



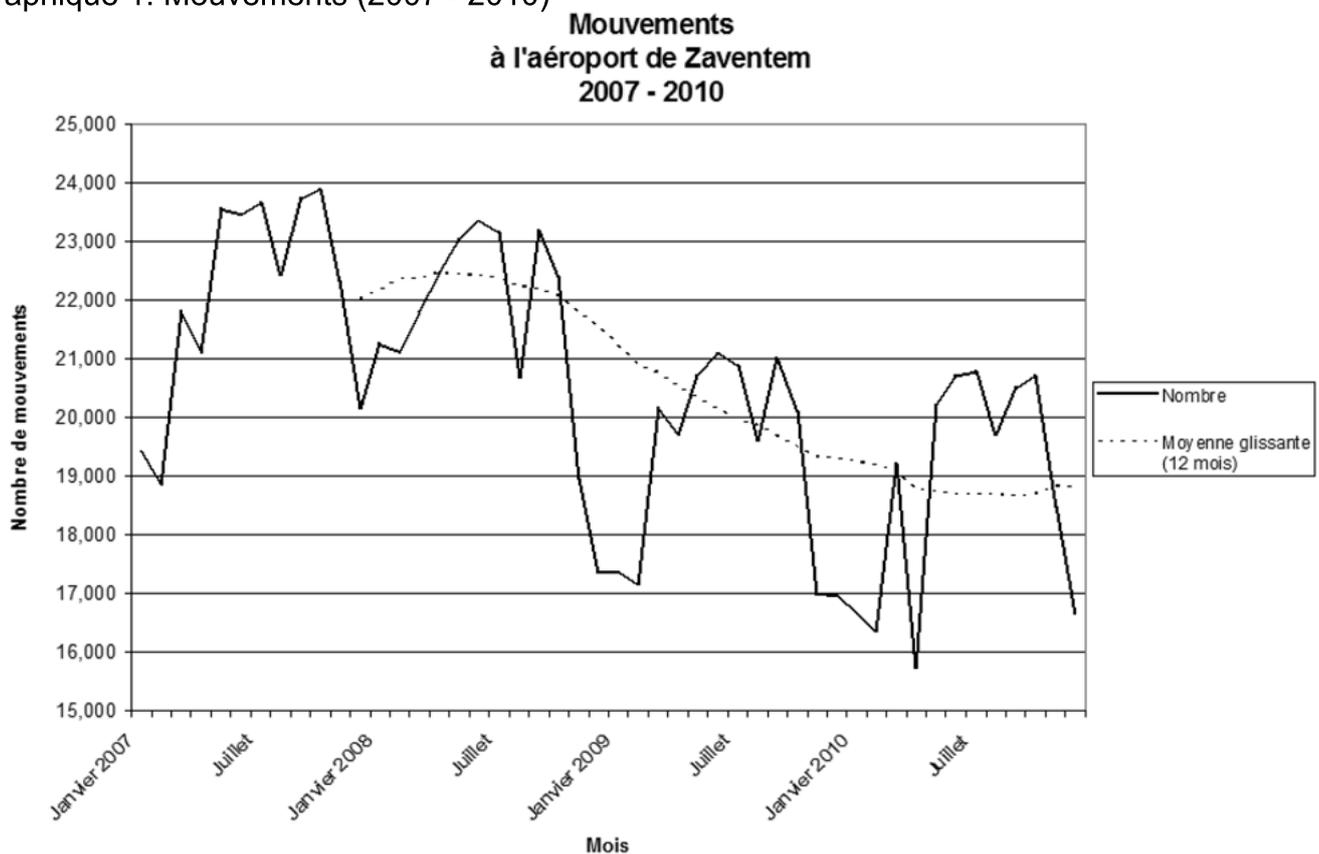
bruxelles_{asbl} **AIR LIBRE** SEPT 11 brussel_{vzw}

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

Survol de Bruxelles par les Avions et Infractions des Normes de Bruit Tendances 2007 - 2010

Graphique 1. Mouvements (2007 - 2010)



Le survol par les avions de la Région Bruxelles-Capitale (RBC) va de pair avec le nombre de mouvements des avions à l'aéroport de Zaventem (cf. graphique 1). On voit que le nombre de mouvements a diminué depuis 2007 et s'est stabilisé depuis 2009, avec encore une petite tendance vers la baisse en 2010.

