

UNION BELGE CONTRE LES NUISANCES DES AVIONS

Editorial de Jacques VANDENHAUTE, Président de l'UBCNA

**L'ETAT BELGE NE RESPECTE AUCUNE DECISION DE JUSTICE ET
MANIPULE LES NORMES DE VENT POUR FORCER L'UTILISATION DE
LA PISTE 02**

Jacques VANDENHAUTE, Président de l'UBCNA et les Associations Awacss Wezembeek, Wake-Up Kraainem et UBCNA-BUTV dénoncent le chaos total qui règne à Belgocontrol et à l'Aéroport de Bruxelles-National avec une utilisation intensive de la piste d'atterrissage 02 en permanence depuis le mardi 20 mars 2007 sans aucune raison de vent.

Utilisant le prétexte de rafales de vent imaginaires, qui sont incontrôlables et invérifiables, Belgocontrol sur ordre du Cabinet du Ministre Landuyt massacre l'Oostrand pour le punir des diverses décisions de justice obtenues courageusement par les riverains, dont notamment les fameuses astreintes de 725.000 € suite aux infractions commises dans l'utilisation de la 02.

L'utilisation accrue de la piste 02 consiste en une concentration de tous les survols d'atterrissage 02 uniquement au-dessus de l'Oostrand, conjointement avec la concentration de tous les décollages par la piste 02 sur Kortenberg et Erps-Kwerps. Cela représente **300** atterrissages de jour et **60** atterrissages de nuit, dont 50 concentrés entre 23 heures et 01 heure du matin, **soit un vol toutes les 3 minutes en pleine nuit**, c'est tout simplement impossible de vivre et de dormir dans l'Oostrand depuis le 20 mars 2007, ni à Woluwe-Saint-Pierre, ni à Kraainem, ni à Wezembeek-Oppeem ni à Sterrebeek.

Les associations dénoncent les injustices inéquitables contenues dans le plan de concentration de Bert Anciaux :

- Malgré le fait que l'Etat belge ait déjà été **condamné à 21 reprises** par les Tribunaux, le Ministre Landuyt n'applique actuellement que 3 jugements sur 21 soit ceux qui lui plaisent. **Aucun des jugements favorables à Bruxelles et à l'Oostrand n'est respecté par l'Etat belge.**

Pire, encore, le Plan de Dispersion a été décidé en toute urgence en décembre 2003 pour respecter un arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 18 novembre 2003, arrêt qui n'existe plus puisqu'il a été totalement réformé par la Cour de Cassation du 4 mars 2004.

Jacques VANDENHAUTE dénonce qu'on vole aujourd'hui selon un **Plan de Dispersion dont le fondement juridique n'existe plus du tout!!!!!!**

- Le Plan de Dispersion de Bert Anciaux était aussi basé sur une étude dont les postulats scientifiques étaient totalement faux : cette étude BRU-NORR comptabilisait les survols uniquement en nombre d'utilisation de pistes et **jamais** en nombre de zones survolées. Comme la zone 3 de l'Oostrand est la seule des 6 zones à se trouver sous les trajectoires en provenance de 3 pistes (atterrissage 02, décollage 20 et décollage 25 R), la zone 3 est réellement la zone la plus survolée, et quel que soit le vent, cette zone 3 est toujours survolée. MAIS l'étude BRU-NORR préalable à l'élaboration du Plan de Dispersion n'a retenu que les zones contigues aux pistes, de ce fait **50 % des décollages qui partent de la piste 25 R et qui virent à gauche sur Bruxelles et l'Oostrand ne sont JAMAIS pris en compte dans la**

charge acoustique subie par la zone 3. C'est ainsi que l'Etude BRU-NORR a pu concentrer tous les vols d'avions sur l'Oostrand la nuit et le week-end puisque " la zone 3 est libre de tout survol en semaine " étant donné que les décollages 25 n'ont pas été pris en compte.

