



Contre vents et marées, l'UBCNA-BUTV continue à agir pour faire évoluer favorablement le dossier des nuisances dues aux survols autour de Bruxelles

Madame, Monsieur, Chers amis et membres-sympathisants,

Plus que jamais, il est primordial que - tous ensemble - nous soyons solidaires à lutter efficacement pour limiter le survol de Bruxelles, de sa périphérie et de toutes les zones habitées, ce dans le cadre de la difficile problématique liée à la coexistence entre l'exploitation économique d'un aéroport enclavé au milieu du tissu urbain et les revendications légitimes des riverains soumis à la pression acoustique et le bruit du trafic aérien.

La contestation contre certaines routes de survol de Bruxelles Ring et Centre, ne doit pas pour autant faire oublier les autres points essentiels d'un combat juste et durable :

- *Résoudre la charge sonore excessive des décollages sur le virage gauche 25R*
- *Limitation des atterrissages 01 aux conditions strictement nécessaires (vent de nord)*
- *Clarification des normes de vent qui déterminent les choix des pistes*
- *Application des nouvelles technologies de positionnement des avions par satellite de façon identique pour toutes les pistes d'atterrissage de Bruxelles*
- *Informations continues sur les décisions de justice et leurs conséquences*
- *Inutilité d'une loi procédurale dite Vliegwet*
- *Publications de chiffres sur les utilisations de routes et de pistes en vue de réaliser le fameux cadastre du bruit attendu depuis décembre 2003*
- *Dénonciation des mensonges et des calomnies*
- *Poursuite de nos actions judiciaires (riverains 01, faute de l'Etat belge, cessations et interdiction de dépassement des infractions de nuit sous la piste 01)*
- *Publication d'un cahier de revendications clair et constructif de l'UBCNA*
- *Propositions de solutions et d'approches respectueuses de tout le dossier en concertation avec les associations AWACSS WEZEMBEEK, WAKE-UP KRAAINEM et PISTE 01 CA SUFFIT*

Bernard GUILLAUME, Président de l'UBCNA, Echevin de Schaerbeek
Peggy CORTOIS, Administratrice-déléguée de l'UBCNA

**L'UBCNA vous souhaite de
tout cœur une excellente
nouvelle année**

2 0 2 0



**Profils Facebook : Ubcna Wezembeek ou Ubcna Belgium ,
rejoignez-nous et soutenez nos actions !!**

Aussi sur Twitter : @ ubcna01

Plan UBCNA 2020 « 3-6-12 »

- **Un aéroport moderne doit de dialoguer avec ses voisins-riverains, un aéroport moderne se doit de trouver le juste équilibre entre économie et écologie.**
 - **Un aéroport moderne ne peut pas subsister en milieu totalement urbain sans des mesures radicales pour diminuer fortement ses nuisances.**
 - **Plan 2020 pour Bruxelles-National**
- **Nombre annuel de vols par an**
- *Plafonnement du trafic global annuel à maximum 250.000 mouvements à partir de 2025*
- **Fin progressive des vols de nuit d'ici 2025**
- 2020 : max 16.000 dont 5.000 TO et 11.000 LDG
- 2021 : max 12.000 dont 4.000 TO et 8.000 LDG
- 2022 : max 10.000 dont 4.000 To et 6.000 LDG
- 2023 : max 8.000 dont 3.000 TO et 5.000 LDG
- 2024 : max 4.000 dont 2.000 TO et 2000 LDG
- **2025 : fin totale des vols de nuit (sauf vols humanitaires, urgence, incidents techniques)**
- **Procédures RNAV et GNSS**
- *Toutes les procédures sont RNAV et toutes les pistes sont équipées de procédures d'atterrissage GNSS basées sur les performances*
- **Diminution progressive des niveaux de bruit individuels (QC)**
- Les limites de QC admises sont adaptées dans le respect de l'approche équilibrée et des restrictions opérationnelles, les démarches sont entamées pour diminuer les QC comme suit :
- NUIT : QC max 6.0 (au lieu de 8.0) jusqu'au 31 décembre 2021 puis QC max 3.0
- FIN DE NUIT : 06 à 07 heures : QC max 9.0 (au lieu de 12.0) jusqu'au 31 décembre 2021 puis QC max 3.0
- JOURNEE : de 07 à 22 heures : QC max 12.0
- DEBUT DE NUIT : de 22 à 23 heures : QC max 9.0 (au lieu de 26.0 : NOUVEAU) jusqu'au 31 décembre 2021 puis QC max 3.0

