

NEWS

UBCNA - BUTV

Edition n°27 - janvier 2017

Editorial du Président

TOUS ENSEMBLE PLUS QUE JAMAIS

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

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

pire ni les mêmes intentions.

L'UBCNA est tout autant une asbl de lobbying que toutes les autres associations, et nous défendons bien tous les bruxellois et tous les riverains.

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

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

Mais tout le monde, du moins dans le milieu associatif et politique bruxellois, s'accorde sur la non-nécessité de la présence d'un tel mauvais aéroport polluant si proche de zones densément

peuplées.

Raisonnablement, tout le monde peut pourtant se mettre d'accord pour un plan d'action et durable qui :

- limite les vols de jour à 225.000 mouvements annuels d'avions
 - interdise tout trafic aérien de nuit au moins jusqu'à 07 heures du matin
 - crée une vraie autorité de contrôle qui dresse et poursuive toutes les infractions
 - utilise le plus souvent les pistes les mieux équipées et les plus sécurisées
- En tant que Président de la plus ancienne association belge de lutte contre les nuisances des avions, je m'y engage au profit de tous les bruxellois.

Bernard GUILLAUME
Président UBCNA-BUTV

AUTOUR DE L'AEROPORT

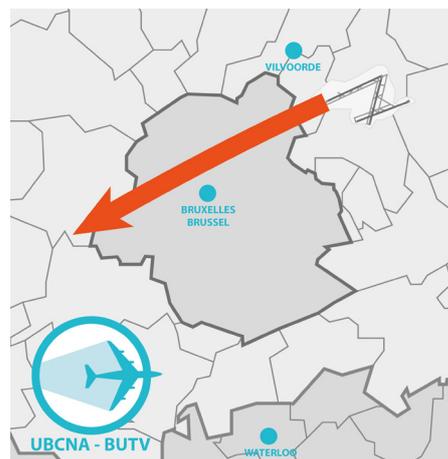
CONSEIL D'ETAT

Suite à un recours de divers bruxellois, l'auditeur du Conseil d'Etat propose d'annuler toutes les instructions de mars 2012 prises par le secrétaire d'Etat Wathelet. Ceci signifierait pour Bruxelles et les bruxellois :

- le retour de la route de décollage DENUT vers les Etats-Unis qui survolerait intensivement Haren, Evere, Neder-over-Hembeek, Laeken et Jette

(alors que cette route a été reportée aux limites régionales afin de respecter l'interdiction de survol du Domaine Royal de Laeken)

- le retour de la route de décollage CHABERT du week-end qui survolerait intensivement Haren, Evere, Schaerbeek, Saint-Josse, Bruxelles-Ville (Grand Place, Marolles, Midi), Saint-Gilles et Forest Visiblement ceux qui ont introduit de tels recours n'ont pas vraiment compris ce qui s'était passé en 2014 et les améliorations apportées pourtant au profit de certaines communes.



LA ROUTE DU CANAL

UNE ROUTE DE 2003 !

Encore un mensonge à faire tomber : la Route du Canal a été créée en janvier 2003 par le Gouvernement ARC EN CIEL avec l'accord des Ministres bruxellois Onkelinx, de Donnea et Gosuin. Le seul parti qui était absent à tous les niveaux de pouvoir lors de la création de cette route était le cdH...

La Route du Canal n'est donc pas une invention de Wathelet ; il est manifeste que la Route du Canal par le survol de zones d'équipement est moins pénible que la Route Chabert.

La Juge de la Cessation Environnementale admet dans son jugement du 31 juillet 2014 en page 34 que la Route du Canal ne survole que des quartiers très peuplés qu'à partir de 8 km d'éloignement de l'aéroport.

Mais la Route Chabert, qui est une ineptie manifeste depuis 1974, est bien pire et survole des quartiers encore plus peuplés à partir de 500 mètres d'éloignement de l'aéroport.