Interdiction des vols de nuit à l'aéroport de Heathrow

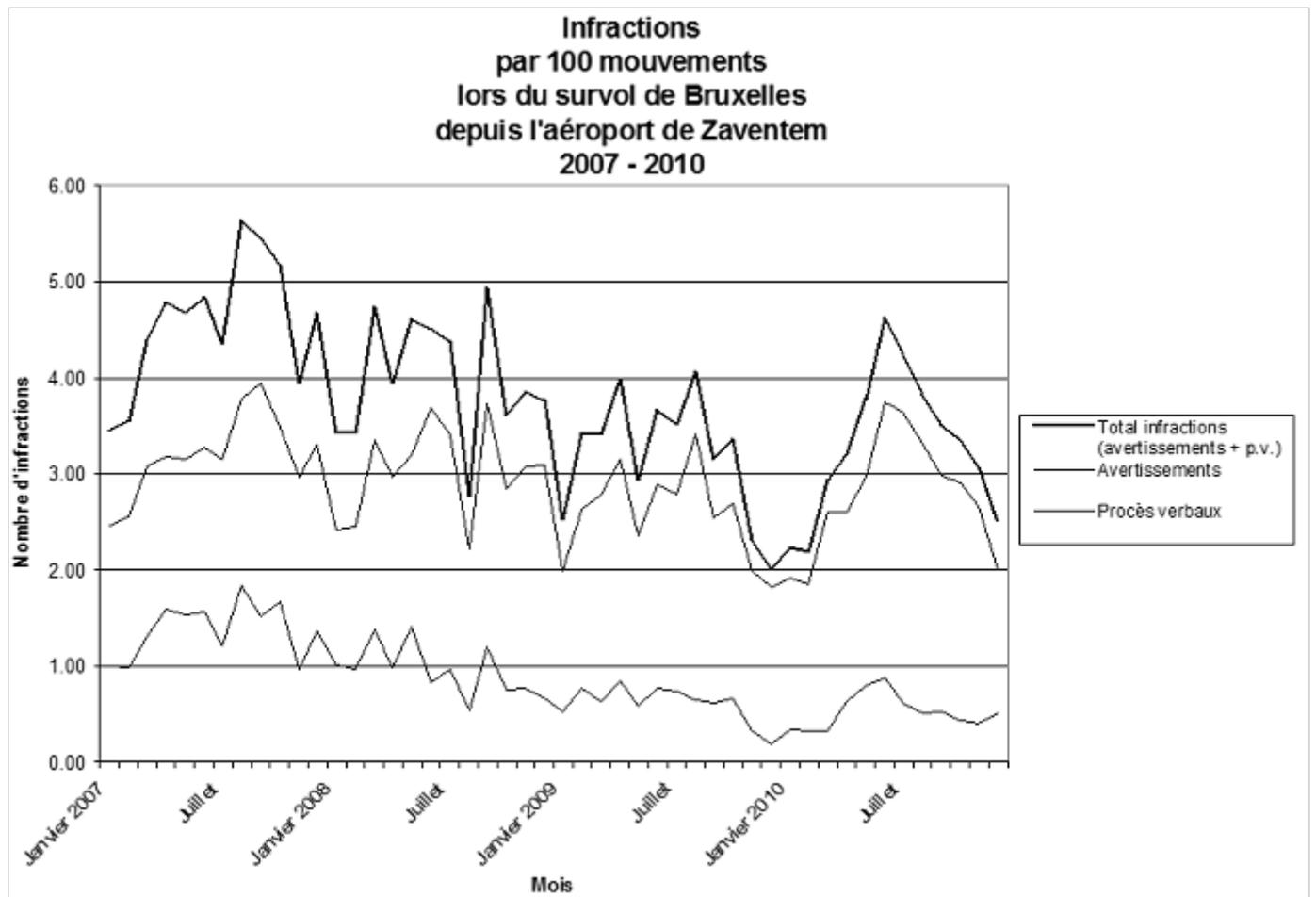
Une brève analyse des coûts-bénéfices sociaux
p.3

Notre participation à l'assemblée associative de l'I.E.B.

