



UNION BELGE CONTRE LES NUISANCES DES AVIONS

1. Editorial de Jacques VANDENHAUTE, Président de l'UBCNA

Y a-t-il encore un pilote dans l'avion ?

Les attermolements éternels du Gouvernement Fédéral, depuis plus d'un an, dans sa piètre gestion du dossier des vols de nuit ne font qu'empirer sans qu'aucune solution durable à ce problème crucial n'ait été trouvée.

Tous les riverains sont en droit de se demander s'il y a encore un pilote dans cet avion gouvernemental, si des décisions sont encore prises et si, au nom du sacro-saint sacrifice de l'exercice du pouvoir à tout prix, certains partis ne sont pas disposés à vendre leur conscience dans une acceptation ouverte de cette très mauvaise politique de la dispersion.

La dispersion est un leurre, une mauvaise et inefficace politique, car elle ne s'attaque pas au fond du problème mais tente de le cacher. La dispersion permet le doublement, voire le triplement du trafic aérien à Bruxelles sans aucune difficulté.

Le massacre de l'est de Bruxelles et de sa périphérie continue tous les jours, toutes les nuits en toute impunité sans que personne, excepté l'UBCNA et les dynamiques associations de l'Oostrand dénommées AWACSS Wezembeek-Oppem et Wake-Up Kraainem, ne daigne y prêter attention. Notre région est la seule des zones voisines de l'aéroport qui soit directement touchée par des couloirs aériens opérés depuis 4 des 6 pistes de Zaventem.

L'étude qui a servi de base au mauvais Plan de Dispersion a été manipulée, car elle ne prend pas en compte l'utilisation régulière pour causes météorologiques de la piste 02 et surtout car elle ne comptabilise pas comme survols de la zone 3 de Wezembeek les nombreux décollages de jour qui virent depuis la piste principale 25 vers la gauche en direction de notre région, puis foncent vers la balise située près de Wavre.

Ce n'est pas en se masquant la face ou en envoyant la gêne acoustique chez son voisin qu'on apporte une réponse définitive à cet éternel problème des nuisances des avions. La contestation contre ce Plan de Dispersion se fait grandissante de tous côtés, tous les quartiers de Bruxelles étant à présent touchés : Haren, Evere, Neder-Over-Hembeek, Laeken, Jette, Bruxelles-Centre, Schaerbeek mais aussi Waterloo, La Hulpe, Grez-Doiceau, Braine-L'Alleud ou encore Wavre et Pérot.

Non, vraiment, ce gouvernement a été mal conseillé sur ce dossier, ou plutôt a été mal informé. Les décisions qui ont été présentées reprenaient beaucoup de fausses données, de fausses informations et des cartes maquillées ; ce qui fait que nos décideurs ont été amenés à prendre de mauvaises décisions basées sur des données non objectives dont ils n'ont pas pu, ou pas su, prendre conscience en toute indépendance.

Mais comme toujours, après un an d'application du Plan de Dispersion, ce fameux Plan Anciaux – qui, selon la décision du Conseil des Ministres, était une décision provisoire, temporaire et soumise à évaluation sur base d'un véritable cadastre du bruit– est toujours bel et bien là et nous gâche nos nuits, nos week-ends, nos samedis et dimanches, et pour ainsi dire tous les jours de notre semaine.

Il manque un vrai pilote dans cet avion pour siffler la fin de la récréation et pour reprendre en main cet équipage défaillant en proposant de vraies mesures concrètes (comme celles que l'UBCNA défend depuis plus de 15 ans) pour arriver à une gestion aéroportuaire cohérente de Zaventem, qui privilégie au mieux les aspects environnementaux au lieu de toujours réfléchir en termes de rendement économique.

2. Communiqué de presse

3 décembre 2003 - 3 décembre 2004 : un AN de Plan Anciaux, tout le monde est contre mais personne n'ose le dire ouvertement !

