



Hommage à François van Hoobrouck †, Vice-Président et Fondateur de l'UBCNA et ancien Bourgmestre de Wezembeek-Oppem

François van Hoobrouck, un Bourgmestre passionné et passionnant

C'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris le décès, le 19 août 2020, de notre ancien et très apprécié Bourgmestre, le Baron François van Hoobrouck d'Aspre, qui présida aux destinées de Wezembeek-Oppem pendant 32 ans, soit 12 ans en tant qu'Echevin et 20 ans de mayorat.

Figure emblématique de la politique en périphérie, François van Hoobrouck est né en 1934 à Ixelles, dans le quartier du square des Latins. Issu d'une famille originaire de Gand, avec un ancêtre Echevin gantois au 18ème siècle, et un Oncle Lieutenant de l'Armée belge résidant à Oisquercq, - une rue de la localité lui rendant d'ailleurs hommage -, c'est à Saint-Michel et Saint-Boniface qu'il suivit les humanités gréco-latines, parcours classique de l'époque qui se termine par une candidature en Droit aux Facultés Saint-Louis et une licence à l'UCL de Louvain.

C'est en 1957 qu'il rencontre aux sports d'hiver Antoinette de Wasseige, qu'il épousa en 1960 pour partir directement en Colombie auprès de sa nouvelle belle famille, le mariage civil fut célébré en Belgique, et le religieux là bas. Il restera 5 années en Amérique Latine, pays dont il adopta un peu la culture, la distinction et les coutumes. En 1965, toute la famille van Hoobrouck retourne au pays, et cherchant des terrains pour construire, jette son dévolu sur Wezembeek-Oppem, avenue de la Belette.

A cette époque, François van Hoobrouck était le Directeur-Général des entreprises de surgelés FRIMA. C'est un de ses amis, Eric Poswick, mandataire d'Overijse, qui le persuade de le rejoindre en politique pour défendre la périphérie au sein du parti libéral, PLP. Lors des élections communales d'octobre 1982, il est directement élu et prête serment comme Echevin des Finances et de l'Urbanisme en janvier 1983, en 1989 il s'adjoint le Culture française à ses attributions scabinales. Il devient Bourgmestre en janvier 1995, poste de premier citoyen de notre commune qu'il quittera en janvier 2014 en démissionnant de tout mandat politique le 21 janvier 2014.

Au niveau familial, merveilleux époux pendant 60 ans, père de 3 enfants et merveilleux Grand-Père de 9 enfants, François van Hoobrouck était un homme passionné et passionnant : aimable, diplomate, respectueux, convivial, attentif, soucieux du bien être d'autrui, intéressant, et souvent drôle.

Grand joueur de bridge, au sein du "Cercle du Mois", il a remporté de nombreux trophées dont des coupes du Cercle Gaulois. Sa soirée hebdomadaire de bridge était l'évènement qui régulaient tout son agenda. Son autre passion était la philatélie, collectionnant les timbres neufs dont surtout ceux des colonies anglaises, on l'apercevait régulièrement le samedi arpenter les revendeurs de la rue du Midi.

Au niveau politique, au pouvoir pendant 32 ans, il a toujours voulu maintenir ce difficile équilibre d'un Wezembeek-Oppem harmonieux, à la fois banlieue de Bruxelles, village du Brabant flamand, mi-urbanisée et mi-rurale, une localité où il fait bon vivre. Il disait de lui-même qu'il ne laissait personne indifférent, il se battait pour la défense de ses propres convictions et pour le respect des Lois linguistiques dans sa commune, avec parfois une petite touche de provocation, ce qui le rendait plus populaire encore. Ayant eu très longtemps l'Urbanisme et l'Aménagement du Territoire dans ses attributions, il a toujours refusé les grands immeubles, imposant des maisons unifamiliales bien rangées qui donnent un air de "Mer du Nord" à certaines rues de la commune.

La création du Ring autoroutier R.0 qui coupe sa commune en deux, est une décision de fait accompli qu'il a toujours regretté, le choix de l'itinéraire ayant été pris avant ses prises de fonction. Fer de lance du combat contre les nuisances des avions, il était Vice-Président et fondateur de l'association UBCNA, et n'hésitait pas à aller manifester à l'aéroport pour démontrer que les vols de nuit perturbaient le repos de ses administrés.

Excellent gestionnaire, il a pu petit à petit construire un fonds de réserve important dans la trésorerie communale, sans hausse inconsidérée des impôts, ce qui permet actuellement de construire la nouvelle maison communale sans hypothéquer la santé financière de la commune, à ce titre de gestion du budget il était un formidable visionnaire et un excellent "bon père de famille", parvenant à gérer les finances communales de main de maître.

Il repose au côté des siens, de ses parents, dans le caveau familial à Oisquercq, terres de sa famille qui avait jadis été expropriée pour l'extension du canal de Charleroi à Bruxelles et la construction du Plan Incliné de Ronquières.