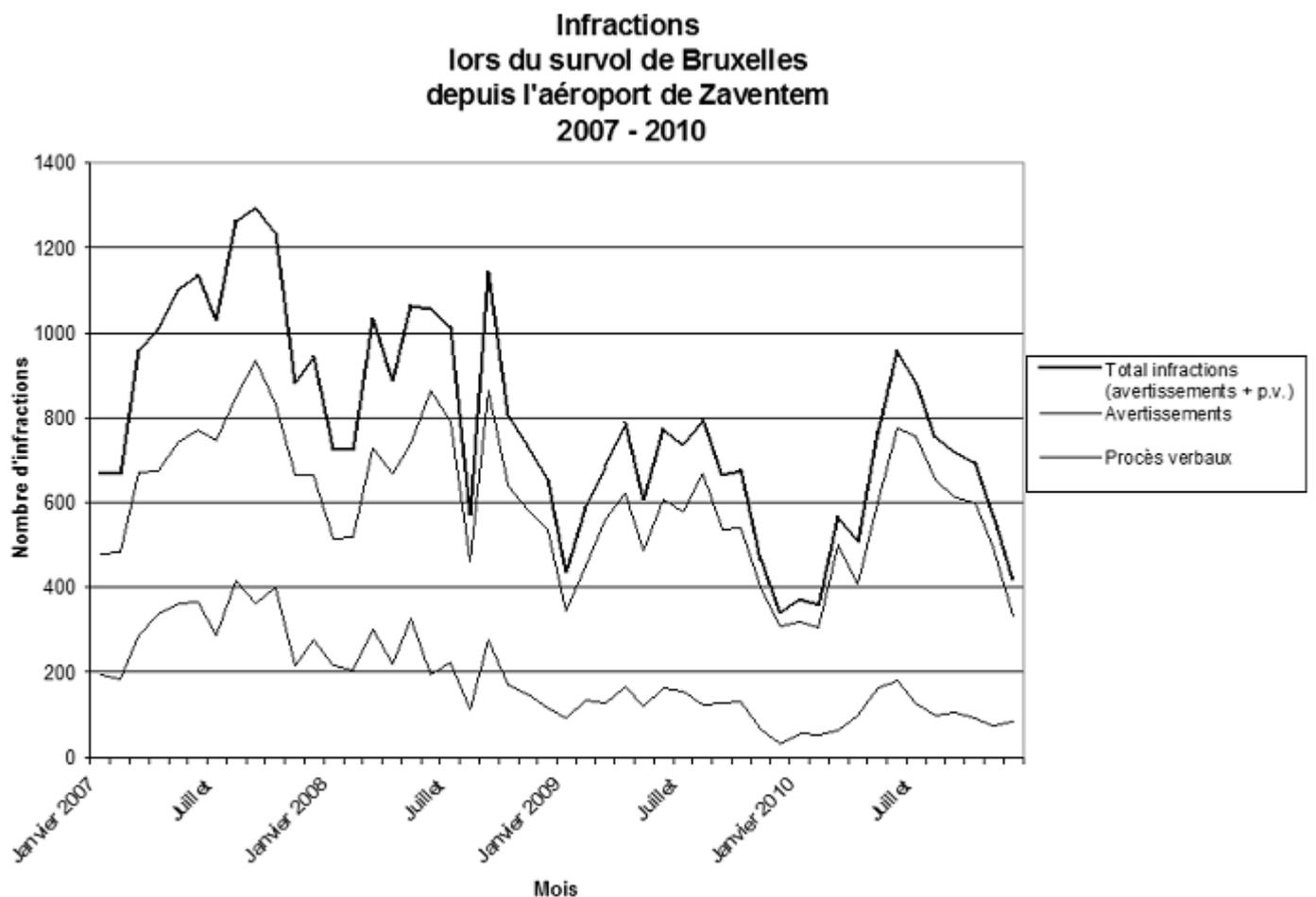
Un représentant de Bruxelles Air Libre Brussel a participé à l'Assemblée associative d' Inter-Environnement Bruxelles le 10 mai dernier.