L'Union Belge Contre les Nuisances des Avions (asbl UBCNA) dénonce par la voix de son Président, **le Bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre Jacques VANDENHAUTE**, le caractère facétieux de cette absurdité qui a pour nom " Plan Anciaux " et qui, sous le couvert d'une prétendue dispersion, organise de fait une **réelle concentration** sur Bruxelles, la région de l'est de Bruxelles et sa périphérie appelée communément " Oostrand ".

L'UBCNA continuera sans cesse à dénoncer l'hypocrisie du Plan Anciaux aux motifs suivants :

- ce plan est toujours censé (selon la décision du Conseil des Ministres) n'être **QUE PROVISOIRE**, mais dure toutefois depuis un an ;
- ce plan est également conditionné à une **EVALUATION** promise pour septembre 2004, laquelle n'a toujours pas été réalisée ;
- ce plan doit se baser sur un **VRAI CADASTRE** du bruit, lequel n'existe pas non plus.

L'UBCNA rappelle que suite à ses actions devant les tribunaux, elle a obtenu :

- la suspension immédiate du Plan Anciaux en décembre 2003
- le retrait des manipulations sur les composantes de vent en février 2004

De nombreuses autres actions juridiques ont été intentées par l'UBCNA, comme des actions au fond devant le Conseil d'Etat et d'autres recours qui devraient être, enfin, examinés et jugés prochainement.

L'UBCNA dénonce le fait que tous les gouvernements restent totalement insensibles à :

- sa pétition de **17.500** signatures de personnes survolées et totalement opposées à ce maudit plan
- une grande manifestation populaire de **7.000** personnes survolées devant la Bourse
- plus de **42.000** plaintes introduites auprès du service de médiation de l'aéroport

Le Plan Anciaux n'est **nullement acceptable**, car :

- il a été imposé par Anciaux sous le prétexte d'astreintes pour répondre à un jugement qui entre-temps a été cassé par la Cour de Cassation ;
- il est basé sur de fausses cartes, de fausses informations et des documents totalement mensongers ;
- il se base sur un cadastre mathématique qui est **FAUX**, car établi avec des critères de travail (normes de vent, altitude de virage, types d'avions utilisés de nuit, limite de QC sur la piste 20 et réseau de sonomètres inexistant à Bruxelles, l'est de Bruxelles et dans l'Oostrand) qui sont **totalemt erronés** et qui ne correspondent plus à la réalité de la situation
- il contient de nombreux mensonges : le trafic la nuit du samedi au dimanche n'a pas été réduit ou éliminé, des routes non conformes ont été mises en service (certaines annulées au bout de 24 heures ...), etc...

- il n'est pas équitable car certaines zones (telle la zone de Perk-Zemst) est pratiquement totalement épargnée et ne reçoit que très peu de mouvements ;
- il est discriminatoire car la zone de l'est de Bruxelles et de l'Oostrand n'a pas de période de repos sans aucun trafic, contrairement à toutes les autres zones ;
- il impose l'utilisation de procédures dangereuses et de pistes courtes et moins bien équipées ;
- il ne prend pas en compte les départs de la piste 25 qui virent à gauche et reviennent survoler Bruxelles, l'est de Bruxelles et l'Oostrand ;
- il organise une concentration totale des survols sur la région de l'est de Bruxelles et de l'Oostrand avec des mouvements en provenance ou de la piste 02 ou de la 20 ou de la 25 droite ou encore de la 25 gauche ;
- il joue avec la sécurité du trafic aérien au détriment des populations survolées en faisant décoller des avions très gros porteurs depuis les pistes les plus courtes ;
- il ne prend absolument pas en compte le critère de densité de population des zones survolées dans la définition des couloirs de survols.