Au nom de tous les Wezembeekois, du personnel communal avec qui il a travaillé pendant 32 années, au nom du Collège Echevinal, nous présentons à son épouse, à ses filles, son fils et ses petits-enfants, l'expression de nos plus émues et sincères condoléances. François van Hoobrouck a marqué l'histoire politique de Wezembeek-Oppem, et il restera à jamais un très grand Bourgmestre, au parcours atypique certes mais à la popularité inouïe.

En 2021 ? Plus forts que jamais, l'UBCNA-BUTV agira avec vous et pour vous !

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, ancien échevin de Schaerbeek
Peggy CORTOIS, Administratrice-déléguée de l'UBCNA***

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

2 0 2 1



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

Aussi sur Twitter : @ ubcna01

Plan UBCNA 2025

**POUR UN AÉROPORT DE BRUXELLES-
NATIONAL, ÉQUITABLE ET ÉQUILIBRÉ**

**UN AÉROPORT RESPECTABLE ET
DURABLE**

**PLAN 2025 DES ASSOCIATIONS
ENVIRONNEMENTALES**

Un aéroport moderne se 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 2025 pour Bruxelles-National

1. Préalable : cartographie objective de la situation

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.

2. Strict respect de toutes les décisions de justice

Application stricte et respect total de toutes les décisions de justice exécutoires qui ne sont plus susceptibles de recours en Appel ou en Cassation :

- Cessation Environnementale du 9 juin 2005,
- Cour d'Appel de Bruxelles piste 01 du 17 mars 2005,
- Cessation Environnementale du 19 juillet 2017 et du 1^{er} février 2019
- Jugement du 6 avril 2016 précisant que la Loi sur la consultation du public ne s'applique pas pour les procédures aériennes
- Arrêt de la Cour d'Appel piste 01 du 31 mars 2017
- 2 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

3. Réduction du bruit 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.

4. Respect des normes de bruit bruxelloises

Les normes de bruit bruxelloises ont été validées et confirmées par divers Arrêts tant de la Cour d'Appel que de la Cour de Cassation que de la Cour Européenne de Justice.

Ces normes sont donc tout à fait légales et officielles, elles doivent être respectées et ne sont plus sujettes à contestation ni à re-fédéralisation.

5. Utilisation des pistes : la sécurité absolue !

Les meilleures pistes parallèles 25R/L doivent être utilisées le plus régulièrement possible puisqu'elles sont les plus sécurisées, les plus longues, les mieux équipées et qu'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 de très loin les meilleures au niveau des équipements d'approche et de sécurité sans aucun conflit ni de croisements entre pistes.

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.

Plusieurs décisions de justice interdisent ou restreignent toute dispersion des nuisances par une utilisation de plusieurs pistes ou de plusieurs routes aériennes, donc il faut juridiquement rester dans le cadre d'une politique de répartition équitable du trafic depuis uniquement les pistes 25R/L et diminuer ces nuisances par des actions sur les types d'avions admis.

- **Maintien d'une capacité horaire maximale des pistes 25R/L de 74 mouvements par heure conformément à la licence aéroportuaire et le contrat de gestion**
- **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 avec une norme de maximum 3 nœuds de vent arrière**

6. Normes de vent

Aucune norme internationale unique, stable ou imposable de vent n'ayant jamais été déterminée pour tous les aéroports du monde, il importe de maintenir les valeurs actuelles uniquement sur les pistes préférentielles 25R/L afin de permettre une utilisation maximale de ces meilleures pistes.

Le calcul d'un dépassement éventuel s'opère depuis les mesures prises le long des pistes 25.

Normes de vent en vigueur depuis le 06.02.2014 :

7 noeuds de vent arrière sur les pistes préférentielles 25R/L

<i>RWY in use</i>	<i>RWY 25L/R</i>		<i>RWY 19 (TKOF only)</i>
<i>Tailwind MAX</i>	7kt		7kt
<i>Crosswind MAX</i>	20 kt		20 kt
<i>RWY in use</i>	<i>RWY 01</i>	<i>RWY 07L/R</i>	<i>RWY 19 (TKOF and ARR)</i>
<i>Tailwind MAX</i>	0 kt - 3 kt (incl)	0 kt - 3 kt (incl)	0 kt - 3 kt (incl)
<i>Crosswind MAX</i>	20 kt	20 kt	20 kt

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 (principe du MOST SUITABLE RUNWAY).

