



bruxelles_{asbl} **AIR LIBRE** JUIN 11 brussel_{vzw}

Belgique-België
P.P
Bruxelles 16 Brussel
BC 0463

trim./driem. Tel.: 02/673 38 18 — av. de Lothierlaan, 8 1150 Bxl — E-mail: info@bruairlibre.be — Site: www.bruairlibre.be

Normes de bruit de la région Bruxelloise

Les normes de bruit fixées par la Région bruxelloise liées au survol de son territoire par les avions décollant et atterrissant à l'aéroport national de Zaventem tout proche ne sont pas contraires à la réglementation européenne dans ce domaine.

C'est ce qu'a conclu l'avocat général de la cour de justice européenne. Celle-ci devra encore rendre son arrêt sur une question préjudicielle posée par le conseil d'Etat belge qui lui a demandé de vérifier si la réglementation de la Région bruxelloise était conforme à la directive européenne en la matière. Dans la plupart des cas, la Cour suit l'avis de l'avocat général.

En 1999, la Région bruxelloise avait instauré, à l'initiative de son ministre de l'environnement Didier Gosuin, des normes basées sur des mesures du bruit perçu au sol, tandis que la directive européenne porte sur des mesures en décibels de bruit émis par les avions.

Pour l'avocat général Cruz Villalon, la législation bruxelloise tient la route en regard du droit européen. La directive européenne n'empêche nullement que des mesures environnementales complémentaires soient prises.

Dans le cas contraire, « les pays seraient paralysés dans leur lutte contre la surcharge de bruit et manqueraient d'espace pour mener des politiques en matière de santé publique, d'environnement et d'aménagement du territoire » a-t-il dit.

La question préjudicielle a été posée par le conseil d'Etat à la suite d'une plainte de la compagnie EAT (European Air Transport) qui s'était vue infliger une amende pour dépassement des normes.



Les normes bruxelloises de bruit ont été fixées par zone. Afin de tenir compte de la proximité de l'aéroport et de sa viabilité, elles sont ainsi plus souples dans son périmètre immédiat qu'au centre de la capitale.

Sensibilisation du monde politique par notre association

Aéroports et emplois : une analyse britannique livre des conclusions qui interpellent.

p.2

Bewustwording van de politici door onze vereniging

Luchthavens en werkgelegenheid : Britse onderzoekers maken een ontnuchterende analyse.

p.3

Chers membres cotisants,

afin de mettre à jour notre fichier membre, auriez-vous la gentillesse de nous envoyer vos coordonnées mails avec vos noms et adresse (mention titre : fichier BALB) à l'adresse e-mail suivante :

brigitte.buffard13@gmail.com

Je vous en remercie d'avance.

Cette information sera confidentielle et nous servira à connaître le nombre de membres utilisant une adresse mail et pouvant recevoir de l'information via ce biais.



Sensibilisation du monde politique par notre association

Aéroports et emplois : une analyse britannique livre des conclusions qui interpellent.

Des chercheurs britanniques viennent d'effectuer une recherche indépendante sur la question des aéroports créateurs d'emplois car il n'existait encore rien de la sorte.

L'association Bruxelles Air Libre a envoyé récemment une traduction de l'étude à toutes les personnes politiques concernées ainsi qu'aux économistes de notre pays (900 personnes), espérant ainsi leur apporter une autre voix que celle du lobby aéronautique et de ses entreprises. Par cette action, l'association désire aussi prévenir la population de la face cachée de l'économie aéronautique.

Jusqu'à présent, pour défendre leur cause, les associations de riverains d'aéroports militant contre les nuisances aériennes, ont essentiellement avancé les arguments de santé - bruit, troubles du sommeil, pollution atmosphérique, etc. - et de sécurité.

A quoi les responsables politiques, les journalistes, les patrons, les syndicats, les citoyens lambda, répondaient invariablement : Oui, mais l'emploi mérite quelques - gros - sacrifices.

Effectivement, quid de l'emploi ? Il a bien fallu que les associations se penchent sérieusement sur la question. Bien sûr, les aéroports créent des emplois, directs et indirects, personne ne dira le contraire. Mais, dans la réalité, combien d'emplois, quels emplois, à quel prix et avec quelles conséquences sur l'économie de nos pays?

Une étude indépendante :

Toutes les études faites auparavant sur la question « avions et emplois » ont été faites par le secteur du transport aérien lui-même et étaient partiales.