Mais comme disait le Ministre Chabert dans son instruction de juillet 1974 : Bruxelles est vidée de ses navetteurs du vendredi soir au lundi matin et peut donc être intensivement survolée.

AVIS DE RECHERCHE !

UN PLAN ?

Le Ministre Galant avait promis qu'elle sortirait un Plan en décembre 2015 et qu'elle ne se ferait pas instrumentaliser comme tous ses prédécesseurs. Le Ministre Bellot a promis un plan pour décembre 2016 et rien n'est venu.

Le Ministre Bellot s'occupe beaucoup de la SNCB et des trains et peu des avions, c'est très dommage. Sous ses airs de

complaisance, Bellot a pour mission du MR de faire oublier les avions, de ne rien décider et de faire croire que tout va bien.

Mais malheureusement Bellot a un « ego » assez important qu'on en juge par le ton de ses réponses :

«En effet, je suis le premier depuis longtemps à chercher la vérité dans ce dossier. Contrairement à ce que certains voudraient laisser croire, je ne me laisse pas marcher sur les pieds par cette société. Que du contraire, puisque je suis le premier à avoir demandé la réalisation

d'un audit pour évaluer le travail de Belgocontrol et observer si la réglementation en vigueur en matière de gestion des pistes et des normes de vent était bien respectée.

Je tiens à vous rassurer, je suis animé par la recherche de la stricte vérité et, peu importe le temps que cela prendra, j'arriverai à mes fins.»

Chacun jugera les propos matamoresques du Ministre qui risque aussi de finir un jour dans les oubliettes des nombreux ministres cassés par ce pénible dossier du survol.

INCIDENT ?

INCIDENT A TAIRE ET OUBLIER

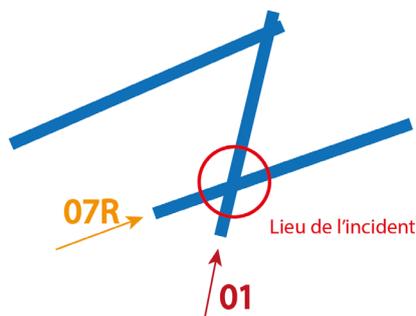
L'UBCNA a découvert sur internet qu'une quasi-collision au sol avait failli se produire le 5 octobre 2016, quand un décollage 07R est parti sans autorisation et a failli heurter un atterrissage 01.

Le Ministre Bellot dans ses réponses fait donc une confiance aveugle à Belgocontrol, car d'un côté il crie sur tous les toits qu'il ne peut rien dire puisqu'une enquête est en cours mais par contre il est le premier à justifier le mauvais usage de la piste à ce moment précis :

Etant donné qu'un incident s'est produit à l'aéroport de Bruxelles-National au cours de la période concernée, la situation de l'utilisation des pistes en date du 5 octobre a été examinée et il a été conclu, je souhaitais le souligner, qu'au

moment précis de l'incident rapporté précédemment, l'AIP (Aeronautical Information Publication) a été respecté par Belgocontrol.

Par ailleurs, une enquête sur l'incident est menée par l'organe d'enquête indé-



pendant et elle est toujours en cours. Lorsqu'elle sera clôturée, le rapport d'enquête sera publié.

La vérité est toute autre : au moment de l'incident le vent était de 070° et 6

nœuds, vent faible depuis un certain moment, donc on aurait dû être en procédures 25R/L et les 2 avions auraient dû opérer indépendamment sans jamais se croiser.

LA VERITE SUR LE 05/10/16

Un jour à marquer dans l'histoire des riverains et de Belgocontrol :

- la piste 01 est d'abord utilisée avec plus de 22 nœuds de vent latéral, alors que la limite tolérée et publiée est de maximum 20 nœuds

- ensuite toujours la piste 01 est ensuite utilisée avec plus de 4 nœuds de vent arrière, alors que la limite tolérée et publiée est de maximum 3 nœuds

- et enfin, on a évité le quasi-accident au sol. Bravo à Belgocontrol qui se persuade que la piste d'atterrissage 01 est vraiment la meilleure et la mieux équipée, ce qui est totalement faux.