p.4

Graphique 2. Infractions (2007 - 2010)



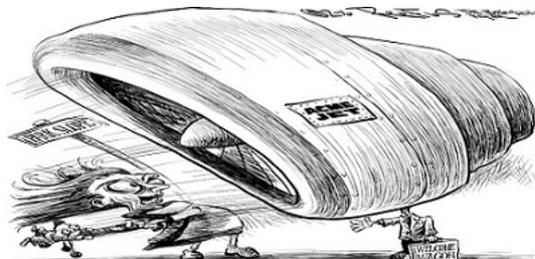
Graphique 3. Infractions par 100 mouvements (2007 - 2010)



Le nombre de mouvements est en hausse chaque année en été, dû aux vols vers les régions de vacances, et se retrouve en baisse vers les mois d'hiver. La différence est de quelques 4000 à 5000 mouvements par mois.

Le bruit suit la même évolution: Hausse des infractions des normes de bruit de la RBC pendant les mois d'été, et baisse en hiver (cf. graphique 2), avec quelques 4 % des avions donnant lieu à une infraction. Visiblement, avec la hausse des survols en été, une partie plus grande de ces survols causent des infractions. Autrement dit, avec un plus grand nombre de mouvements, les limites de bruit de la RBC sont moins respectées.

A noter qu'en 2010, le total des infractions est resté stable par rapport à 2009 (9550 infractions environ), à l'encontre du nombre de mouvements qui a légèrement baissé (de 232000 à 226000 environ). Les infractions par 100 mouvements ont donc légèrement augmenté (cf. graphique 3), ce qui correspond à un moindre respect des limites de bruit de la RBC à travers toute l'année 2010.



Interdiction des vols de nuit à l'aéroport de Heathrow - Une brève analyse des coûts-bénéfices sociaux.

M. Korteland, J. Faber (Janvier 2011) - Delft, CE Delft. Commissioné par: HACAN ClearSkies.

Résumé

Les vols de nuit sont souvent considérés comme un élément essentiel des réseaux de compagnies aériennes. Passagers long-courriers qui veulent arriver en Europe au début de la journée ont souvent besoin d'atterrir pendant la nuit, surtout quand ils arrivent à un aéroport de transfert comme Heathrow, d'où ils prennent un autre vol vers leur destination finale.

Cependant, le bruit qu'ils créent est préjudiciable au bien-être car il provoque des troubles du sommeil, augmentation de l'utilisation des médicaments, le stress et insomnie (environnementale). Autour de l'aéroport de Heathrow à Londres, un grand nombre de personnes sont touchées par le bruit des avions pendant la nuit.

Comme le gouvernement britannique revoit sa limite sur le nombre de vols de nuit autorisés à Heathrow, le présent rapport s'efforce de quantifier les coûts et les bénéfices pour le Royaume-Uni d'une interdiction des vols de nuit à Heathrow avant 06h00. Il utilise l'analyse des coûts-bénéfices sociaux (ACBS) pour le faire. L'ACBS identifie systématiquement tous les effets directs, indirects et externes d'une interdiction des vols de nuit et les exprime en termes monétaires de sorte que les coûts nets ou les avantages peuvent être calculés. Il utilise la définition large du bien-être,

dans lequel tous les éléments qui ajoutent au bien-être de la société sont des bénéfices et tous les éléments qui réduisent le bien-être sont des coûts. Les limites de l'ACBS présentée ici sont des effets de bien-être au Royaume Uni. L'ACBS ci-présentée est une ACBS rapide, basée sur des chiffres de la littérature.

