les pistes que pendant le week-end.

### **Le schéma d'utilisation des pistes en journée ( 06 à 23 heures ) serait le suivant :**

- Lundi au vendredi : atterrissages et décollages classiques par les pistes 25
- Samedi : tous les atterrissages par la piste 02 sur l'Oostrand, et décollages en 02 et 07
- Dimanche : tous les décollages par la piste 20 sur l'Oostrand et atterrissages par la 20 via Perk

### **Le schéma d'exploitation des vols de nuit ( 23 à 06 heures ) se configurerait ainsi :**

- Nuit de lundi à mardi et nuit de vendredi à samedi ( et peut-être nuit de samedi à dimanche ? ) : décollages par la piste 20 sur l'Oostrand et atterrissages par la 20 via Perk jusque 03 heures du matin, puis inversion des pistes en atterrissant par la 02 sur l'Oostrand et en décollant en 02 et 07
- Nuit de mardi à mercredi, de mercredi à jeudi, de jeudi à vendredi et de dimanche à lundi : les décollages de nuit sont répartis de façon égale entre 50 % au départ de la piste 20 vers l'Oostrand et 50 % au départ de la piste 25 droite dont 15 % vers le centre de Bruxelles et 35 % vers le Noordrand, région du Ministre.

## **La situation du « NOORDRAND » par rapport au « Plan » Anciaux**

Le Noordrand, région du Ministre, est le grand gagnant du « Plan » Anciaux. ( Noordrand = Diegem, Neder-Over-Hembeek, Grimbergen, Vilvorde, Meise, Wemmel ).

En termes de vols de jour, le Noordrand perdrait 75 % de vols de jour en semaine, et tomberait de 47 % de l'ensemble des décollages annuels à seulement 12 %, puisque le Ministre Anciaux veut retirer tous les décollages en direction de la balise de Chièvres ( 15 % ) et de la balise Costa ( 20 % ) du Noordrand pour les mettre sur Bruxelles.

Le Noordrand bénéficierait de périodes de calme, soit toute la journée du samedi, toute la journée du dimanche, les nuits de lundi à mardi, de vendredi à samedi et de samedi à dimanche.

Les nuits restantes, le Noordrand n'aurait plus que +/- 33 % de vols de nuit sur trois tracés différents ( pour 50 % sur l'Oostrand et 17 % sur Bruxelles ).

## **La situation de « BRUXELLES-REGION » par rapport au « Plan » Anciaux**

La Région de Bruxelles-Capitale serait une des grandes victimes du « Plan » Anciaux, certainement pour les vols de jour pendant la semaine. Actuellement survolée par 42 % de l'ensemble des décollages, Anciaux lui ajouterait 2 nouvelles routes pour arriver à 77 % de survols sur Bruxelles ( soit + 85 % de survols ! ).

Les activistes flamingants jouent sur les mots en désignant « Bruxelles », quand on leur dit que Bruxelles reçoit déjà 89 % des décollages, ils répondent que ce n'est que le village d'Haren, partie administrative mais limitée de la Ville de Bruxelles, quand on leur dit qu'Evere, Schaerbeek et les deux Woluwe ont déjà 41 % des vols de jour, ils répondent que ce n'est pas Bruxelles ; et quand ils disent que Bruxelles n'est pas survolée, ils ne pensent qu'à la Grand-Place, et le centre historique de Bruxelles, ils jouent avec les mots et donnent une désignation différente à « Bruxelles » en fonction de leurs intérêts. Bruxelles est bien autant survolée que le Noordrand et l'Oostrand sans aucune autre forme de discrimination.

En plus des 41 % de décollages actuels qui montent dans l'axe de piste jusqu'à l'altitude de 1.700 pieds puis qui virent vers la balise d'Huldenberg, en direction de l'Oostrand et en survolant successivement Diegem, Haren, Evere, Schaerbeek, Bruxelles, Etterbeek, Woluwe Saint-Lambert et Woluwe Saint-Pierre ; le « Plan » Anciaux prévoit de dévier tous les vols vers Chièvres ( 15 % ) du Noordrand vers Bruxelles, en les

envoyant directement sur Bruxelles dans l'axe de la piste 25 jusqu'à ce qu'ils atteignent l'altitude de 4.000 pieds, soit en survolant successivement Diegem, Haren, Evere, Schaerbeek, Bruxelles-Ville, Molenbeek, Koekelberg et Anderlecht, en remettant en service la « Route Chabert ».