PISTE 19

DANGERS DE LA PISTE 19

Des tonnes de mails circulent parmi tous les décideurs, en nous reprochant que nous serions contre des décollages de jour en semaine depuis la piste 19 pour les départs vers le sud et l'ouest, ce qui permettrait d'éviter tout survol de Bruxelles par le fameux virage vers la gauche.

NON le problème est tout autre, la piste 19 est en pente, plus courte et moins bien équipée, et de nombreuses études de sécurité l'affirment. Utiliser une piste moins bien équipée, sans dispositifs de freinage et de retenue au décollage (RESA et EMAS) c'est bien mettre les populations survolées par la piste de décollage 19 en danger, ce que nous refusons. Et ce qui ne veut pas dire que l'UBCNA se désintéresse du virage à gauche. Au contraire, ses dirigeants ont toujours insisté auprès de Madame Frémault pour que la procédure judiciaire englobe aussi le virage gauche.



JE CLARIFIE, TU CLARIFIES,...

CLARIFICATION DES NORMES DE VENT ?

Bellot l'avait annoncé au Parlement en juin 2016 ; les normes de vent étant visiblement mal appliquées par Belgocontrol ; une clarification s'imposait. Nous sommes en janvier 2017, et rien n'a été fait. Pas d'instruction, pas de cla-

rification et toujours cette imprécision dans l'application illégale par Belgocontrol des instructions.

La norme de vent reprise dans les instructions ministérielles est pourtant bien de 7 nœuds, donc c'est à partir de 7 nœuds de vent arrière qu'on change de la 25 vers les autres pistes.

La rafale c'est une variation d'au moins 5 nœuds par rapport à la vitesse du vent

moyen, et dès que les rafales atteignent et dépassent au total 10 nœuds on doit changer de piste.

C'est pourtant si simple et si clair, mais Belgocontrol change de piste dès 5 nœuds pour être certain que tout est changé avant 7 nœuds, et le moindre souffle léger de vent qui dépasse 7 nœuds devient un vent maximal au-dessus de 7 nœuds.

MANIPULATIONS ?

AUDIT DU TRANSPORT AERIEN

Un autre dossier promis par Bellot en octobre 2016, l'Audit de Belgocontrol sur le calcul du vent et la sélection des pistes. Les résultats de l'audit avaient été annoncés au Parlement pour début novembre 2016, toujours rien en janvier 2017. Pire, Belgocontrol a saboté l'Audit en exigeant de connaître les questions à l'avance, en refusant les entretiens, en oubliant de fournir des documents et en refusant toute collaboration avec l'administration du transport aérien.

Belgocontrol se comporte comme un Etat dans l'Etat, et confond son autonomie de gestion avec une autonomie totale de décision dans un non-respect total de l'administration du transport aérien.

Et Belgocontrol marche sur les pieds de Bellot qui ne réagit pas...

Belgocontrol a donc inventé la rafale à 1 nœud. Belgocontrol use et abuse de la piste 01 pour les atterrissages au mépris des jugements et autres condamnations de l'Etat belge.

Les révélations faites dans la presse sont criantes de vérité : non respect des instructions ministérielles, abus de position, manipulations et refus de coopérer. Malgré cela, tout semble aller au mieux dans le meilleur des mondes.

Cela fait 13 ans que nous dénonçons les manipulations de Belgocontrol (au travers les normes de vent). Selon les informations lues dans la presse et les documents que nous avons pu nous procurer, les manipulations sont énormes !



BRUSSELS AIRPORT 2040

ET LES RIVERAINS ?

Sans consulter qui que ce soit, sans en parler, sans tour de table, l'arrogant CEO de Brussels Airport, Arnaud FEIST, a sorti un plan d'expansion de son aéroport pour 2040. Ce plan lui a valu une volée de bois verts de tous côtés, dans toutes les régions et de la part de tous les comités et communes.