- **Phase 6/9/12 transitoire 2020-2021 :**
- NUIT : 23.00 à 06.00 : QC max 6.0
- MATIN et SOIREE : 06-07 et 22-23 : QC max 9.0
- JOURNEE : 08-20 : QC max 12.0

- **Phase définitive 3/6/12 à partir de 2022, nuit étendue et plages de protection matin-soir :**
- NUIT : 22.00 à 07.00 : QC max 3.0 (et fin progressive des vols de nuit en 2025)
- MATIN et SOIREE : 07-08 et 20-22 : QC max 6.0
- JOURNEE : 08-20 : QC max 12.0

- **Respect des normes de bruit bruxelloises par le QC 3.0 :**
- au niveau des routes 25R avec décollage obligatoire depuis le seuil de piste selon une répartition équitable 1/3-1/3-1/3 :
- **JOURNEE 7/7 jours :**
- CIV QC 3.0 max : CANAL en mode RNAV
- CIV QC supérieur à 3.0 : RING en mode RNAV
- HELEN, NICKY et DENUT : virage 700 pieds droite tous QC en mode RNAV
- LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY avec QC 3.0 max : virage 1700 pieds gauche direct balise finale en mode RNAV
- LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY avec QC supérieur à 3.0 et 136 MTOW : ZULU et contournement par le Ring en mode RNAV
- **nuit 7/7 jours :**
- QC max 3.0
- MTOW max 136 tonnes en décollage 19
- QC 3.0 de nuit éliminera les avions de plus de 136 tonnes, puis interdiction des vols de nuit à partir de 2025
- **CONCLUSIONS :**
 - tous les avions sur Bruxelles sont max QC 3.0 et peuvent respecter les normes de bruit bruxelloises
 - la répartition des vols est équitable entre les zones et les régions
 - piste 19 : maximum 136 tonnes selon études de sécurité et définition gros porteurs ICAO
 - élimination de tous les avions anciens avec QC supérieur à 12.0 de 8 à 20 hrs
 - zone de QC de nuit à 3.0 mais de 22.00 à 07.00 heures
 - zones de protection le matin et en soirée avec QC 3.0 de 7 à 8 et de 20 à 22 hrs
- **Maintien d'une capacité horaire maximale des pistes de 74 mouvements par heure en période de pointe**

