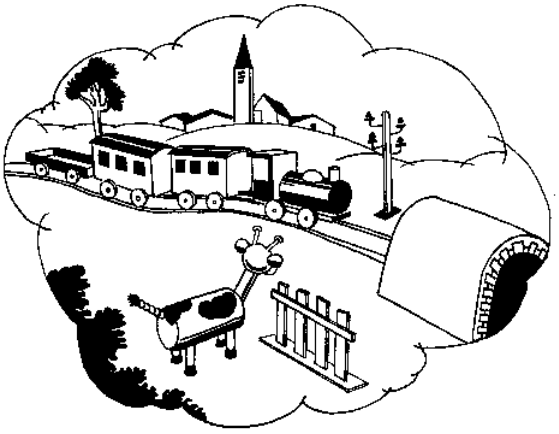
Belgique-België
P.P
Bruxelles 16 Brussel
P 201003

bruxelles asbl
AIR LIBRE
SEPT 12 brussel vzw

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

MOINS D'AVIONS, PLUS DE TRAINS A GRANDE VITESSE (suite)

Dans notre trimestriel précédent, nous vous avons annoncé la décision de la Commission européenne de mettre en place un réseau central de *transport ferroviaire à grande vitesse de voyageurs* dans l'Union européenne. Ce réseau de 15.000 kilomètres comprendra dix grands corridors à plus de 320 km/heure et réduira le transport aérien en desservant 37 aéroports-clés.



C'est dans cette perspective assurément que le consortium EUROSTAR annonce à son tour sa décision de développer d'avantage son réseau actuel, essentiellement constitué du triangle Paris – Londres – Bruxelles, qui a déjà ravi des parts significatives au trafic aérien entre ces trois capitales. A noter qu'EUROSTAR a déjà lancé, en dehors de ce triangle, quelques dessertes à grande vitesse en été de Londres à la Provence et en hiver aux stations de ski des Alpes françaises. Maintenant EUROSTAR veut aller beaucoup plus loin dans son action concurrentielle du transport aérien : relier directement Londres à Amsterdam, Cologne et Francfort/Main via Bruxelles et à Genève, Lyon et Marseille via Paris. EUROSTAR attend la livraison de dix nouvelles rames à grande vitesse par SIEMENS ; ces rames seront homologuées pour circuler sur les réseaux ferroviaires néerlandais et allemand, en plus des réseaux britannique, français et belge comme le sont les rames actuelles. Elles devront aussi répondre aux règles sévères de sécurité pour pouvoir emprunter le tunnel sous la Manche. Tout cela est prévu pour l'année 2014.

Voilà assurément du baume sur le coeur pour les habitants survolés de notre Région, que les trains à grande vitesse ne perturbent pas du tout, eux...

ELECTIONS COMMUNALES
POUR QUI VOTER

En vue des élections communales d'octobre prochain, nous conseillons vivement à tous nos membres d'examiner attentivement le programme de tous les partis politiques et de donner leur voix au parti de leur choix qui s'engage à prendre des mesures contre les nuisances aériennes subies par les habitants de leur commune.

VOTEZ BIEN !

DU KEROSENE SUR L'ATOMIUM
Et nos poumons alors...
p. 2

Survols de Bruxelles:
Bruits, sommeil, pertes d'emplois
p. 2-4

Bureau de dépôt: 1160 Bruxelles - P 201003 éd.resp./verant. uitg. : Véronique De Potter, av. des Cinq Bonniers, 35 à 1150 BRU

DU KEROSENE SUR L'ATOMIUM ET NOS POUMONS ALORS ...

Cet été, un nouveau scandale de pollution de l'air par les avions qui nous survolent a été découvert : l'atomium se salit beaucoup trop vite!

Les services techniques de notre atomium ont en effet lancé une alerte après avoir dû renettoyer ses boules alors que cela avait déjà été fait un mois avant... Le responsable de cette pollution a été dénoncé : c'est le kérosène émis par les avions, qui attaque de façon inquiétante l'acier inoxydable des boules de l'atomium. En effet certaines taches apparues sur ces boules ne partaient pas en utilisant le produit de nettoyage habituel : et c'est après analyse chimique que l'on en a découvert la cause, le kérosène des avions! Il a fallu utiliser un polish pour bateau pour éliminer ces taches persistantes, mais pour un coût double de celui du produit utilisé antérieurement.