L'UBCNA critique toute une série d'arnaques annexes au Plan Anciaux qui n'ont fait l'objet d'aucun accord politique et dont les effets additionnels sont encore pires que le Plan :

- des routes déjà publiées avant les décisions gouvernementales et qui ne sont toujours pas conformes à ces accords ;
- l'abaissement des normes de vent assurant l'utilisation prioritaire de la piste 25, ce qui n'a jamais fait l'objet de discussions politiques et qui a eu comme conséquence que la piste courte et dangereuse 02 est de plus en plus utilisée ;
- des utilisations de pistes qui sont simplement " renversées " et qui mènent à une concentration totale sur l'est de Bruxelles et l'Oostrand dans le seul but de préserver le Noordrand ;
- un réseau de sonomètres qui est inexistant à Bruxelles et dans l'Oostrand et qui n'a toujours pas été complété sous les nouveaux couloirs aériens ;
- un Ministre de la Culture flamande qui continue à gérer en coulisses la pérennité de son plan qu'il veut bétonner pour l'éternité ;
- une décision du Conseil des Ministres d'alternance, le samedi, de l'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages, qui n'est pas respectée et qui s'est traduite, à un moment, par une utilisation systématique au mépris des accords gouvernementaux ;
- un permis d'environnement de la Région flamande accordé pour 20 ans qui se substitue aux compétences de l'Etat fédéral ;
- l'absence de toute autorité de contrôle et de sanction ;
- des ordres de non-utilisation de certaines pistes donnés directement par Anciaux à la tour de contrôle ;
- l'imposition d'utiliser à tout prix ou la piste 02 ou la piste 20 au mépris de la sécurité des opérations aériennes, alors que ces pistes sont plus courtes, en pente, et moins bien équipées pour des vols par moindre visibilité.

L'UBCNA ne comprend pas que tout le monde, Premier Ministre et Vice-Premiers Ministres, toutes tendances politiques confondues, en tête, critiquent et dénoncent ouvertement ce mauvais Plan Anciaux, mais que personne n'ose poser les actes nécessaires pour y remédier.

Tout le monde a crié haut et fort, au lendemain de l'annonce du départ de DHL, qu'il fallait revoir le Plan Anciaux, " un mauvais plan qui ne fonctionne pas – la piste 02 qui cause des problèmes de fréquence de survols " - mais PERSONNE n'OSE entreprendre les démarches nécessaires en vue d'une suppression de ce très mauvais plan.

Tout le monde se cache derrière ce soi-disant cadastre du bruit qui part uniquement d'un modèle théorique de fréquences, sans aucune corrélation avec la véracité des niveaux de bruit endurés par les personnes survolées !

Le Plan Anciaux :

- n'est **PAS** un plan honnête de répartition équitable ou de dispersion
- est un plan de **CONCENTRATION** réelle sur Bruxelles et l'Oostrand
- ne permet aucune gestion harmonieuse de l'aéroport
- a fait exploser le nombre de riverains survolés
- a une très nette coloration communautaire
- ne repose sur aucune donnée scientifique
- n'est absolument ni sérieux ni crédible

Le Plan Anciaux est ridicule et doit être totalement supprimé.

3. Le scandale des atterrissages par la piste 02 continue

L'Union Belge Contre les Nuisances des Avions (asbl UBCNA), ainsi que les riverains de l'Est de Bruxelles et de sa périphérie "Est", actent avec étonnement que des administrations communales du nord du Brabant flamand (Machelen, Meise et Grimbergen principalement) ont annoncé leur intention d'intervenir volontairement dans la procédure en appel intentée par l'Etat belge contre le jugement du 14 décembre 2004. Ce jugement a condamné l'Etat belge à ne plus utiliser **ABUSIVEMENT** (chaque mardi, jeudi et samedi de 3 à 6 heures, ainsi qu'un samedi sur deux de jour) la piste d'atterrissage 02 de Zaventem et donne 3 mois à l'Etat pour retirer toute utilisation abusive de cette piste d'atterrissage 02 dans le cadre d'un plan de dispersion.