- **Maintien de l'utilisation préférentielle uniquement des pistes 25R/L dans une Loi sur le mode d'approbation des procédures de vol**
- **Les pistes 01,07R, 07L et 19 sont des pistes alternatives utilisables hors PRS uniquement face au vent**
- **Cartographie des survols et de la situation réelle**
 - Une cartographie précise de la situation des survols depuis l'aéroport de Bruxelles-National doit être établie par l'Etat belge, afin de disposer d'une vision claire et non contestable des charges sonores subies par les différents quartiers de communes et des régions sises tout autour de l'aéroport, avec calcul des utilisations des pistes et répartition des couloirs aériens au départ de chaque piste afin d'objectiver la situation des survols par des chiffres.
 - Qui est survolé, quand, à quel moment, quelle période, avec quelle intensité, nombre de survols, niveaux de bruit et pointes de bruit. Ce cadastre était promis depuis le Plan Anciaux, et la décision du Conseil des Ministres du 3 décembre 2003 mais n'a toujours pas été réalisé.
- **Contrôle et sanction**
 - Respect intégral de toutes les procédures aéronautiques selon les instructions ministérielles et publiées dans les AIP (routes, normes de vent, pas de raccourcis en atterrissage, pas de radar-vectoring, couvre-feu sans décollages, conformité des QC), et le strict contrôle de tous les acteurs aéroportuaires doit se faire en toute autonomie et indépendance fonctionnelle par l'autorité actuelle de la DGTA qui puisse poursuivre et sanctionner toutes les infractions constatées sans aucune intervention des divers Gouvernements.
 - La DGTA doit pouvoir exercer sa mission de contrôle sur BELGOCONTROL et cet organisme chargé du contrôle aérien pourra être poursuivi pour non application des instructions de l'Etat belge en matière de routes, de normes de vent, de financement ou défaut de transparence.
- **Information**
 - La transparence totale de toutes les informations doit être garantie et mise à disposition publiquement, afin que les partenaires et riverains concernés (administrations régionales, administrations communales, associations de riverains et environnementales et citoyens) puissent à tout moment disposer des bonnes informations sur les conditions météorologiques relatives à l'utilisation des pistes et l'évolution des aéronefs dans l'atmosphère.
 - Les instructions ministérielles en vigueur seront publiées sur le site du service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National, ainsi que l'ensemble des procédures aéronautiques d'information reprises dans les A.I.P. Le site du médiateur permettra de consulter en temps réel les données météo relatives au choix des pistes (BARWIS) ainsi que le processus effectif de choix d'aide à la sélection des pistes (RAAS).
- **Jugements et décisions de justice**
 - Application stricte et respect total de toutes les décisions de justice : Cessation Environnementale du 9 juin 2005, Cour d'Appel de Bruxelles piste 01 du 17 mars 2005, Cessation Environnementale du 31 juillet 2014 (qui n'est toujours pas respectée, car il faut enlever les plus de 136 MTOW du virage gauche, modifier la LNO/SPI et adapter CIV Canal), jugement 07 Rechetdoor du 6 avril 2016 précisant que la Loi sur la consultation du public ne s'applique pas pour les procédures aériennes, ainsi que l'Arrêt de la Cour d'Appel du 31 mars 2017 et les derniers Arrêts du Conseil d'Etat du 22 mai 2017 précisant que la Loi sur la consultation du public ne s'applique pas pour les procédures aériennes,.
- **Utilisation des pistes**
 - Les meilleures pistes parallèles 25R/L doivent être utilisées le plus régulièrement possible car à l'atterrissage elles ne survolent que des zones non construites comme des champs et des terres de

culture, et seuls les décollages 25R sont répartis équitablement et permettent une répartition équilibrée des survols en fonction des destinations suivies par les avions. De plus les pistes 25R/L sont les meilleures au niveau des équipements d'approche et de sécurité sans aucun conflits ni de croisements entre pistes.

- **Utilisation des procédures**

- Les meilleurs axes de survol doivent être privilégiés, à savoir le survol des routes, autoroutes, lignes de chemins de fer ; mais aussi des zones industrielles ou d'équipement, des zonings industriels ou quartiers d'affaires peu habités ; la répartition des couloirs doit se faire en fonction des balises de navigation suivies par les avions suivant leur destination finale.
- Les avions gros porteurs de plus de 136 tonnes ne peuvent pas survoler le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et doivent utiliser la procédure de contournement Zulu en 25R.
- Une répartition équitable du nombre de survols entre les décollages 25R doit s'effectuer entre les virages vers la droite, les montées dans l'axe de piste et les virages vers la gauche. Les balises de sortie de l'espace aérien belge suivies par les avions doivent être désignées selon une logique aéronautique sans aucune autre considération.

- **Equipement des pistes**

- Certaines pistes ne sont pas techniquement aptes à être mieux équipées, ni à absorber du trafic à fréquence élevée, ces pistes alternatives comme la diagonale 01/19 doivent rester l'exception et non devenir la règle.
- Toutes les pistes doivent être pourvues de procédures d'atterrissage par positionnement géographique selon la technologie RNAV-GNSS.