Le directeur-adjoint de l'ASBL Atomium menace dès lors d'interpeller les responsables de la tour de contrôle de l'aéroport de Zaventem si ces émissions de particules de kérosène persistent car « cela nuit à notre image » dit-il.

Mais cette nuisance aérienne qui pollue l'air de Laeken est évidemment présente dans tout le ciel de la région bruxelloise. Et c'est cet air que nous respirons! Nos poumons sont donc autant affectés que l'acier de l'atomium et il faut mettre ce grave problème d'attaque de notre santé au premier plan.

Le Docteur Goethals, cardiologue à la clinique d'Alost, a d'ailleurs immédiatement réagi après cette plainte des dirigeants de l'atomium. Il insiste sur le fait que les particules fines de kérosène s'incorporent, via les poumons, incroyablement vite dans l'organisme humain et qu'il peut assurer que cela n'est pas bon du tout pour notre santé.

D'autres plaintes ont été envoyées au ministre fédéral de la santé. Elles veulent l'alerter sur ce problème vital révélé par la corrosion inquiétante et inhabituelle des boules de l'atomium par le kérosène des gaz d'échappement des avions décollant et attérrissant à Zaventem, sans oublier les survols d'avions qui transitent loin au-dessus de Bruxelles, presque sans bruit, mais pas sans pollution... Il faut réagir et alerter qui de droit sur ce problème grave, bien occulté par les responsables en ne s'intéressant qu'aux nuisances sonores du trafic aérien.

Un dernier point, aussi important concernant notre santé : la pollution des fruits et légumes de nos jardins par le kérosène. Savez-vous qu'à Godinne, après l'accident ferroviaire causant une pollution par des produits chimiques échappés d'un wagon-citerne endommagé, une expertise des fruits et légumes cultivés par les riverains de la ligne de chemin de fer a déconseillé la consommation de ces produits pour cause de contamination. Mais il s'est révélé que celle-ci n'était pas due à l'accident de train mais bien au kérosène, sans doute répandu par les avions de chasse de la base de Florenne, toute proche. Mais là, secret défense! En conclusion, il vaut mieux renoncer à cultiver des produits comestibles dans notre jardin, car la pollution aérienne les rend impropres à la consommation, même s'ils paraissent bio...

Survols de Bruxelles: Bruits, sommeil, pertes d'emplois

Copyright: asbl Bruxelles Air Libre Brussel vzw. Septembre 2012. – Considérations complètes sur www.bruairlibre.be (avec des résumés en français et anglais, explication des calculs et toutes les références).

La Région de Bruxelles-Capitale (RBC) est fortement survolée par les avions décollant de et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National depuis environ l'an 2000. La présente évaluation se base sur 47.000 bruits de survols d'avions observés de 2007 à 2011.

Bruits d'avions observés et mouvements à l'aéroport – Quel rapport ?

Les bruits d'avions observés sous le "virage à gauche" sont principalement dûs à des avions qui décollent de la piste 25 R et tournent dans un virage à gauche (voir figure 1).

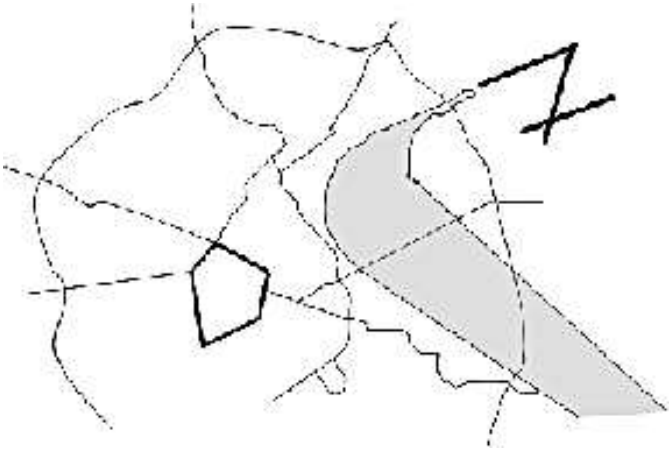


Figure 1. Décollages de la piste 25 R de l'aéroport de Bruxelles-National (3 pistes en forme de "Z") en "virage à gauche" et survol de la Région Bruxelles-Capitale (schématique)

Les bruits émis par les avions se propagent en forme de cône et se dispersent donc encore plus largement. Ils touchent ainsi les communes d'Evere, de Schaerbeek, de St. Josse-ten-Noode, de Bruxelles, d'Etterbeek, de Woluwe-Saint-Lambert, de Woluwe-Saint-Pierre, et d'Auderghem.