Ce dimanche 23 janvier 2005, le matin de 6 à 10 heures, et depuis 12 heures 30, la piste d'atterrissage 02 est à nouveau utilisée sans aucune justification de vent, du jamais vu. Alors que la meilleure piste, la mieux orientée dans le vent est la longue piste 25, on fait atterrir tous les avions sur la 02 au motif que le Plan de dispersion prévoit le dimanche des décollages sur la 20 et qu'un léger vent contraire ne permet pas de l'utiliser. De ce fait, sans aucune décision politique, on "bascule" le sens des opérations en passant de la 20 vers des atterrissages 02. Le dimanche, coûte que coûte, on doit tout envoyer sur l'Oostrand !! **L'utilisation actuelle de la piste 02 SANS aucune justification de vent est bien excessive, illicite et fautive.**

Ce jugement du Tribunal de Première Instance de Bruxelles du 14 décembre 2004 constate bien que l'utilisation actuelle de la piste 02 dans le cadre du Plan de dispersion est tout à fait "**excessive, illicite et fautive**" et ordonne le rétablissement de l'utilisation des composantes de vent qui ont été en vigueur pendant plus de 30 ans, et **l'utilisation UNIQUEMENT accessoire** de la piste secondaire de secours 02 par fort vent de nord ou de nord-est (*la piste 02 est **UNIQUE**, dans le sens que c'est à Zaventem la seule procédure d'utilisation de piste qui concentre TOUS les atterrissages à très basse altitude sur une seule et unique zone habitée, et construite bien avant l'aéroport, zone qui est très densément peuplée. La fréquence de cette concentration de tous les atterrissages sur ce seul et unique étroit couloir aérien provoque des niveaux de bruit insupportables*) .

L'UBCNA rappelle d'abord que tant les communes bruxelloises que les communes flamandes de la périphérie "Est" ont toujours eu la décence de ne **jamais intervenir** dans les procès des autres. Nous n'avons **jamais mis notre nez** dans les actions juridiques des autres, même si elles nous portaient un préjudice, comme l'action du Noordrand qui a été faussement utilisée par Anciaux pour imposer son plan de dispersion qui concentre de fait tout le trafic aérien, de jour comme de nuit, principalement sur l'Oostrand (est de Bruxelles et périphérie Est de Bruxelles) .

L'UBCNA s'étonne que des communes, entités administratives, tentent d'intervenir volontairement à cette cause. La jurisprudence a toujours rejeté les interventions des administrations communales, entités administratives, dans des questions de nuisances environnementales, au titre qu'une commune ne peut subir de préjudice et ne peut pas représenter ses administrés. Ainsi en l'absence d'intérêt de la commune à la cause et au préjudice, les communes ont toujours été déboutées.

Enfin, l'UBCNA s'étonne de la très mauvaise lecture faite, tant par le Ministre de la Mobilité que des riverains du Noordrand, de ce jugement. Ce jugement n'interdit pas du tout l'utilisation de la piste d'atterrissage 02, mais dit qu'il faut en revenir à l'utilisation de la piste 02, telle qu'elle a toujours prévalu depuis plus de 30 ans, à savoir dans des circonstances exceptionnelles, soit par fort vent de nord, de nord-est **ou** pour cause de fermeture ou d'indisponibilité des autres pistes.

La piste 02 a toujours fonctionné comme une piste alternative secondaire de secours, et elle doit le rester. Ce que le jugement interdit, c'est l'utilisation systématique, sans tenir compte des conditions de vent, de la piste 02 pour les atterrissages telle qu'imposée dans le plan de dispersion, à savoir les mardi, jeudi et samedi matin de 3 à 6 heures, ainsi qu'un samedi sur deux de 6 à 23 heures. La non-utilisation de la piste 02 ne bloque pas du tout le trafic à Zaventem. Bien au contraire, l'utilisation de la piste 02 ralentit considérablement le trafic en diminuant très fortement la capacité opérationnelle de l'aéroport puisqu'une et une seule unique piste est mise en service pour tous les atterrissages -.

La non-utilisation de la 02 n'implique absolument pas du tout un transfert de vols sur le Noordrand, puisque d'autres pistes d'atterrissage ne sont pas inscrites au Plan de dispersion pour d'obscures raisons..., et une non-utilisation de la piste 02 permet le maintien de la capacité opérationnelle optimale de l'aéroport de Zaventem. Le Noordrand n'a d'ailleurs JAMAIS été survolé par des atterrissages !