Une nouvelle route aérienne de jour « Voie Royale » serait mise en service, en déviant tous les vols vers Costa ( soit 20 % du trafic ) du Noordrand vers Bruxelles en les envoyant dans l'axe de piste jusqu'à ce qu'ils atteignent l'altitude de 1.700 pieds, soit en survolant successivement Diegem, Haren, Evere, la gare de formation de Schaerbeek, le Domaine Royal de Laeken – pourtant totalement interdit de survol – Laeken, Jette puis Wemmel et Meise.

Bruxelles, sans les deux Woluwe et Auderghem, serait exempte de vols à altitude raisonnable chaque samedi en journée, chaque dimanche en journée, ainsi que les nuits de lundi à mardi, de vendredi à samedi et vraisemblablement de samedi à dimanche.

## **La situation de l' « OOSTRAND » par rapport au « Plan » Anciaux**

La périphérie « Est » de Bruxelles est aussi appelée « Oostrand » et regroupe les communes d'Auderghem, Woluwe Saint-Pierre, Woluwe Saint-Lambert, Crainhem, Wezembeek-Oppem et Sterrebeek.

L'Oostrand sera la principale victime du « Plan » Anciaux, puisque cette région aura droit à des survols tout le temps, sans aucune période de calme ou de répit contrairement aux autres régions.

En journée, du lundi au vendredi, l'Oostrand garde les 41 % de décollages de jour qui décollent depuis la piste 25 droite en survolant Diegem, Haren, Evere, Schaerbeek, Bruxelles, Etterbeek, puis Woluwe Saint-Lambert et Woluwe Saint-Pierre avant de couper Crainhem et Wezembeek-Oppem.

Chaque samedi, pendant la journée, la piste 02 serait systématiquement mise en service, sans plus tenir compte des composantes de vent, en faisant survoler 250 avions en atterrissage à très basse altitude au-dessus des quartiers densément peuplés d'Auderghem, Woluwe Saint-Pierre, Crainhem, Wezembeek-Oppem et Sterrebeek.

Chaque dimanche, pendant la journée, la piste 20 serait systématiquement mise en service, sans plus tenir compte des composantes de vent, en faisant survoler 350 avions en phase de décollage à très basse altitude au-dessus des quartiers densément peuplés de Sterrebeek, Wezembeek-Oppem, Crainhem, Woluwe Saint-Pierre, une nouvelle route vers Woluwe Saint-Lambert, Evere et Schaerbeek, et Auderghem.

Chaque nuit, l'Oostrand garde au moins la moitié des vols de nuit, sans répit ni période de calme.

Soit la moitié des décollages de nuit par la piste 20 les nuits de mardi à mercredi, de mercredi à jeudi, de jeudi à vendredi et de dimanche à lundi.

Les nuits de lundi à mardi, de vendredi à samedi et vraisemblablement de samedi à dimanche, absolument tous les vols de nuit se feront par l'Oostrand d'abord en décollage depuis la piste 20 jusqu'à 3 heures du matin, puis en atterrissage par la piste 02 sur l'Oostrand à partir de 3 heures du matin sans plus tenir compte des composantes de vent.

L'Oostrand aura des avions par tous les temps, tous les jours, soit des atterrissages soit des décollages, de jour comme de nuit, mais sera toujours survolée sans aucune période de calme ou de repos.

## **NON au « Plan » Anciaux**

Le « Plan » Anciaux n'est qu'un plan embrouille destiné uniquement à déléster la région du Noordrand où est domicilié Bert Anciaux, en envoyant la grande majorité des vols sur Bruxelles et l'Oostrand. Ce « Plan » est tout sauf scientifique, c'est un projet politique et provocateur. Des questions essentielles comme le contrôle des règlements et interdictions par une autorité indépendante qui puisse constater des infractions et dresser des contraventions n'est pas évoquée, ni l'extension des sonomètres, ni la définition

de niveaux de bruit par sonomètres, ni la taxation différenciée pour les avions bruyants. Enfin, ce « Plan » ne tient absolument pas compte de la densité de population des zones survolées, le Noordrand est moins peuplé que Bruxelles et que l'Oostrand.