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
- Toute rafale réelle et constante de vent de plus de 10 nœuds entraîne d'office un changement de piste

Les références en la matière étant les diverses définitions de l'ICAO :

Vu l'annexe 3 de l'OACI « Meteorological Service for International Air Navigation » reprend dans sa 17^{ème} édition de juillet 2010 certaines définitions importantes quant à la manière de calculer le vent, les rafales et le vent en altitude :

- *Vent calme ou wind calm : vent de moins d'1 nœud (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind)*
- *Vent variable ou light wind : vent de moins de 3 nœuds (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind)*
- *Rafales de vent : variation de la vitesse du vent moyen de 10 noeuds ou plus au cours des 10 dernières minutes (variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 10 kt or more) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c, 2)*
- *Rafales de vent lorsque des procédures spéciales de moindre bruit sont appliquées : variation de la vitesse du vent moyen de 5 nœuds ou plus au cours des 10 dernières minutes (variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 5 kt or more when noise abatement procedures are applied) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c ,1)*

Considérant que la composante de vent maximum résulte en l'addition de la composante de vent moyen et de la composante de la rafale ;

Attendu que la rafale de vent est définie comme étant la force des composantes de vent dérivée d'une moyenne du vent calculée sur une période maximale de 3 secondes pendant les 10 dernières minutes, et que cette force des composantes de vent n'est prise en compte dans le calcul du vent maximum que si la différence entre la force des composantes de vent moyen sur une période de 2 minutes et la force de ses composantes de vent sur une période de 3 secondes montre une variation d'au moins 5 nœuds ;

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.

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.

7. Niveaux maximaux de bruit des avions (QC)

Les limites maximales de niveau de bruit individuel de chaque avion (QC : Quota Count) admises n'ont plus été revues ou modifiées depuis 2009 et devront être adaptées dans le respect de l'approche équilibrée et des restrictions opérationnelles.

La période dite de NUIT est étendue à la plage horaire comprise entre 22.00 heures et 07.00 heures du matin.

Seule une politique volontariste, qui profiterait absolument à tout le monde dans toutes les zones, de diminution des niveaux de bruit individuels des avions utilisés à Bruxelles-National, permettrait de réduire le bruit à la source, et de ramener une sérénité indispensable dans la gestion des nuisances sonores du trafic aérien.

Les démarches seront entamées pour diminuer les QC comme suit :

- NUIT : QC max 6.0 (au lieu de 8.0)
- MATINEE : 07 à 08 heures : QC max 9.0 (au lieu de 12.0)
- JOURNEE : de 08 à 20 heures : QC max 12.0 (au lieu de 48.0)
- SOIREE : de 20 à 22 heures : QC max 9.0 (au lieu de 24.0)

8. Routes de vols et corridors aériens

Toutes les procédures de vol sont RNAV et toutes les pistes sont équipées de procédures d'atterrissage GNSS basées sur les performances.

La répartition des corridors est équitable entre les virages vers la gauche et la droite pour chaque piste, ce qui implique que la répartition 50/50 des survols selon les virages doit aussi également être strictement appliquée pour les décollages depuis les pistes 01, 07 et 19.

Aucune zone ne peut être survolée au décollage par plus de 50 % des mouvements d'avions.

Les décollages suivent une procédure de moindre bruit directement et sans détour vers la balise de destination ultime sur le territoire belge, correspondant à la désignation de la procédure (NIK, HELEN, DENUT, CIV, LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY). A l'avenir la technologie RNAV permettra de ne plus utiliser les balises au sol.

Le décollage est obligatoire depuis le seuil de piste, et les atterrissages sont organisés entre les pistes 25R et 25L selon les types de trafic et afin de réduire au maximum le temps de circulation au sol de tous les avions.

Les performances limitées des avions sur certaines pistes moins bien orientées et la demande du pilote d'obtenir une autre piste seront toujours respectés.

9. Fonds d'isolation

Le fonds d'isolation et d'expropriation FANVA créé en 2000 et géré depuis 2002 par Brussels Airport Company sera alimenté par le produit d'un % des redevances aéroportuaires perçues par passager et par tonnage de fret.

Ce fonds servira à isoler, exproprier et indemniser les habitations situées trop proches des pistes aéroportuaires et des habitations soumises à des niveaux de bruit excessifs.

10. Transparence de l'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).

11. Contrôle et sanction du non-respect des procédures et de toutes les infractions

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 skeyes 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.

12. Plafonnement du nombre annuel de vols

→ Nombre annuel de vols par an

Plafonnement du trafic global annuel à maximum 250.000 mouvements d'avions à partir de 2021

→ 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)

13. 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.

14. 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.

15. 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.

16. Types 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.

17. Loi sur les procédures aéronautiques et l'autorité indépendante de contrôle

La Loi n'a de finalité que si elle vient clôturer l'élaboration d'un nouveau schéma d'organisation des vols autour de Bruxelles-National. La Loi est la touche ultime de tout le programme, quand tout aura été parfaitement mis en œuvre.

Donc la Loi doit comprendre en même temps le mode d'élaboration et la procédure de validation des procédures aéronautiques et la création d'une autorité indépendante de contrôle.

Nos priorités pour 2021

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 Wathélet 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'Etat 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 Auderghem 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 survol.

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 identique 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 aéroportuaire 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 2021**

<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 :

**ATTENTION Modifications de nos coordonnées
et nouveau compte bancaire compte ING n° BE90-3770-0695-4432 :**
Siège social : Avenue Prudent Bols, 149 à 1020 Bruxelles -Laeken
Adresse courrier : Avenue des Troènes, 13 à 1950 Kraainem
Mail : ubcna.butv@gmail.com

**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 30 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 des Troènes, 13 à 1950 KRAAINEM – 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 -**