Le Plan de dispersion est un vrai plan de concentration sur l'Oostrand (qui se trouve sous les couloirs de 4 pistes, soit les 02 en atterrissage, 20, 25 droite et 25 gauche en décollage). Le Plan de dispersion n'a pas apporté de solution aux conditions dramatiques subies par les riverains de l'Oostrand, ni à ceux de Diegem et Haren pas plus qu'à ceux de Kortenberg d'Erps-Kwerps, de Neder-Over-Hembeek, Laeken ou Strombeek.

Enfin, l'UBCNA est très étonnée de la rapidité incroyable avec laquelle cette "affaire" sera plaidée et jugée par la Cour d'Appel; en moins de deux mois, la Cour d'Appel aura rendu son jugement, alors que les délais d'attente sont souvent extrêmement longs. **Y a-t-il encore un pilote dans ce Gouvernement ?**

4. Autour de l'aéroport

Normes de vent

Un point très important, négligé ou peu compris par le passé, mais qui revêt toute son importance. Le Ministre Anciaux s'est amusé à jouer avec les normes de vent, en les redescendant et les modifiant sans cesse. L'importance des normes fixées influe sur le degré d'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages. Au plus les normes seront élevées sur la piste 25, au moins on utilisera la 02 pour atterrir.

Anciaux l'a bien compris et a vite fait, en 2004, de diminuer la norme de 10 à 8, puis à 5 nœuds sur la piste 25 ; forçant de ce fait une utilisation intensive de la piste 02.

Cette décision a été immédiatement attaquée par l'UBCNA devant le Conseil d'Etat et l'UBCNA a obtenu que la norme de vent soit augmentée de 5 à 7 nœuds de vent arrière sur la piste 25 dès le mois de mars 2005.

Conseil d'Etat

L'UBCNA a introduit de nombreuses actions en justice contre le Plan Anciaux devant le Conseil d'Etat, la plus haute juridiction administrative de Belgique. La première version du Plan a été suspendue à notre intervention dès le 19 décembre 2003, et les décisions sur les normes de vent ont été retirées à notre intervention. L'UBCNA continue ses recours en 2005 avec deux actions au fond en annulation pure et simple du Plan de dispersion.

Réseau de sonomètres

La commune de Woluwe-Saint-Pierre, conseillée par l'UBCNA, s'est portée candidate pour l'installation de divers sonomètres du réseau bruxellois de l'IBGE sur son territoire. Nous estimons que la charge sonore supplémentaire née sous le couloir d'approche finale de la piste d'atterrissage 02 nécessite l'implantation définitive de sonomètres sous cet important couloir aérien.

L'UBCNA soutient les actions énergiques du Bourgmestre de Wezembeek-Oppem qui se bat contre l'administration flamande AMINAL de l'Environnement afin que les divers sonomètres temporaires installés à Wezembeek deviennent définitifs.

Ainsi le sonomètre installé dans le jardin de la porte-parole des riverains de Wezembeek est menacé de délocalisation, alors que tout le monde s'accorde à reconnaître que sa localisation dans l'avenue Oscar de Burbure est idéale, puisque ce sonomètre capte à la fois les atterrissages sur la 02, mais aussi les décollages de jour et de nuit tant depuis la piste 25 droite que des pistes 20 et 25 gauche.

Veut-on museler les sonomètres de l'Oostrand pour faire croire que nous ne sommes pas assez survolés ?

Echelles des valeurs des sonomètres

L'UBCNA a remarqué que les graphiques des sonomètres consultables sur le site internet de l'administration flamande AMINAL de l'Environnement donnaient des interprétations différentes. En effet, en fonction du sonomètre choisi, les valeurs des échelles des graphiques divergent. De ce fait, les courbes de bruit ne représentent pas du tout le même niveau de bruit pour chaque sonomètre. Le sonomètre de Wezembeek présente un graphique avec une échelle variant de 1 à 300 survols d'avions par jour, alors que celui de Vilvorde part d'une échelle de 1 à 140 vols. Le non-initié serait tenter de comparer des graphiques qui en fait ne sont pas du tout établis à la même échelle, un piège déjoué par l'UBCNA.