## **Comment réagir et s'opposer radicalement au « Plan » Anciaux ?**

**Pétition** : en signant la pétition contre le « Plan » Anciaux qui a été lancée à l'initiative des 8 associations de défense de l'environnement réunies en front commun des riverains de l'aéroport

**Affiches** : en apposant les affiches « NON AU PLAN ANCIAUX » que nous mettons à votre disposition

**Plaintes** : en réclamant et en envoyant un MAXIMUM de plaintes, de commentaires et de réactions aux principaux responsables de ce dossier qui sont Guy VERHOFSTADT, Premier Ministre ; Bert ANCIAUX, Ministre de la Mobilité et Philippe TOUWAIDE, Directeur du Service de Médiation de l'aéroport.

( **par écrit**

Cabinet du Premier Ministre Guy VERHOFSTADT, rue de la Loi 16 à 1000 Bruxelles

Cabinet du Ministre de la Mobilité Bert ANCIAUX, rue de Bréderode 9 à 1000 Bruxelles

Direction du Service de Médiation, Philippe TOUWAIDE, rue du Progrès 80 Boîte 5 à 1030 Bruxelles

( **par fax**

Guy VERHOFSTADT : 02.511.50.21

Bert ANCIAUX : 02.230.18.24

Philippe TOUWAIDE : 02.206.32.30

( **par téléphone**

Guy VERHOFSTADT : 02.501.02.11

Bert ANCIAUX : 02.237.67.11 ( demandez Alfons ROEBBEN au 02.237.67.98 )

Philippe TOUWAIDE : 02.206.32.32

( **par courrier électronique**

[guy.verhofstadt@premier.fed.be](mailto:guy.verhofstadt@premier.fed.be) - [bert.anciaux@mobilit.fgov.be](mailto:bert.anciaux@mobilit.fgov.be) - [bert@vlaanderen.net](mailto:bert@vlaanderen.net)

[philippe.touwaide@mobilit.fgov.be](mailto:philippe.touwaide@mobilit.fgov.be)

Nous vous demandons de réagir en nombre, de manifester votre opposition totale, et de lutter à nos côtés par tous les moyens ainsi que par toute voie de droit CONTRE LE PLAN ANCIAUX.

\*\*\*

<b>RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS</b>	
Membre sympathisant	10 € (minimum)
Membre adhérent	20 € (minimum)
Membre d'honneur	50 € (minimum)
A verser sur le compte de l'UBCNA : <b>310-0776112-04</b> Secrétariat de l'UBCNA : Tel : 02/773.05.35 – Fax : 02/770.94.19	

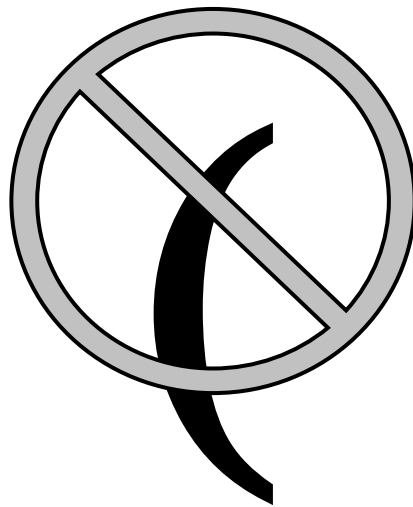
**Les actions, travaux, publications et autres missions de défense des riverains des aéroports de Belgique entrepris par l'UBCNA ne pourraient être ce qu'ils sont depuis plus de dix années sans le soutien et l'appui financier de ses membres.**

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

**D'avance, nous vous remercions très sincèrement.**

**UBCNA ( BUTV - Bruxelles Air Libre Brussel –  
Wake Up Kraainem – AWACCS Wezembeek –  
BUTV Zaventem – Actie Groep Runway 02 –  
Actie Oostrand**

# **PLAN ANCI AUX ?**



**NON – NEE**

**NO – NIET**