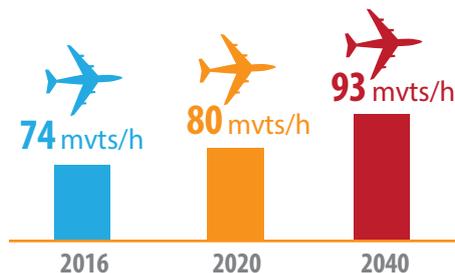
Dans la presse, FEIST se déclare frustré de ne pas avoir été applaudi pour la présentation de ce plan qui va créer de l'emploi et diminuer par deux les nuisances des avions.

Une équation pourtant impossible à résoudre !

FEIST MINISTRE A LA PLACE DE BELLOT

Le plus curieux dans le plan de Feist, est qu'il dicte les utilisations de pistes pour faire mieux fonctionner « son » aéroport

:
- décollages depuis 3 pistes pendant les heures creuses, donc aussi la 19
- atterrissages depuis 3 pistes pendant certaines heures creuses, donc aussi la 01



Feist n'est pas Ministre des Transports, il n'est qu'un petit exploitant d'un mauvais aéroport bruyant ; ce n'est pas à lui de déterminer les utilisations des pistes ni de préciser comment on va décoller et dans quel sens.

On attend toujours depuis 25 ans la poursuite du mur anti-bruit et le hall pour les essais de réacteurs ; mais comme Feist est légèrement radin et Picsous, il n'investit que dans ce qui lui

rapporte directement en loyers, soit des parkings, des bureaux, des magasins et des hôtels. Tout ce qui est environnemental coûte mais ne rapporte rien, donc c'est inutile.

PROLONGEMENT DE LA PISTE 25 LEFT

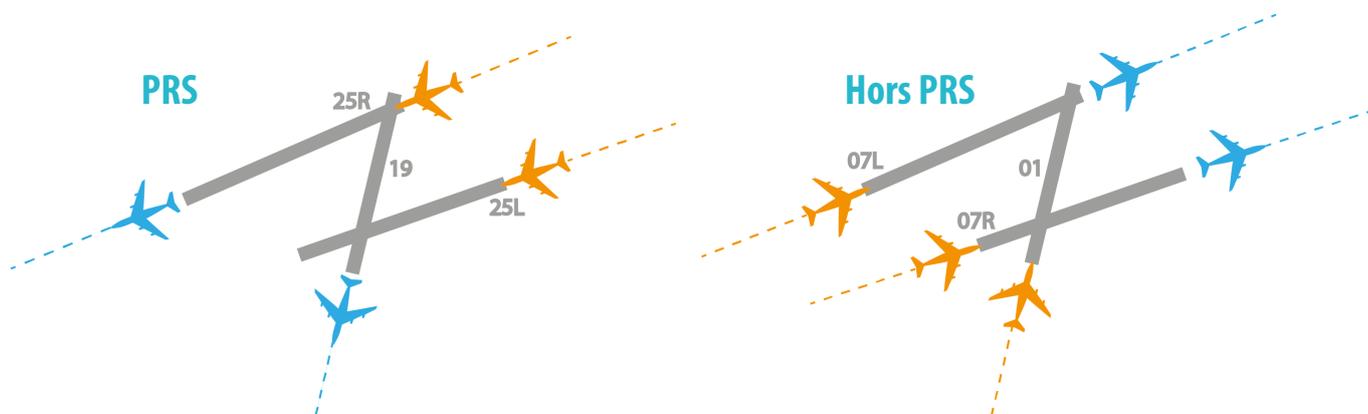
L'autre idée de Feist est de prolonger de 800 mètres la piste 25 Left vers Kortenberg, afin de pouvoir l'utiliser pour les décollages. Ainsi tout ce qui vire à gauche partirait de la piste 25 gauche et tout ce qui part vers la droite de la piste 25 droite.

