



UNION BELGE CONTRE LES NUISANCES DES AVIONS – ubcna.butv@gmail.com

Association fondée en 1991 par le Sénateur-Bourgmestre Jacques VANDENHAUTE †

En 2022, plus forts que jamais, l'UBCNA-BUTV agit 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 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 et respect 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

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

Aussi sur Twitter : @ubcna01

Communiqué de presse du vendredi 30 septembre 2022 :

Le Ministre Gilkinet est en fonction depuis deux ans et n'a pas avancé dans le dossier des survols autour de Bruxelles

L'UBCNA-BUTV la plus ancienne et plus importante association de défense de riverains d'aéroports en Belgique, active surtout à Bruxelles et dans sa périphérie déplore l'inertie totale du Ministre Gilkinet dans le dossier des survols autour de Bruxelles.

Le Ministre Gilkinet a été nommé exactement il y a deux ans, et n'a pas avancé d'un centimètre dans une résolution de la situation, pire - très mal conseillé - il se refuse à exécuter un Arrêt de la Cour d'Appel d'octobre 2020 en ne prétendant pas réparer le préjudice subi par les riverains de la piste d'atterrissage 01.

" C'est du jamais vu, pire qu'Anciaux et Landuyt qui eux, au moins, nous recevaient ou venaient sur place. Nous n'avons eu en deux années aucun contact avec le Cabinet Gilkinet. L'équipe de Gilkinet qui ne semble pas à la hauteur ne répond à rien, ne rencontre personne et refuse tout contact " s'étonne Peggy Cortois, administratrice déléguée de l'UBCNA-BUTV.

Les deux seules sorties du Ministre Gilkinet dans le transport aérien ont été malheureuses : la première fois il a confondu avions au départ avec atterrissages sur base d'un tableau reprenant un aéroport à l'identification inexistante en Belgique (EBCL) et la deuxième fois il a confondu normes de bruit (compétence régionale) avec niveaux de bruit (compétence fédérale).

Le Ministre Gilkinet prétend travailler dans la discrétion, il est tellement discret que personne ne le voit ou ne le rencontre. Il est tout simplement discret avec lui-même.

Le plus grave est le déni du Ministre Gilkinet de l'état de droit, il refuse de réparer comme il en a été condamné par la Cour d'Appel en octobre 2020, le préjudice subi des riverains de la piste d'atterrissage 01. Le Ministre Gilkinet s'expose à de lourdes indemnités, puisqu'il n'applique pas à la lettre les décisions de justice et se permet de ne pas exécuter les jugements.

Enfin l'UBCNA-BUTV se pose la question de la pertinence des réunions des États Généraux, dont la réunion de septembre 2022 a été mystérieusement annulée : on apprend qu'illégalement en violation des lois spéciales sur les compétences régionales, le Ministre Gilkinet négociait timidement en mai 2022 avec la région flamande sur base d'un texte sans aucune valeur légale "déclaration d'intention" alors que son cabinet prétendait aux États Généraux ne discuter qu'avec les associations.

L'UBCNA-BUTV déplore un fameux problème de crédibilité, de compétence et de connaissance dans l'équipe du Ministre Gilkinet, et ne peut accepter d'aucune façon sa totale inaction avérée depuis deux ans, ce n'est absolument pas acceptable. Le Ministre Gilkinet dispose de toutes les études et analyses pour avancer et décider, il est Ministre c'est à lui d'agir et pas à tenter de faire reporter la faute de son inaction sur les juges, les riverains, les compagnies aériennes, skeyes et maintenant la région flamande.

Nous vous prions de croire en notre considération la plus cordiale.

Peggy CORTOIS - +32.475.23.14.71

Administratrice-déléguée de l'asbl UBCNA-BUTV vzw

Survolée un jour, survolée toujours ! Non pas d'accord, les décisions de justice doivent être respectées dans un Etat de Droit.

www.ubcna-butv.be - Twitter : @ubcna01 - Facebook : UBCNA Belgium

Commentaire du président de l'UBCNA-BUTV, à propos du communiqué de presse du 30 septembre 2022 :

Ce communiqué illustre bien l'immobilisme et l'impuissance de Monsieur le ministre fédéral de la mobilité Gilkinet. Mais au niveau bruxellois, son coreligionnaire Monsieur le ministre régional de l'environnement Alain Maron ne fait pas beaucoup mieux, c'est un euphémisme.

Déjà, à la fin du mandat de sa prédécesseure, j'avais demandé qu'on ajoute un sonomètre dans le quadrilatère Léopold III, rue de Genève, chaussée de Louvain et boulevard Wahis pour détecter les dépassements de bruit du virage gauche au départ de la piste 25R. Le bourgmestre De Woluwé Saint Lambert a fait de même en demandant un sonomètre à " la Charette". Mais rien ne se fait. Monsieur Alain Maron n'est donc pas prêt de sortir un cadastre du bruit en région bruxelloise. Il a manifestement d'autres priorités.

Alors certes il ne faudrait pas rejeter toute la responsabilité de l'immobilisme en matière de nuisances aériennes sur les seuls écolos. Tous les partis ont fait preuve en ce domaine de négligence et d'un manque évident de courage pour affronter les Flamands et Monsieur Arnaud Feist, CEO de Brussels Airport.

Mais de la part d'écolo, chantre de la lutte pour l'environnement et qui avant les dernières élections régionales avait annoncé qu'avec eux « on allait voir ce qu'on allait voir », cette inaction est évidemment encore plus critiquable. Il est plus facile de mettre le "bordel" dans la politique de mobilité-stationnement au sol que de s'attaquer à ce qui empoisonne (et pollue) bien plus la région bruxelloise !

Nos priorités pour 2022

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 conduit 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** ainsi que les pistes **07**.

Schouppe défendait 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 argumentait 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.

Le raisonnement de Schouppe est **TOTALEMENT FAUX** car ce que l'OACI a présenté n'est qu'une **recommandation non contraignante** 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 (devenu Skeyes depuis novembre 2018) doit anticiper le vent et mettre la 01 en service sans attendre que le vent arrière ne soit effectivement dépassé sur la 25R
 - Belgocontrol (devenu Skeyes depuis novembre 2018) 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 (devenu Skeyes depuis novembre 2018) 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 (devenu Skeyes depuis novembre 2018) montre la formidable rétention de l'information à Bruxelles-National.

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.

A cet égard, nous revendiquons la nuit environnementale de 22h00 à 07h00 au lieu de la nuit aéroportuaire de 23h00 à 06h00.

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, oubli des décisions de justice, se mêle 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. Faut-il également rappeler que le Canal est survolé à plus haute altitude que les habitants vivant sous le virage gauche au départ de la piste 25R.

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 (Forêt de Soignes sous l'axe d'approche de la piste 01).

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 termes 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-il pas suivi ?

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 (devenu Skeyes depuis novembre 2018) établit 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'était le rôle du ministre des Transports.

Skeyes 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 utopique.

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

A cet égard et plus que jamais, nous revendiquons la création d'une autorité indépendante de contrôle et de respect des procédures et du choix des routes aériennes.

Les amendes doivent être réclamées aux compagnies qui dépassent les normes de bruit.

**APPEL AU SOUTIEN DE NOS ACTIONS PAR LE RENOUVELLEMENT DE
VOTRE COTISATION UBCNA POUR 2022**

<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 Troënes, 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 Troënes, 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 -**