- **Normes de vent**

- Aucune norme internationale stable ni imposable de vent n'ayant été déterminée, il importe de maintenir les valeurs actuelles uniquement sur les pistes préférentielles 25R/L afin de permettre une utilisation maximale de ces meilleures pistes.
- Seulement en cas de dépassement de ces valeurs, il convient alors d'orienter le trafic sur la piste secondaire la mieux orientée dans le sens du vent mesuré.
- Une clarification est indispensable sur le moment du changement de piste, sur le mode de calcul du vent et des rafales, sur la notion précise de rafales, sur la définition du calcul du vent moyen et sur la méthode la plus rapide de retour au PRS 25R/L.
- Les changements de piste doivent s'opérer sur base des règles suivantes :
- La vitesse moyenne du vent doit être dépassée effectivement d'au moins 7 nœuds de tailwind en piste 25
- La rafale étant définie comme un dépassement d'au moins 5 nœuds de la vitesse moyenne du vent
- Les estimations et prévisions météorologiques ne sont pas prises en compte
- Le délai d'anticipation dans les changements de piste est limité à max. 30 minutes
- Les conditions météorologiques prises en compte doivent être la météo réelle

- **Sonomètres et normes de bruit**

- Le contrôle de la charge environnementale endurée par les communes et les riverains doit pouvoir être objectivée par l'extension du réseau régional bruxellois des sonomètres sous les réels couloirs aériens. Les normes de bruit bruxelloises sont incontestables, elles doivent être strictement respectées et tout dépassement doit être sévèrement sanctionné.
- Une région qui n'a pas pris d'arsenal juridique contre le bruit des survols d'avions ne peut prétendre à aucune contestation des prérogatives d'une autre région qui a pris des mesures de sanction du bruit des avions.
- La région flamande édicte des normes pour les concerts en plein air, pour les salles de spectacle et pour le bruit des lignes ferroviaires ; mais s'abstient de toute initiative en matière de maîtrise du bruit des avions au-dessus de sa propre région.

- **Investissement dans les infrastructures au sol**

- L'exploitant aéroportuaire privé et commercial Brussels Airport doit obligatoirement investir dans l'environnement (équité d'un euro investi dans l'aéroport donnant un euro investi en environnement), soit notamment la construction d'un hall d'essai des réacteurs, l'extension du mur anti-bruit, la réalisation d'un programme d'isolation et d'expropriation des habitations trop exposées au bruit. Brussels Airport n'a investi depuis 20 ans que dans des constructions à haut rendement comme des magasins, parkings, bureaux et hôtels et ne consacre pas un seul cent à finalité environnementale.

- *Un mur anti-bruit complet doit ceinturer tout le site aéroportuaire, et un hall d'essai pour les réacteurs doit être construit.*
- **Statut de Bruxelles-National**
- *Aéroport urbain réservé au seul trafic aérien passager de vols réguliers et de vols d'affaires, de jour entre 07 heures 00 du matin et 22 heures 00 du soir uniquement, avec un maximum de 250.000 mouvements d'avions par année.*
- **Heures d'ouverture**
- *L'aéroport de Bruxelles-National doit devenir un aéroport régional-urbain ouvert exclusivement en journée entre 07h00 et 22h00 ; et totalement fermé à tout trafic pendant la nuit.*
- **Type de trafic**
- *Seul le trafic d'avions passagers de lignes régulières et d'aviation générale doit encore être admis de jour à Bruxelles-National.*
- *Les autres types de trafic (charters, low-cost, cargo et intégrateurs de messagerie express) doivent être transférés vu leur spécificité défavorable en terme d'importante nuisance environnementale vers des aéroports qui ont eu le courage de prendre des initiatives durables en matière d'isolation ou d'expropriation sous leurs couloirs finaux d'approche tels Liège ou Charleroi.*
- *Les vols militaires et gouvernementaux doivent également respecter la totalité des procédures aériennes établies pour les avions civils et ne pas effectuer des vols en rase-motte.*
- **Atterrissages sur la piste 01**
- *Il faut rétablir les conditions « exceptionnelles » d'utilisation de la piste d'atterrissage 01 ; soit une piste subsidiaire qui ne fait partie d'aucun plan ; et qui n'est utilisable si et seulement si les normes de vent sont réellement dépassées sur les pistes préférentielles 25R/L ; et à condition que la piste 01 soit, parmi les autres pistes non préférentielles 07 et 19, la mieux orientée dans le sens des vents réellement mesurés lorsque le PRS ne peut plus être appliqué.*
- *Les atterrissages doivent tous être orientés le plus souvent possible sur les pistes 25R/L du fait que l'axe final d'atterrissage en 25R/L ne survole que des zones « non aedificandi » qui sont des terres de culture, des champs et zones agricoles non bâties.*
- *Toutes choses égales par ailleurs, les pistes préférentielles sont et restent les pistes 25R/25L. Les autres pistes ne peuvent être utilisées uniquement que pour des raisons de dépassement de la vitesse moyenne du vent entraînant une composante de vent arrière d'au moins 7 nœuds effectifs sur les pistes 25R/L ; et dans ce cas c'est le principe de la piste la mieux orientée dans le sens des vents dominants « **MOST SUITABLE RUNWAY** » qui prévaudra, face au vent avec le choix de la piste qui présente la composante de vent de face la plus élevée.*