Notre zone est libre de tout trafic

Tout le Plan de Dispersion est basé sur une mauvaise étude, qui n'est absolument pas scientifique mais surtout politique, qui s'appelle BRUNORR (un comble !) et qui est truffée d'erreurs. Toute la doctrine de cette étude est que l'on peut charger la zone 3 de Wezembeek-Woluwe la nuit et le week-end, puisque cette zone est libre de tout trafic pendant la semaine.

Nous sommes donc pris d'hallucinations importantes lorsque nous croyons voir des décollages d'avions qui nous survolent du lundi au vendredi. Ce mauvais plan basé sur une étude fallacieuse devrait être retiré immédiatement !

Densité de population

Le Plan de dispersion ne reconnaît absolument pas la densité de population. Que nos quartiers soient anciens, qu'ils aient été construits bien avant l'aéroport et que notre commune soit densément peuplée, cela n'a aucune importance. Il fallait que nous soyons survolés au maximum, telle était la philosophie d'Anciaux. Que ce soit dit.

Jugement interdisant l'utilisation de la piste 02

Une initiative citoyenne courageuse menée par des riverains persévérants, habitant tous sous le couloir de la piste d'atterrissage 02, a débouché, le 14 décembre 2004, sur un jugement sévère contre l'Etat belge. L'utilisation de la piste 02 est reconnue comme excessive, illicite et abusive.

Ce jugement a été signifié par les riverains en date du 20 décembre 2004 et les astreintes commenceront à être appliquées dès le 20 mars 2005. L'Etat belge doit donc cesser toute utilisation préférentielle de la piste 02 sans aucune raison de vent et doit revenir aux anciennes normes de vent.

Le triste Ministre Landuyt, qui a succédé au cynique Bert Anciaux, a décidé, contre l'avis du Gouvernement, mais dans le cadre de ses maigres pouvoirs, d'interjeter appel contre ce jugement. L'Etat prétend que l'utilisation de la 02 est obligatoire pour réussir une bonne dispersion, nie les souffrances des riverains et ose même affirmer que la piste 02 est utilisée pour faire de la dispersion depuis déjà 2001.

Encore une nouvelle qui nous avait échappé, à nous qui sommes vraiment de moins en moins attentifs, puisque nous n'avions déjà pas remarqué que notre zone n'était pas survolée en semaine, le rapport BRUNORR affirmant que nous sommes libres de tout survol la semaine en journée.

Etude de sécurité

Une très intéressante étude sur la sécurité des procédures aériennes a été commandée en mai 2004 par l'exploitant BIAC de l'aéroport au renommé bureau de consultants hollandais AAC.

Cette étude met en avant le danger de la dispersion et les utilisations croisées de pistes qui sont imposées par le Plan Anciaux. L'étude conclut aux dangers liés à une utilisation intensive et inappropriée des pistes 02 à l'atterrissage et 20 au décollage.

Le Gouvernement a choisi, avec brio et courage, dans un premier temps de ne pas révéler l'existence de cette étude. Puis, après que BIAC l'ait diffusée à tous vents, ce même Gouvernement se borne à ne pas en tenir compte et continue à nous imposer des procédures dangereuses sur nos têtes.

Chaque dimanche, les marges de sécurité sont à la limite d'être franchies. Des avions cargos gros porteurs, lourdement chargés, sont obligatoirement déviés au décollage sur la courte piste 20 (la 02 dans l'autre sens, mais qui survole d'ailleurs exactement les mêmes riverains que la 02). Des Jumbo, qui montent difficilement, foncent tout droit sur Wezembeek, Crainhem et Woluwe, en rase-mottes au-dessus de la Place Dumon, du plateau de Stockel et du Parvis Sainte-Alix, dans un bruit incroyable et au mépris de toutes règles de sécurité.