- Les normes de vent qui n'avaient jamais été modifiées par personne en plus de 30 ans, ont été modifiées à 15 reprises par les Ministres Anciaux puis Landuyt avec comme but de diminuer l'utilisation des pistes principales 25 pour forcer une augmentation non-naturelle de l'utilisation de la piste alternative 02. On ne change pas les règles du jeu dans l'utilisation des pistes ainsi, avec pour seul but unique de moins survoler Diegem, commune historiquement toujours survolée par les avions, où l'on construit encore toujours de nouvelles habitations en bout de piste et qui ne compte que 6 malheureux riverains qui se plaignent.

- Les procédures spéciales du samedi sont honteusement manipulées : étant donné que les décollages 25 vers la gauche ne sont jamais comptabilisés dans la charge sonore subie par la zone 3, alors que ces décollages sont parfaitement captés par les sonomètres AMINAL et BIAC, la zone de l'Oostrand ne sera jamais la zone la plus survolée et n'aura donc jamais de période sans avion le samedi : si Diegem a été trop survolée, Landuyt impose la 20 et l'Oostrand est survolé le samedi, mais si c'est Steenokkerzeel ou Kortenberg qui a été trop survolé, Landuyt impose la 25 le samedi et l'Oostrand sera survolé par 50 % des décollages.

Jacques VANDENHAUTE et les riverains apportent la preuve que l'utilisation de la piste 02 est **REGULIEREMENT** et même très **SOUVENT en totale INFRACTION** avec les nombreuses décisions de justice qui interdisent l'abus de piste 02 :

- vendredi 30 mars 2007 : on stoppe la 02 mystérieusement à 23 heures précises, et on bascule en décollages 20. Ce qui prouve que le vent arrière sur la 25R était bien inférieur à la limite de 7 noeuds puisque la nuit la 20 ne peut être utilisée qu'avec 5 noeuds. Si la 20 était utilisable dès 23 heures, la 02 ne devait plus être utilisée avant 23 heures car le vent était fortement retombé.

- lundi 02 avril 2007 : on a utilisé la 02 en " renversement " des décollages 20 tip-top jusque 03 heures du matin, puis on est passé en atterrissages 20 et décollages 07 comme prévu au plan. Même raisonnement, si on pouvait atterrir en 20 à partir de 03 heures du matin on aurait pu tout aussi bien décoller en 20 dès 23 heures.

De nombreuses infractions à l'Arrêt de la Cour d'Appel du 17 mars 2005 ont été constatées par huissier de justice ces derniers jours, des astreintes de 25.000 € par atterrissage excessif, illicite et abusif seront prochainement signifiées à l'Etat belge et au Ministre Landuyt par les associations de riverains.

L'Etat belge ne respecte donc aucune décision de justice qui défende l'Oostrand, et en manipulant les normes de vent avec la complicité de Belgocontrol, le Ministre Landuyt se venge sur les riverains de l'Oostrand en y concentrant toutes les nuisances contre vents et marées, avec ou sans rafales.

L'UBCNA continue son combat en 2007

Comme l'a écrit récemment Christophe SCHOUNE dans un article publié dans LE SOIR le 2 janvier 2007, « Faute d'accord politique 2006 aura été l'année d'une justice...aérienne ». En effet, les citoyens de ce pays, malgré des demandes raisonnables d'utilisation rationnelle de l'aéroport de Bruxelles-National et d'un retour logique à la situation de 1999, n'ont jamais pu se faire entendre autrement que par la voie légale en 2006. Ce qui ne veut pas dire écoutés...

Si l'on reprend la chronologie des événements depuis l'adoption le 3 décembre 2003 du fameux Plan de dispersion des vols « provisoire » dit Plan Anciaux par Conseil des Ministres, on comprend mieux le travail incessant que l'UBCNA et les autres associations de riverains ont dû fournir pour tenir tête aux Ministres incompetents qui se sont succédés à la Mobilité.