Jamais les sphères politique, syndicale, universitaire et médiatique ne s'étaient donné la peine d'étudier sérieusement la question, et on se contentait le plus souvent de faire écho – sans les vérifier – aux allégations du secteur du transport aérien en matière d'emploi.

Refusant d'avalier sans broncher les chiffres avancés par les opérateurs du transport aérien, par les

décideurs politiques et même par la presse, les militants britanniques ont donc entrepris de faire faire une recherche indépendante sur la question car il n'existait encore rien de la sorte.

Une étude professionnelle :

Brendon Sewill, économiste britannique réputé, s'est porté volontaire pour mener à bien ce travail, dont le fruit est un document d'une trentaine de pages .

Que pourraient apprendre les Belges de cette étude britannique ?

Tout d'abord, ce qui a été dit plus haut : que personne en haut lieu n'est bien informé sur la question de l'emploi dans le secteur du transport aérien et que tout le monde se contente de colporter des rumeurs.

Ensuite : que le nombre d'emplois annoncés, voire promis, par les autorités et les opérateurs ne correspond jamais – loin s'en faut – à la réalité sur le terrain une fois que les infrastructures sont bâties et mises en service (et les deniers publics dépensés). Et que la comptabilisation des emplois directs et indirects témoigne souvent d'une grande imagination de la part des opérateurs du transport aérien et de la part des pouvoirs publics.

Mais encore : que les dépenses faites par les ressortissants nationaux à l'étranger (voyages touristiques et voyages d'affaires confondus) sont systématiquement plus élevées que les dépenses des visiteurs étrangers en Belgique.

Une étude de fond valable pour tous les pays européens :

La voie aérienne est une route à double sens.

Les autorités locales et nationales s'efforcent par tous les moyens d'attirer des investissements industriels et commerciaux et des emplois, mais elles se retrouvent le plus souvent confrontées au phénomène inverse : les investissements et les emplois sont « siphonnés » par le transport aérien dans d'autres pays, là où les salaires sont moins élevés, les conditions de travail révoltantes, les pouvoirs publics complaisants et les préoccupations environnementales inexistantes.

Bruxelles Air Libre

attend des dirigeants du pays qu'ils prennent connaissance de cette étude sans a priori et espère que celle-ci produira un renversement de l'expansion aveugle et frénétique du trafic aérien qui n'est pas aussi pourvoyeur d'emploi qu'on le pense.

Liste des personnes contactées:

Les Bourgmestres de la Région de Bruxelles, du Brabant Flamand et du Brabant Wallon ainsi que les secrétaires communaux (dans les 2 langues pour Bruxelles + facilités)

Les membres des Gouvernements Bruxellois, Flamand et Wallon.

Les parlementaires régionaux, fédéraux et européens.

Le Gouverneur du Brabant Flamand.

Les membres des commissions concernées.

Les trois principaux syndicats (FGTB/ABVV – ACV/CSC – ACLVB/SGSLB),

dans les deux langues.

Inter environnement Bruxelles, BRAL,

Bond Beter Leefmilieu et Inter Environnement Wallonie

Bewustwording van de politici door onze vereniging

Luchthavens en werkgelegenheid : Britse onderzoekers maken een ontzuenderende analyse.

Britse onderzoekers hebben wars van alle vooringenomenheid en wars van het heersende discours van politici en pers een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd over de verhouding tussen luchthavens en werkgelegenheid.

Niemand had dit tot dusver gedaan.

De vereniging Air Libre Brussel heeft onlangs aan alle betrokken politici en economen van dit land een exemplaar van de studie verstuurd, in de hoop dat deze hun ogen zouden openen. Via dit persbericht wil de vereniging Air Libre Brussel de besluiten van de studie ook aan de bevolking kenbaar maken.

Tot voor kort hebben de bewonerscomite's rond de luchthaven voornamelijk gezondheidsargumenten - lawaai, luchtverontreiniging, enz. - en onveiligheidsfactoren naar voren gebracht om een leefbare omgeving te eisen.

Hiertegen werd door politici, bedrijfsleiders, vakbondsafgevaardigden, journalisten, en vaak ook door Jan met de pet keer op keer het aspect bedreigde werkgelegenheid als tegenargument aangehaald.

En gelijk hebben ze : wat met de werkgelegenheid ?

De bewonerscomite's zijn het argument werkgelegenheid van naderbij gaan bekijken.

De luchthavens scheppen ontegensprekelijk jobs, rechtstreeks zowel als onrechtstreeks.

Een aantal vragen dienen hierover gesteld te wor-

den : hoeveel jobs, welke jobs, tegen welke prijs, en met welke gevolgen voor de economie van ons land ?