Si tout pouvait être aussi simple, gauche-droite...

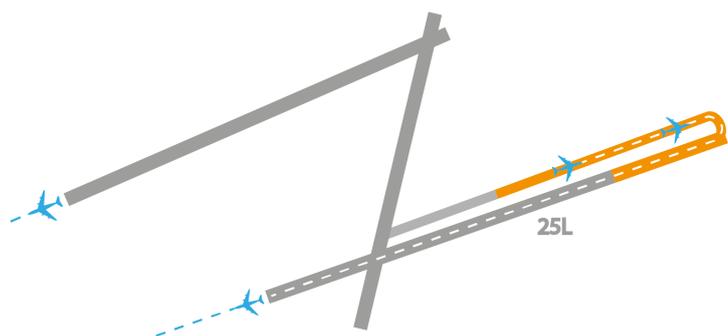
En fait, pour que les décollages futurs de la 25 GAUCHE ne survolent personne ; il faudrait au moins prolonger la piste de **1.800** mètres au minimum.

800 mètres reviendrait aux mêmes lignes de survol qu'en 19 ; soit tout sur Wezembeek-Oppem, Kraainem et Woluwe-Saint-Pierre.

UTILISATION DES PISTES PROJETEE (COURT TERME)



ALLONGEMENT 25L - 800M (2020-2025)



1) Allongement du taxiway de la piste 25L afin de permettre aux avions d'aller jusqu'en bout de piste pour amorcer le décollage sans faire demi-tour sur la piste comme actuellement.

2) Allongement de la piste de 800m afin de permettre un virage plus tôt.

L'ensemble permet d'utiliser la piste 25L pour les opérations de décollage en parallèle avec l'utilisation de la piste 25R et ainsi supprimer les virages Sud depuis la piste 25R.

DENSITE DE POPULATION

La même personne, connue comme une activiste du Noordrand, et réputée pour être peu scrupuleuse, prétend régulièrement que « son » Noordrand serait la zone la plus densément peuplée en périphérie aéroportuaire.

Pourtant, les chiffres officiels donnent une toute autre version :

Les chiffres de densité de population sont établis par le SPF Economie.

La densité c'est le rapport entre le nombre d'habitants et la superficie.

Ces chiffres sont les suivants et proviennent du site officiel du SPF ECONOMIE :

Meise, 528 habitants par km² de superficie du territoire de la commune

Grimbergen : 911

Vilvorde : 1.846

Wemmel : 1.733

Woluwe Saint Lambert : 7.024

Woluwe Saint Pierre : 4.415

Wezembeek-Oppem : 2.007

Kraainem : 2.303

Lorsqu'un Bourgmestre lui a fait remar-

quer que son affirmation était fautive, puisque les communes de l'Oostrand sont réellement plus densément peuplées que celles du Noordrand, elle a répondu en inventant un nouveau critère : la densité effective de population par survol.

On savait déjà bien depuis longtemps que le Noordrand était le spécialiste des faux documents, des faux mails, des faux PV de PROBRU et maintenant on découvre qu'ils deviennent géomètres et géographes experts avec une nouvelle définition de la densité.

ETUDE DE L'ULB - CESSATION

ETUDE ULB – Partie 1

La Cessation Environnementale de 2014 est basée, en partie, sur une curieuse étude de l'ULB conçue par un cartographe survolé, membre d'une association, pro-bruxellois, membre nommé par le Gouvernement bruxellois dans un comité de représentation et aussi participant à des colloques d'un mouvement citoyen s'étant présenté aux élections.

Une belle neutralité pour un auteur qui est aussi en conflit majeur d'intérêts.

Mais toute cette étude repose sur une affirmation totalement fautive : le virage gauche large par Etterbeek et Watermael aurait été dicté par Wathélet en présentant à ses interlocuteurs des fausses cartes.