- 19 décembre 2003 : le Conseil d'Etat suspend une première fois le Plan Anciaux.
- 14 décembre 2004 : c'est au tour du Tribunal de Première Instance de Bruxelles de rendre son jugement et d'ordonner à l'Etat belge de revoir sa copie pour que les riverains de la piste 02 retrouvent la paix. L'Etat belge fait appel.
- 17 mars 2005 : la Cour d'Appel ordonne de cesser d'utiliser la piste 02. L'Etat belge se pourvoit en Cassation.
- 9 juin 2005 : la Cour d'Appel impose au Gouvernement de faire cesser les infractions à la législation bruxelloise sur le bruit et fixe à 25.000 € par vol le montant des astreintes que la Région bruxelloise peut réclamer en cas de dépassement des normes de bruit.
- En 2006, tout s'accélère puisque :
- 21 mars 2006 : la chambre flamande de la Cour d'Appel de Bruxelles ordonne une dispersion équivalente autour de l'aéroport de Bruxelles-National tant au niveau des vols que du bruit. Cette décision, favorable au Noordrand, impose encore plus de dispersion uniquement au dessus de cette région. Les riverains se sont pourvus en Cassation.
- 21 avril 2006 : le conseil des Ministres modifie le système d'utilisation préférentiel des pistes, suivant ainsi le jugement de la Cour d'Appel mais impose ainsi une plus grande dispersion.
- 5 mai 2006 : dépôt par le Gouvernement fédéral d'un projet de loi relatif à la fixation des procédures de vol.
- 10 mai 2006 : le Conseil d'Etat suspend l'exécution de la décision du 21 avril 2006
- 6 octobre 2006 : la Cour de Cassation de Bruxelles valide l'arrêt de la Cour d'Appel du 17 mars 2005 et confirme ainsi l'interdiction de l'utilisation de la piste 02.
- 21 décembre 2006 : La Cour de Cassation rejette le pourvoi en Cassation de l'Etat belge, de BIAC et de BELGOCONTROL contre l'Arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 9 juin 2005.
- 22 décembre 2006 le Tribunal de Première Instance de Bruxelles déclare recevable mais non fondée la demande, sous le bénéfice de l'urgence, tendant à interdire à l'Etat belge et à Belgocontrol, provisoirement mais solidairement et sous peine d'une astreinte par infraction d'encore violer la chose jugée par l'assemblée générale du Conseil d'Etat dans son arrêt rendu le 10 mai 2006, vu qu'il ne paraît donc pas manifeste que l'Etat belge en adoptant les instructions litigieuses ait violé l'autorité de la chose jugée par l'Arrêt du Conseil d'Etat.

Il faut aussi rappeler que, malgré des décisions de justice favorables aux riverains, l'illustre LANDUYT utilise la voie des « Notam » (messages aux pilotes publiés par les autorités de contrôle de la navigation aérienne dans le but d'informer les pilotes de l'évolution de l'utilisation des pistes afin, normalement, de garantir un maximum de sécurité) pour les contourner ce qui fait dire à certains riverains excédés que rien ne change ou ne bouge... Ce qui est faux. Le juge des référés a d'ailleurs été saisi récemment pour trancher sur cette pratique non seulement illégale mais tout-à-fait scandaleuse et dangereuse.

Outre les décisions déjà prises dans le cadre de ce dossier, d'autres actions juridiques sont également en cours pour lesquelles l'UBCNA et les riverains défendus par l'association sont en attente de jugements auprès de divers tribunaux :

- | | |
|--------------------------------|---|
| Conseil d'Etat 2003 | annulation pure et simple du Plan de Dispersion
(arrêt attendu depuis août 2005 – dernières plaidoiries en juin 2006) |
| Conseil d'Etat 2005 | annulation pure et simple des décisions d'utilisation le samedi de la piste 20 (dernières plaidoiries en 2007) |
| Tribunal de Première Instance: | 1. revendication des astreintes suite à la saisie conservatoire d'un immeuble (en délibéré depuis juin 2006)
2. action de déplafonnement des astreintes pour l'utilisation illicite de la piste 02 (en délibéré depuis juin 2006)
3. demande d'astreintes pour l'utilisation le samedi de la piste 20 (en délibéré depuis septembre 2006) |
| Cour de Cassation : | action en annulation de l'arrêt de la Cour d'Appel de mars 2006 |

Il est donc totalement injuste d'affirmer que L'Union Belge Contre les Nuisances des Avions ou que son Président, le Bourgmestre Jacques VANDENHAUTE, baisse sa garde. Ils restent particulièrement attentifs à la situation en cours et ne manqueront certainement pas, à la faveur des élections fédérales de 2007 de mettre des propositions concrètes sur la table des négociations pour que ce dossier particulièrement épineux puisse trouver une issue favorable pour tous les riverains de l'aéroport de Bruxelles-National.