Nos priorités pour 2020

Problème n° 1 : fixation de la valeur de norme de vent

La piste d'atterrissage 01 est la plus contestée de toutes les pistes à Bruxelles-National.

Alors que la norme de vent était restée **pendant 30 ans** au même niveau historique de **8 nœuds sans rafales** uniquement sur la piste 25R, impliquant une utilisation de +/- 6 % de la piste 01 ; les diverses manipulations des normes de vent induites depuis 2004 (diminution à 5 nœuds avec rafales puis remontée en 2005 à 7 nœuds avec rafales) ont induit à une utilisation plus que **doublée de nos jours de la piste 01, avec +/- 15 % d'utilisation.**

Au **plus** la norme de vent **sera élevée** sur la piste 25R, au **moins** on utilisera les autres pistes comme la fameuse piste d'atterrissage 01.

Schouppe défend une norme identique de 5 nœuds avec rafales pour toutes les pistes alors que les 3 partis francophones veulent en revenir à la norme historique de 8 nœuds sans rafales de vent uniquement pour la piste 25R, et se base sur les résultats légèrement télé-commandés de l'étude Air-Sight qui viennent d'être présentés.

Schouppe argumente sur le fait que l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) a établi une norme maximale de 5 nœuds comme limite de vent arrière, et que la sécurité imposerait une norme de 5 nœuds.

Schouppe voulait remonter la norme de vent en journée sur la piste 19 de 0 à 5 nœuds, ce qui semble un peu difficile à justifier au niveau de la sécurité suite à l'accident Kalitta de mai 2008 : comment justifier qu'on remonte la norme pour des raisons de sécurité sur la 19 alors qu'on voudrait l'abaisser pour les mêmes motifs mais sur la piste 25. Finalement la norme de la piste 19 hors PRS a été fixée par Wathelet à maximum 3 nœuds en septembre 2013.

Ceci est **TOTALEMENT FAUX**, ce que l'OACI a présenté n'est qu'une **recommandation non imposable**, qui ne vaut que pour les **pistes utilisées dans un but environnemental** donc certainement pas pour la piste 25R.

D'ailleurs la Belgique ne respecte pas cette recommandation, puisqu'à Charleroi la norme de vent est de 8 nœuds sans rafales :

- A Paris-Orly, la norme est de 8 nœuds sans rafales.
- En Espagne, France et Allemagne, la norme est de 10 nœuds.
- A Schiphol, les rafales ne sont prises en compte qu'à partir de 10 nœuds.

Tous les avions sont certifiés à leur production, par les constructeurs, comme pouvant toujours voler avec au moins une norme de 10 nœuds de vent arrière.

Schouppe seul veut diminuer l'utilisation de la piste 25R qui survole les domiciles des Ministres Anciaux et Schouppe par une norme de vent très basse sur la 25R, soit 5 nœuds avec rafales, alors qu'une telle norme est interdite par décision de justice, Cour d'Appel de Bruxelles du 17 mars 2005.

Ainsi Schouppe voudrait qu'on ait plus souvent recours aux autres pistes 01, 07 et 19 par ce jeu faussé de la diminution de la norme de vent sur les pistes 25.