Pendant les cinq années d'observations de 2007 à 2011 les bruits d'avions commençaient à partir de 6 heures du matin et ne cessaient que vers 23 heures la nuit (voir le tracé gras dans la figure 2).

Les bruits d'avions observés devraient pouvoir s'expliquer par le nombre des mouvements d'avions à l'aéroport de Bruxelles-National. Beaucoup de mouvements (décollages, atterrissages) devraient donner lieu à beaucoup de bruits, et vice-versa.

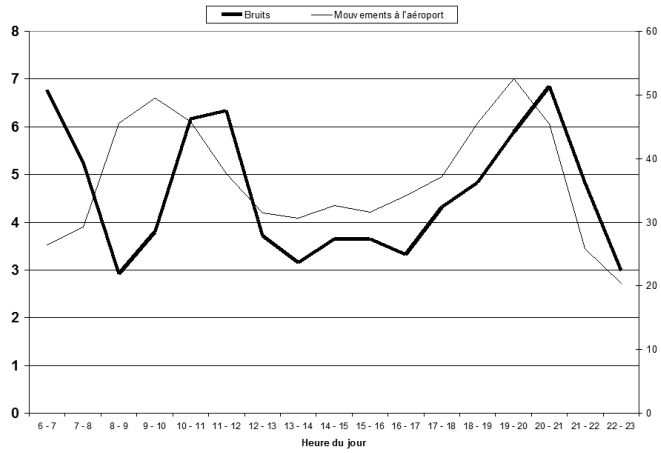


Figure 2. Bruits d'avions sous le "virage à gauche" et mouvements à l'aéroport de Bruxelles-National: Moyennes annuelles de 2007 à 2011

Les rapports statistiques publiées par l'aéroport montrent toujours un nombre très bas (environ 25 mouvements/heure) entre 6 et 8 heures du matin (voir le tracé fin dans la figure 2). Le nombre monte ensuite à 2 maxima au cours de la journée.

En général, les bruits observés sous le "virage à gauche" et les mouvements à l'aéroport de Bruxelles-National montrent des tracés similaires (voir figure 2), à l'exception d'une très forte opposition entre 6 et 10 heures: Les bruits sont en forte hausse, mais les mouvements ne font que débuter. Ensuite, les bruits diminuent fortement, mais les mouvements augmentent fortement quant à eux. On peut donc conclure que, proportionellement, le nombre de bruits entre 6 et 7 heures du matin est largement plus élevé que le nombre de mouvements à l'aéroport. Les autres parties des tracés des bruits et des mouvements ne sont non plus cohérents. Il n'y a donc pas de rapport entre les mouvements et les bruits, et on peut se demander pourquoi les maxima des bruits sont placés à certaines heures, voire pourquoi les bruits sont mis sur la RBC après tout.

Bruits, sommeil et performance professionelle

Les bruits d'avions ne laissaient donc que quelques 7 heures de repos entre 23 heures de la nuit et 6 heures du lendemain. Cependant, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande 8 heures de sommeil minimum, et 7 heures sont donc trop peu pour la récupération quotidienne. En conséquence, les Bruxellois survolés (ainsi que toute personne survolée ailleurs) sont fatigués en journée et ne peuvent pas apporter leur performance normale à leurs activités professionelles.

La réduction de la performance professionnelle a été quantifiée en faisant le lien entre l'insomnie et la perte de journées de travail correspondante. L'insomnie donne donc lieu à une perte de 11,3 journées de travail par année.

Les bruits du "virage à gauche" peuvent toucher quelques 380.000 habitants et, avec un taux d'emploi de 37 %, ce sont environ 140.000 Bruxellois occupés qui n'apportent qu'une performance réduite à leur travail journalier. Cette réduction correspond à 1,6 millions de jours de travail perdus chaque année, ou environ 7200 emplois. Lorsqu'on y ajoute les survols de la " Route du Canal" qui traverse la RBC proche de son centre, on arrive à une perte de 5200 emplois en sus. Ainsi, plus que 12.000 emplois peuvent être considérés comme perdus à cause du survol de la RBC.

A noter que le survol des régions avoisinantes de la RBC provoque des pertes d'emplois supplémentaires. Pour le "virage à gauche" cela correspond à 900 emplois. Pour les routes CIV et Denut, qui survolent le bord nord de la RBC, on arrive à 850 emplois.