NON AU DOUBLEMENT DU TRAFIC AERIEN A ZAVENTEM

L'Union Belge Contre les Nuisances des Avions (UBCNA) a pris connaissance avec stupéfaction de l'interview du directeur de la BAC - le nouveau nom de BIAC (Brussels Airport Company) - paru dans le magazine économique Trends-Tendances.

L'UBCNA dénonce d'abord une erreur de chiffres. Contrairement à ce que le directeur de la BAC prétend, **le nombre annuel de vols de nuit en 2006** n'est pas de 21.000 mais de **24.500**. Ensuite, croire que réduire éventuellement les vols de nuit à 18.000 en 2008 réglerait tout le problème, est avoir une très mauvaise perception de la **situation dramatique vécue par les 500.000 riverains** de l'aéroport qui souffrent jour et nuit dans le Noordrand, l'Oostrand et Bruxelles.

L'UBCNA constate aussi que les dirigeants de Brussels Airport continuent à exiger un doublement du trafic aérien à l'aéroport de Bruxelles en voulant passer des 250.000 vols par an à **450.000 survols d'avions d'ici les prochaines années**.

La situation actuelle est déjà **si dramatique pour tous les riverains**, que le périmètre de l'aéroport serait **invivable avec 450.000** mouvements d'avions dans une zone de 15 kilomètres située autour des pistes...

De plus, Brussels Airport continue à croire en ses projets insensés :

- développement de la zone fret de Brucargo en expropriant le Watertorenlaan là où on construit encore aujourd'hui des maisons toutes neuves
- création d'un village d'affaires devant l'aéroport
- construction d'un terminal low cost sans toilettes ni sièges, ne serait-il pas plus simple alors d'installer sur le tarmac quelques abribus ou aubettes de bus pour les passagers ???

L'UBCNA rappelle que **TOUTES les associations** de riverains de Zaventem, **TOUTES** y compris celles du Noordrand, se sont prononcées **CONTRE** :

- **les vols de nuit**, qui doivent définitivement cesser après le départ de DHL à l'hiver 2007
- **l'augmentation du trafic aérien à Zaventem**, cet aéroport doit devenir un aéroport régional européen de jour limité comme Paris-Orly à un trafic annuel de **maximum 250.000 mouvements** d'avions

Enfin, l'UBCNA regrette la désinvolture des dirigeants de Brussels Airport qui n'ont jamais rencontré les associations de riverains bruxellois depuis plus de 5 années, qui n'écoutent pas les remarques des personnes survolées, qui ne prennent pas en compte les centaines de milliers de plaintes contre le trafic intensif dans leur aéroport, et qui restent dans une logique économique de développement à outrance d'un site aéroportuaire qui se trouve **coincé dans un milieu urbain totalement saturé**.

Le leurre de la dispersion est bien de permettre facilement le doublement du trafic aérien à Zaventem sans construction de nouvelles pistes et autres équipements de sécurité. La dispersion est un énorme piège au doublement de la capacité aéroportuaire, piège dans lequel certains sont malheureusement tombés trop vite.

L'UBCNA exige que le futur rôle exact de Zaventem soit défini : un aéroport de jour uniquement au trafic strictement limité à 250.000 vols par an.

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 nous 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 l'adresse mail à laquelle vous souhaitez être contactés auprès de notre secrétariat général : ubcna@woluwe1150.irisnet.be

RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS	
<i>Membre sympathisant</i>	<i>15 € (minimum)</i>
<u>Membre adhérent</u>	<i>25 € (minimum)</i>
<i>Membre d'honneur</i>	<i>50 € (minimum)</i>
<i>A verser sur le compte ING de l'UBCNA : 310-0776112-04 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.