- Les normes de vent sur les pistes 25 ne peuvent en aucun cas être diminuées et on devrait pouvoir revenir à la valeur historique utilisée pendant 30 ans : 8 nœuds sans rafales uniquement sur les 25
- Les normes de vent sur les pistes 01 et 19 ne peuvent en aucun cas être augmentées, au contraire la norme de vent à l'atterrissage sur la piste 01 devrait être également de 0 nœud de jour
- Les rafales de vent doivent être strictement définies et leur mode de calcul doit également être précisé
- La sélection des pistes ne peut se faire de façon anticipée sur base de prévisions météo qui sont basées sur des estimations
- Les changements de piste ne doivent se faire que QUAND le vent arrière est réellement et effectivement dépassé sur la piste 25R
- Seul le vent au sol est déterminant pour la sélection des pistes, le vent en altitude ne doit avoir aucune influence
- Jusqu'en 2003, il n'y avait une norme de vent que pour les pistes 25, une piste non utilisée préférentielle ne doit pas avoir de norme de vent

Problème n° 2 : modification du mode de calcul du vent

Une ancienne instruction prise par la Direction Générale du Transport Aérien en date du 26 août 2003 sur ordre du Ministre Anciaux fausse toujours la donne, elle est toujours d'application et devrait être retirée pour respecter l'Arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 17 mars 2005 :

- la norme de vent arrière ne peut jamais être atteinte sur la piste 25R, alors qu'avant on ne passait en 01 que quand la norme était dépassée sur la 25R
 - Belgocontrol doit anticiper le vent et mettre la 01 en service sans attendre que le vent arrière ne soit effectivement dépassé sur la 25R
 - Belgocontrol travaille sur des prévisions météorologiques avec une avance de 6 heures sur le vent réel et met la 01 en service sans que les prévisions ne se vérifient, en ne tenant pas compte du vent réellement mesuré ou calculé
 - Belgocontrol tient compte des vitesses maximales du vent alors qu'avant on travaillait avec des vitesses moyennes, et ne définit pas les rafales de vent
-
- Les rafales de vent doivent être strictement définies et leur mode de calcul doit également être précisé
 - La sélection des pistes ne peut se faire de façon anticipée sur base de prévisions météo qui sont basées sur des estimations
 - Les changements de piste ne doivent se faire que QUAND le vent arrière est réellement et effectivement dépassé sur la piste 25R

- Seul le vent au sol est déterminant pour la sélection des pistes, le vent en altitude ne doit avoir aucune influence
- Jusqu'en 2003, il n'y avait une norme de vent que pour les pistes 25, une piste non utilisée préférentielle ne doit pas avoir de norme de vent

Problème n° 3 : contrôle et respect de toutes les normes

Tant que les Contrôlés seront les Contrôleurs, il sera totalement impossible d'assurer la transparence, l'objectivation des mesures et l'information réelle de toute la gestion de l'Aéroport de Bruxelles-National. L'absence de collaboration avec les autorités communales tant de l'Aéronautique que de Brussels Airport ou de Belgocontrol montre la formidable rétention de l'information à Bruxelles-National ; manœuvre qui s'est encore accrue avec la nomination politique d'une personne totalement incompétente pour assumer temporairement le fonctionnement du Service de Médiation. Cette personne n'est ni autonome ni indépendante et écrit qu'elle va chercher ses ordres auprès du Secrétaire d'Etat à la Mobilité.

Tous les autres vrais grands aéroports du Monde communiquent avec leurs riverains, informent en temps réel, n'inventent pas des rafales imaginaires de vent, n'appliquent pas à leur sauce le mode de calcul du vent et ne changent pas de piste en fonction d'estimations météorologiques qui ne sont que des prévisions subjectives. Nulle part ailleurs, le Politique n'intervient pour déterminer là où les avions doivent voler, ni pour concentrer au moindre souffle de vent les atterrissages sur le Brabant Wallon et la périphérie Est de Bruxelles, alors que le couloir final d'approche des pistes 25 est une zone « non aedificandi » déclarée non constructible au Plan de Secteur.

Bruxelles-National est devenu un voisin trop encombrant, coincé de tous côtés entre banlieues urbanisées. L'Aéroport ne peut plus s'étendre ni s'agrandir. Son rôle doit être clairement défini comme un aéroport régional européen à niveau de trafic constant, avec une interdiction progressive des vols de nuit.