Evidemment les pertes d'emplois calculés ci-dessus sont approximatives, mais les chiffres montrent l'ordre de grandeur des effets négatifs: Il ne s'agit pas de quelques dizaines ou centaines d'emplois perdus, mais d'environ 14.000. La comparaison avec les emplois à l'aéroport de Bruxelles-National montre que quelques 70 % de ces emplois sont perdus à cause du survol de la RBC et de ses régions avoisinantes.

Monétarisation et autres perspectives

Si l'on suppose que chaque heure de travail de ces 14.000 emplois perdus serait à facturer par de modestes 45 euros, on arrive à un somme de 1,14 milliards d'euros, dont 580 millions relatif au survol du "virage à gauche" au-dessus de la RBC, 420 millions pour la "route du canal", et 140 millions pour les régions avoisinantes. Ces sommes sont, bien sûr, annuelles. A noter que le total de 1,14 milliards d'eiuros dépasse la valeur ajouté des activités de l'aéroport liées au transport aérien, qui s'élevait à 956 millions d'euros en 2006.

Ainsi, le bon fonctionnement de l'aéroport est rendu possible par les "contributions" forcées de centaines de milliers de survolés, et par la perte d'effectivité économique des compagnies et institutions qui les employent. Ce sont elles qui payent la facture pour les survols.

A ces dommages s'ajoutent les problèmes de santé des survolés. Une étude récente estime que les survols depuis l'aéroport de Bruxelles-National provoquent 20 à 80 cas supplémentaires de maladies cardiovasculaires chaque année, dont 5 à 20 mortels. D'autres études confirment les frais causés par les bruits par rapport à l'infarct myocardiaque, et en sus calculent les frais liés à un empêchement cognitif des enfants, aux troubles du sommeil, aux acouphènes et à l'ennui (y inclus le stress). Les frais causés par ces conséquences négatives pour la santé sont évidemment à ajouter au frais calculés ci-dessus concernant les emplois. - S'ajoute encore la pollution atmosphérique, surtout celle provoquée par les NOx qui est la plus importante, et celle par les particules PM10 et la CO2.

Finalement il faudra y ajouter le risque de chutes. Même si la probabilité d'une chute d'avion semble être minime, les dommages personnels (voire mortels) et matériels lors d'une telle chute sont proportionellement plus élevés dans une région densément peuplée que dans des régions avec une moindre population, où un avion en chute aurait aussi une chance pour éviter les endroits bâtis. L'accident d'un Boeing 747-200 sur la piste 20 de l'aéroport de Bruxelles-National le 25 mai 2008 démontre que le risque d'un accident grave, voire d'une chute, est bien réel.

Conclusions

Les considérations ci-dessus démontrent que le survol de la RBC et des régions avoisinantes à partir de l'aéroport de Bruxelles-National cause des fatigues aux populations survolées et, par conséquent, des frais considérables à d'autres acteurs économiques. Exprimés en emplois, ces frais correspondent à 14.000 emplois détruits, soit 70 % des emplois à l'aéroport. En termes monétaires, ils correspondent à 1,14 milliards d'euros chaque année.

S'ajoutent encore les frais de maladies (cardiovasculaires et autres), de décès, de pollution environnentale et autres. Il est donc clair que le survol de la RBC et ses régions avoisinantes fait de l'aéroport une activité économique endommageante et hautement non-durable.

Pour minimiser, voire éviter ces dégâts, il faudra éviter le survol de toute région (densément) peuplée, à voir la RBC et ses régions avoisinantes, en tenant compte de la densité de la population de régions riveraines à l'aéroport actuellement non survolées qui est 15 fois moindre.

Une approche globale serait nécessaire pour convertir le fonctionnement de l'aéroport de Bruxelles-National en une activité durable, avec la participation de tous concernés: Les populations survolées, les acteurs économiques et décideurs politiques, ainsi que les experts d'aviation, de santé et d'environnement.

Cotisation 2012

Afin d'aider les membres distraits ou qui n'ont pas eu l'occasion de verser leur cotisation pour cette année, nous appliquons un point rouge pour l'absence de cotisation 2012 et deux points rouges pour les cotisations 2012 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 schenkenlid	50 €
100 € comme membre d'honneur	Om erelid te worden stort u	100 €

Aidez-nous à vous aider

La cotisation à Bruxelles Air Libre Brussel est annuelle et payable en début d'année. Si ce n'est déjà fait, merci de 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