Nous évaluons les coûts et les avantages d'une interdiction des vols de nuit contre un scénario de référence dans lequel le régime actuel se poursuit. Les compagnies aériennes et les passagers peuvent répondre de plusieurs façons à une interdiction de vols de nuit. Nous avons identifié trois pôles:

1. Tous les vols et les connexions sont reportées à des opérations diurnes.
2. Tous les vols sont reportés à des opérations de jour, mais les connexions sont perdues, ce qui conduit à une diminution du nombre de passagers en transit.
3. Tous les vols arrivant ou partant actuellement pendant la nuit sont annulés.

La plupart des réponses sont susceptibles de tomber entre ces limites. De même, les coûts et les bénéfices d'une interdiction des vols de nuit sont susceptibles de tomber entre les coûts et les bénéfices de ces extrêmes.

Ce rapport conclut que les impacts d'une interdiction des vols de nuit sur le bien-être au Royaume-Uni sont susceptibles de varier d'une augmentation de £ 860 millions à une baisse de £ 35 millions sur une période de dix ans (2013-2023). La perte se produirait si tous les passagers voyageant à Heathrow cesseraient de voyager suite à l'interdiction des vols de nuit. Ceci est toutefois extrêmement improbable. Le scénario le plus probable est qu'une proportion d'entre eux continueront à utiliser l'aéroport. Si tel est le cas, une interdiction des vols de nuit avant 6h00 apportera des bénéfices économiques pour l'économie globale. C'est parce qu'il y aura une diminution significative des coûts associés à la perturbation du sommeil. Les économies que ceci amènera, en termes de meilleure santé et de bien-être, sont attendus de compenser les coûts principaux d'une interdiction - le temps des passagers et les profits des compagnies aériennes - par une large marge.

Les résultats sont sensibles, cependant, à la valuation du bruit de la nuit, et nous recommandons à étudier les bénéfices de la réduction du bruit de façon plus détaillée. Autres éléments qui nécessitent plus d'étude sont l'impact sur les choix des passagers, sur les réseaux des compagnies aériennes et sur le tourisme.

Notre conclusion générale est que l'interdiction des vols de nuit à Heathrow est susceptible d'être bénéfique pour l'économie puisque les coûts économiques de l'interdiction seront compensés par les économies réalisées sur les coûts de santé de la perturbation du sommeil et le stress causé par le bruit des vols de nuit.

Notre participation à l'assemblée associative de l'I.E.B.

Un représentant de Bruxelles Air Libre Brussel a participé à l'Assemblée associative d'Inter-Environnement Bruxelles le 10 mai dernier.

Plus de 42 délégués, représentant une bonne vingtaine d'associations diverses, dont plusieurs organisations collectives engagées dans les luttes urbaines, ont pris part activement aux débats.

A l'occasion des 40 années d'existence d'IEB, il était opportun de partager réflexions, expériences et espérances, compte tenu des modifications profondes ayant affecté le contexte bruxellois.

Initialement, la lutte pour l'environnement urbain avait comme protagonistes les Promoteurs et l'Etat national d'une part, et les urbains défenseurs de la qualité de leur environnement, la toute jeune Agglomération et bon nombre de bruxellois lambda d'autre part.

Actuellement, l'Agglomération Bruxelloise est devenue Région de Bruxelles-Capitale, les facteurs contribuant à l'attractivité internationale de Bruxelles sont devenus prioritaires, la dualisation de la population bruxelloise s'accroît.

L'amélioration du cadre de vie, qui unissait les différentes catégories de population, tend à les opposer.

Le manque de mobilisation s'amenuise au fur et à mesure que croît le syndrome du NIMBY, c'est-à-dire une position éthique et politique qui consiste à ne pas tolérer de nuisances dans son environnement proche.

Malgré de fausses apparences, les habitants sont toujours aussi démunis face aux Pouvoirs.

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

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	Het basislidgeld 10 €
25 € comme membre de soutien	Bijdrage voor steunlid bedraagt 25 €
50 € comme membre donateur	Bijdrage voor steunlid bedraagt 25 €
100 € comme membre d'honneur	Om erelid te worden stort u 100 €



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