Problème n° 4 : inutilité d'une loi sur les procédures

Cette Loi ne sert à rien si ce n'est d'empêcher tout citoyen d'effectuer un recours devant le tribunal administratif principal qui est le conseil d'état, puisqu'une Loi se conteste devant la Cour Constitutionnelle. Cette Loi crée un processus long et complexe pour la modification des routes et des usages de pistes, et impose une concertation et des études d'incidence, alors que la Loi de 2006 ne s'applique pas à l'aérien car les routes aériennes ne sont ni un plan ni un programme.

Problème n° 5 : absence d'un cadastre du bruit

Promis lors de la création du plan Anciaux en 2003, le cadastre du bruit n'a jamais été réalisé. L'étude ENVISA ne vaut pas un clou car elle est floue, partielle, incomplète, imprécise, se fonde sur des bases qui sont fausses, oublie des décisions de justice, se même les pinceaux dans la loi de 2006, ignore le conseil d'état et rapporte des commérages déplacés.

Il manque toujours un vrai cadastre du bruit, une cartographie neutre et impartiale, qui détermine précisément qui est survolé, quand, comment, avec quels niveaux et quelle intensité.

De même une carte des densités s'impose, car minimiser l'axe des atterrissages à 55.000 survolés en oubliant Waterloo, Lasne, Wezembeek-Oppem, Kraainem et Sterrebeek mais estimer le Canal à 600.000 survolés relève de la fantaisie la plus importante.

A ce point là, l'IGEAT s'est mise hors jeu pour partialité et fausses affirmations. Un vrai cadastre sera un outil intéressant car on verra que les zones les moins densément peuplées sont dans le Noordrand et à Audergham et Watermael-Boitsfort.

Problème n° 6 : égalité de tous les citoyens face aux survols

Tant que les communes de Perk (décollages 01) et Zaventem (atterrissages 07 Right) resteront très peu survolées, il sera impossible d'atteindre la sérénité du dossier. Pourquoi une commune qui perçoit plus de 25 % de recettes communales par l'activité aéroportuaire est si peu survolée ? Pourquoi Zaventem est épargnée ?

Toutes les pistes ne sont pas égales et ne sont pas équipées de la même façon, ce qui implique que les citoyens ne sont pas égaux en terme de survols.

Pourquoi la piste 01 est-elle utilisée avec du vent d'Est voire de Sud-Est surtout de nuit ?

Pourquoi le principe de la piste la mieux orientée n'est-elle pas suivie ?

Le règlement d'exécution 2018/048 impose l'abandon des équipements aéronautiques au sol pour évoluer vers le guidage par satellite, suivant les procédures PBN d'atterrissages. Toutes les pistes équipées de façon identiques face au vent, c'est la correction la plus élémentaire.

Problème n° 7 : Pour un Etat fort et une administration efficace

La déliquescence de l'administration de l'aéronautique sous le règne de Bellot fait pitié, la DGTA en sous effectifs n'est plus capable d'assurer ses missions. On paie la guerre lancée par Ledoux, avec un départ du personnel et l'abandon de la fonction publique.

Belgocontrol réalise les routes alors que c'est un travail de la DGTA, Feist de Brussels Airport décide des routes à utiliser pendant les travaux de 2020 alors que c'est le rôle du Ministre Bellot.

Belgocontrol est contrôlé par des membres de son propre personnel, et Feist roule pour le développement de l'aéroport.

Les projets 2040 ont été mal présentés, en vexant les bourgmestres bruxellois, le prolongement de la piste 25L est inutile et arrive trop tard.

Tous les acteurs aéroportuaires doivent être contrôlés et suivis, ce qui n'est pas le cas.

APPEL AU SOUTIEN DE NOS ACTIONS PAR LE RENOUELEMENT DE VOTRE COTISATION UBCNA POUR 2020

<i>Membre sympathisant</i>	25 € (minimum)
<i>Membre adhérent</i>	50 € (minimum)
<i>Membre d'honneur</i>	100 € (minimum)

***A verser sur le compte ING de l'UBCNA : BE10-3100-7761-1204
Avenue Van Crombrugge, 105 à 1150 Bruxelles***

**Facebook : Ubcna Wezembeek ou Ubcna Belgium ,
rejoignez-nous et soutenez-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'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.