Nos Bourgmestres ont adressé des mises en demeure aux autorités responsables (?) en précisant que leur manque de vigilance leur serait inévitablement reproché en cas d'incident aérien suite à l'utilisation inutile et inappropriée des pistes 02 et 20.

On attend toujours

- l'autorité de contrôle promise depuis tant d'années, afin de remettre un peu d'ordre dans la gestion chaotique de cet aéroport ;
- l'installation d'un système d'amendes et de sanctions pour les compagnies qui ne respectent pas les procédures aériennes ;
- une limite de bruit pour les avions pendant la journée ;
- la diminution du niveau de bruit autorisé pendant la nuit ;
- un Ministre des Transports qui soit neutre et qui ne favorise pas exclusivement son quartier.

2.000 %

Le nombre de plaintes introduites auprès du Service de Médiation a augmenté de plus de 2.000 % en 2004. Ce service de médiation a dû gérer, avec compétence, plus de 42.000 plaintes au cours de l'année 2004 (contre 2.000 en 2003) et ce, sans aucune augmentation des déjà maigres moyens mis à sa disposition.

Etre Médiateur dans un si mauvais dossier, avec si peu de moyens et pratiquement pas de volonté politique de l'écouter, n'est pas facile à assumer, vraiment pas ! (site : www.airportmediation.be)

Le réveil de DHL

C'était cousu de fil blanc, DHL voulait revenir sur ses terres natales d'Allemagne. Il fallait juste trouver le bon prétexte qui ne fasse pas tomber le Gouvernement. Ainsi est née la fable du MD-11, avion très lourd et hyper-bruyant.

Jamais avant septembre 2004 n'avait été évoquée la question d'autoriser 16 vols de nuit avec des MD-11. Jamais n'avait été marquée la volonté d'installer à Bruxelles le centre INTERCONTINENTAL de DHL, on ne parlait que d'un très grand centre de tri.

Tout à coup, cette histoire du MD-11 a déchaîné les passions et a permis à tout le monde de s'accorder sur le plus commun dénominateur contre DHL, à savoir ce nombre horrible de MD-11 qui auraient décollé de tous côtés.

Ce dossier a été très mal géré par le Gouvernement fédéral et plus particulièrement par le Premier Ministre, lequel a eu plus d'un an pour le préparer. Ce n'est pas en commençant à revoir sa matière la veille des examens que l'on réussit en première session !

Quant au négociateur de DHL, nous lui adressons nos plus vives félicitations. Personne n'a eu le privilège de lire son onéreux rapport et il a refusé de rencontrer les riverains. Bref, on ne sait pas à quoi il a servi, mais en revanche on sait très bien ce qu'il a coûté à la collectivité. Encore un type qu'il fallait caser à tout prix.

VOTRE ADRESSE MAIL EST IMPORTANTE !

L'UBCNA adresse régulièrement des messages d'informations, de nombreux communiqués de presse et relaye les avis émanant d'autres associations ou de mandataires politiques.

Si vous souhaitez recevoir rapidement ces précieux renseignements, nous vous invitons à communiquer votre adresse de courrier électronique, que nous ajouterons dans nos listes d'envoi, et vous serez ainsi tenus informés, presque en temps réel, de l'actualité et des actions entreprises par l'UBCNA.

Nous vous proposons donc d'envoyer vos coordonnées et votre adresse mail à laquelle vous souhaitez être contactés, auprès de notre secrétariat général : ubcna@woluwe1150.irisnet.be

RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS	
<i>Membre sympathisant</i>	15 € (minimum)
<i>Membre adhérent</i>	25 € (minimum)
<i>Membre d'honneur</i>	50 € (minimum)
A verser sur le compte ING de l'UBCNA : 310-0776112-04 <i>Secrétariat de l'UBCNA : Tel : 02/773.05.35 – Fax : 02/770.94.19</i>	

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 15 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 missions de l'UBCNA.

D'avance, nous vous remercions très sincèrement.