FAUX, ce virage large avait déjà été ordonné dès mars 2011 par Schouppe et largement implémenté depuis par Belgocontrol. De plus, les membres de l'inter-cabinet Transports qui ont approuvé cette route ont eu de nombreuses présentations des cartes entre 2010 et 2014. Bref, cette étude réalisée à la va-vite pour contrer les accords 2008/2010 n'apporte rien de plus dans le dossier tellement elle est remplie de contre-vérités inadmissibles pour un document qui se veut ou tente d'être scientifique.

ETUDE ULB – Partie 2

Fin 2016 sort une autre étude de l'ULB toujours pilotée par le même riverain survolé et cartographe, qui conclut à la politisation des décisions en matière de routes et de normes de vent.

Mais c'est ici que survient l'extraordinaire, pour justifier qu'il faudrait plus utiliser la piste 01/19 soit en atterrissages 01 ou en décollages 19, son auteur au nom de famille imprononçable oublie

tout simplement de calculer les personnes survolées en Brabant Wallon.

Dans tous les calculs de densité de population et de personnes survolées, aucun habitant du Brabant Wallon n'est repris, comme si cette province n'existait pas.

Relevons d'autres manquements :

- la norme de vent à 8 nœuds sans rafales est beaucoup plus ancienne que l'ULB ne le prétend

- les études de sécurité sur la piste 19 sont totalement ignorées

- l'affirmation que l'on préfère survoler les pauvres que les riches refait son apparition, mais quel est le lien avec une cartographie ? C'est de la sociologie ? Non ?

- La carte du virage gauche présente un virage gauche en décollage 25R aux limites régionales, les riverains de Saint-Lambert, Saint-Pierre et Stockel n'ont aucune raison de se plaindre selon l'ULB, l'auteur se plaint de la non-collaboration du service de médiation, mais ne cesse de citer en référence des documents du service de médiation, assez curieux comme pratique

- l'auteur a reçu de l'UBCNA une volumineuse documentation mais n'a visiblement rien compris de nos données officielles, ce qui est vraiment regrettable et dommageable

Bref, cette seconde étude ne vaut pas mieux que la première, et est du papier pour allumer le bois du feu ouvert.

CESSATION MAL APPLIQUEE

La Cessation Environnementale du 31 juillet 2014 imposait de cesser d'utiliser le sous-ensemble de virages court et large tels que mis en service le 6 février 2014 ; pourtant après le 2 avril 2015 seul le virage large a été supprimé et rien n'a été changé pour le virage court qui fait

pourtant aussi l'objet de la même cessation ? Deux poids, deux mesures.

L'UBCNA a pourtant signalé ces faits aux ministres bruxellois à de nombreuses reprises comme nous avons fait remarquer que la Cessation n'est pas bien non plus appliquée sur la Route du Canal car l'ancienne description de la route n'a pas été remise en service.

GROS PORTEURS ET VIRAGE GAUCHE

Depuis la cessation environnementale effectivement appliquée le 2 avril 2015, l'enfer sonore est revenu sur Evere, Schaerbeek et les 2 Woluwe en direction de Wezembeek et Kraainem par une utilisation intensive de la route de décollage 25R nommée « virage à gauche ».

La raison en est toute simple : le retour de tous les avions gros porteurs !!!

L'UBCNA a signalé à tous les Gouvernements que les avions lourds à 2 ou 3 réacteurs n'avaient pas à utiliser cette route de décollage du virage à gauche, et que la définition des gros porteurs appliquée par Belgocontrol (avion lourd à 4 réacteurs est obsolète, vieille et inchangée depuis 1972) et ne correspond pas aux normes internationales (avion de plus de 136 tonnes).

C'est ce retour intensif des avions gros porteurs à 2 réacteurs (Boeing 767, 777 et 787 et Airbus A.330) et des avions gros porteurs à 3 réacteurs (MD-11 cargo) sur le virage gauche qui pose un vrai problème, car ces avions montent plus lentement, virent plus large et donc ont un rayon de virage très large.