Een onafhankelijke studie :

Alle studies over luchthaven vs. werkgelegenheid worden doorgaans door de transportsector zelf uitgevoerd, hetgeen vanzelfsprekend door de partijdigheid met een kritische blik bekeken moet worden. Nooit hebben politici, vakbonden, universiteiten, of onderzoeksjournalisten een ernstige kosten-batenanalyse laten uitvoeren.

In het beste geval zwijgen deze, en in het andere geval worden klakkeloos de argumenten van de transportsector zelf overgenomen.

Deze tijd is voorbij : Britse onderzoekers hebben wars van alle vooringenomenheid en wars van het heersende discours van politici en pers een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd aangezien niemand dit tot dusver gedaan had.

Een professionele studie :

Brendon Sewill, een vooraanstaande Britse econoom, heeft deze studie (30 pagina's) uitgevoerd waarvan wij u in bijlage de Nederlandstalige (onze vertaling) en de Engelstalige versie laten toekomen.

De studie bevestigt zoals wij vermoedden, dat de bestuurders van dit land niet beschikken over grondige en onpartijdige informatie over het verband tussen luchthaven en werkgelegenheid en dat iedereen de boodschap van de luchtvaartsector min of meer napraat.

Ten tweede leert ons deze studie dat de aangekondigde jobs in de luchtvaartsector in de verste verte niet waargemaakt worden eens de gebouwen en infrastructuren gezet (en het geld van de belastingbetaler uitgegeven).

Het blijkt ook duidelijk dat de cijfers omtrent rechtstreekse en onrechtsreekse jobs een bron van fantasie is waar de eesten duidelijk weinig last mee hebben, vooral dan operatoren in de luchtvaartsector en overheidsinstellingen.

Ten derde : de uitgaven van eigen burgers (zowel toeristen als zakenreizigers) in andere landen zijn steeds en systematisch hoger dan de uitgaven van buitenlandse bezoekers in eigen land.

En tenslotte : luchtverkeer werkt in twee richtingen en bevat bijgevolg een belangrijke keerzijde : gemeentelijke en gewestelijke besturen evenals de nationale overheid doen alle moeite om industriële en commerciële investeerders aan te trekken en jobs te creëren, maar worden veelal geconfronteerd met het omgekeerde :

door de luchtvaart wordt werkgelegenheid van ons land naar landen met goedkopere arbeidskrachten weggezogen.

Veelal gaat het over landen waar de werkomstandigheden betreuenswaardig zijn, de overheden zeer oogluikend toekijken, en de milieubekommernis onbestaande.

Air Libre Brussel

verwacht van onze politici dat ze zonder vooringenomenheid kennis nemen van dit onderzoek, en dat deze een kentering zal vormen in het huidige blindstaren op een ongebreidelde uitbouw van luchtvaart en logistiek.

De vereniging Air Libre Brussel heeft onlangs aan alle betrokken politici en economen van dit land een exemplaar van de studie verstuurd :

De burgemeesters van het Brussels Gewest, Vlaams Brabant en Waals Brabant evenals de resp. gemeenteraadsleden

De regeringsleden van de Brusselse, Vlaamse en Waalse regeringen.

De parlementsleden van de Brusselse, Vlaamse en Waalse regeringen.

De provinciegouverneur van Vlaams Brabant.

De leden van de betrokken parlementaire commissies.

De drie belangrijkste vakbondsorganisaties (FGTB/ABVV – ACV/CSC – ACLVB/SGSLB),

Inter environnement Bruxelles, BRAL, Bond Beter Leefmilieu en Inter Environnement Wallonie

Cotisation 2011

Afin d'aider les membres distraits ou qui n'ont pas eu l'occasion de verser leur cotisation cette année, nous marquons un point rouge pour l'absence de cotisation 2011 et 2 points rouges pour les 2 cotisations 2010 et 2011 sur l'étiquette d'adresse.

Les montants de cotisation restent fixés depuis plusieurs années à :

10 € comme membre

25 € comme membre de soutien

50 € comme membre donateur

100 € comme membre d'honneur

Het basislidgeld 10 €

Bijdrage voor steunlid bedraagt 25 €

Bijdrage voor steunlid bedraagt 25 €

Om erelid te worden stort u 100 €

Aidez-nous à vous aider

La cotisation à Bruxelles Air Libre Brussel est annuelle, merci de penser à la renouveler par virement sur notre compte IBAN BE 55 7510 0334 6944



Avec le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale et de Bruxelles Environnement