PLAN WATHELET ?

D'abord il n'y a PAS de Plan Wathelet qui ait jamais existé, c'est une invention de certains partis politiques pour nuire à l'ancien Ministre, lequel avait été chargé d'exécuter les accords Leterme/Schouppe de 2008/2010.

Ensuite, certains mal informés, continuent de se plaindre au motif que des avions continueraient en 2017 à utiliser les routes de Wathelet. C'est FAUX et IM-

POSSIBLE.

En vrai, les procédures de décollage ne sont pas clairement définies à Bruxelles ni bien précisées d'ailleurs : les avions virent A PARTIR d'une certaine altitude, soit 1.700 pieds et puis entament seulement leur large virage.

De ce fait, la température, la pression atmosphérique, le poids de l'avion, le nombre de moteurs, sa charge en kérosène, la force et l'orientation du vent auront une influence sur le déplacement de l'avion dans l'air.

Au plus l'avion montera difficilement et loin vers Bruxelles (Meiser ou au-delà), au plus il virera large vers Val Duchesse et Auderghem, en passant par Merode et Montgomery.

Par contre la route du Canal, elle, est mieux délimitée par des points de passage à survoler qui sont des coordonnées GPS.

Et puis, certains oublient que quelques avions, depuis 1972, ont toujours survolé ou frôlé Meiser, Gare du Nord, Schuman, Mérode ou Montgomery...

LES CHIENS ABOIENT ...

LA CARAVANE UBCNA PASSE ...

Vous le remarquerez, plus que jamais, depuis plus de 25 ans, nous travaillons avec vous, pour vous, contre vents (avec ou sans rafales) et marées. Nous passons à travers les critiques, les attaques, la difamation, les mensonges, les contre-vé-

rités, les dénigrement et tous les mensonges qui tentent de nous affaiblir. Et nous sommes années après années de plus en plus forts, de mieux en mieux informés, de plus en plus experts dans un dossier environnemental qui est utilisé pour des raisons politiques, communautaires et électoralistes.

Chaque citoyen belge a droit à un environnement sain, au repos et à la tran-

quillité.

Chaque belge doit pouvoir jouir de sa propriété et mener une existence conforme à la dignité humaine.

En 2017, plus que jamais, nous continuerons notre travail de défense de tous les riverains des aéroports belges à condition que nos interlocuteurs nous respectent et soient polis dans leurs relations et contacts.

APPEL AU SOUTIEN DE NOS ACTIONS PAR LE RENOUVELLEMENT DE VOTRE COTISATION UBCNA POUR 2017

Membre sympathisant	25 € (minimum)
Membre adhérent	40 € (minimum)
Membre d'honneur	50 € (minimum)

A verser sur le compte ING de l'UBCNA : BE10-3100-7761-1204

Avenue Van Crombrugge, 105 à 1150 Bruxelles



Nouveau : Profil Facebook, Ubcna Butv , rejoignez-nous !!!

Des photos, des commentaires, des articles, tout sur l'UBCNA en temps réel, vivez l'actualité, donnez votre opinion, commentez nos actions et nos prises de position et soyez les premiers informés en temps réel de toute l'actualité.

L'Union Belge Contre les Nuisances des Avions – UBCNA-, fondée en 1991, par Jacques Vandenhoute, Sénateur honoraire et Bourgmestre honoraire de Woluwe-Saint-Pierre est la plus importante association belge de défense de riverains d'aéroport.

L'UBCNA se bat pour que tous les responsables politiques de Belgique prennent conscience des nuisances énormes que le trafic aérien génère autour de Bruxelles-National.

Les actions, recours en justice, travaux, publications et autres missions de défense des riverains des aéroports de Belgique entrepris par l'UBCNA ne pourraient être ce qu'ils sont depuis 25 ans sans le soutien et l'appui financier de ses membres.

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

D'avance, nous vous remercions très sincèrement de nous soutenir financièrement.

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