



bruxelles asbl

AIR LIBRE

JUIN 13 brussel vzw

Belgique-België
P.P
Bruxelles 16 Brussel
P 201003

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

Brussels Airport une "machine à emplois" ?

Selon des informations récentes¹, le CEO de Brussels Airport Company estime qu'au moins 10.000 (dix-mille) emplois seraient ajoutés au 20.000 existants dans les dix ans à venir. Cette augmentation serait due à une croissance annuelle de 2,5 à 3 %, estimée en général comme le taux de croissance pour l'aviation en Europe. Nos commentaires: 1. Avec les taux de croissance ci-dessus, seulement 5.000 à 6.000 emplois pourraient s'ajouter aux 20.000 actuels, mais pas 10.000. 2. Selon les chiffres publiés par Brussels Airport Company dans ses rapports BRUTRENDS², les emplois ont augmenté en moyenne de 0,3 % par année entre 2004 et 2010. C'est nettement moins que les 2,5 à 3 % évoqués ci-dessus. 3. Dans BRUTRENDS 2011, les chiffres sur les emplois ont été supprimés. Pourquoi? Le rapport BRUTRENDS 2012 n'est toujours pas sorti (en juin 2013), donc pas de chiffre non plus. 4. Le rapport "Emplois dans les aéroports: faux espoirs et cruelles désillusions"³ met en évidence que les prévisions concernant la création d'emplois dans l'aviation sont exagérées, et certainement jamais vérifiées.

Notre conclusion : Prétendre que Brussels Airport Company pourrait créer 10.000 emplois dans les 10 ans à venir nous semble fort douteux.

¹ Par exemple dans le Métro du 6 mai 2013, p. 7; ou Brussels Deze Week du 1 mai 2013, p. 36.

² www.brusselsairport.be. Voir les rapports BRUTRENDS dans la section Statistiques.

³ Brendon Sewill, Employment at airports : False hopes and cruel hoaxes. Aviation Environment Federation (AEF), London, March 2009. Traduction française: <http://www.bruairlibre.be/2012/05/emplois-dans-les-aeroports-faux-espoirs-et-cruelles-desillusions/>.

Nos actions politiques

Cette année, nous avons lancé un vaste programme de contacts personnels avec les **bourgmestres et échevins communaux**, concernant les nuisances dues à l'activité aérienne et particulièrement celles créées par le « **plan Wathélet** », le secrétaire d'Etat à la Mobilité.

Nous avons donc été reçus par M. Gosuin, bourgmestre d'Auderghem, commune qui risque d'être plus survolée qu'auparavant par suite de l'élargissement du virage à gauche des avions décollant de la piste principale « 25 R ».

Ce fut ensuite M. Clerfayt, bourgmestre de Schaerbeek, qui a décidé de poser une question à la Chambre des Représentants au sujet des nouvelles nuisances liées au plan Wathélet.

M. Maingain, bourgmestre de Woluwé-Saint-Lambert, nous a réservé une écoute attentive et déplore l'absence d'un cadastre de bruit et de consultation de la

Survols de Bruxelles:

Bruits, sommeil, pertes d'emplois (suite)

p. 2-3

Bruxelles Air Libre Brussel à la

Fête de l'Environnement 2013

p. 4

Les avions en altitude causent des morts au sol

p. 4



Région de Bruxelles-Capitale.

A Etterbeek, M. De Wolf, bourgmestre, nous informe que son Conseil communal a voté une motion contre le plan Wathelet, dont les effets sont similaires à ceux subis par Auderghem.

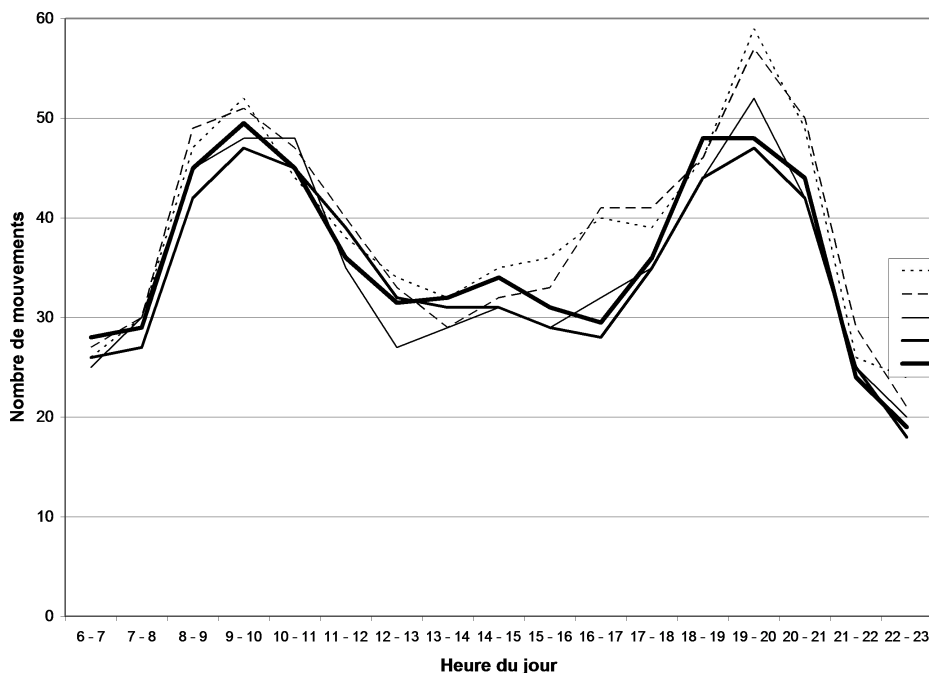
L'échevine de l'Environnement de Woluwé-Saint-Pierre, Mme Lhoir, nous a écoutés d'une oreille très attentive et intéressée.

D'autres contacts ont été pris et le seront encore avec les dirigeants des **partis politiques** par nos délégué(e)s. Ils sont plus ardu, difficiles à obtenir et parfois impossibles suite au refus de nous recevoir, ce qui est le cas de M. Wathelet...

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

NB : Dans un Trimestriel antérieur (cf. avril 2013, retrouvez-le sur notre site web : www.bruairlibre.be) nous avons vu, sur la base d'observations personnelles pendant cinq ans, que le nombre de bruits d'avions sous le "virage à gauche", et ainsi le survol de la Région de Bruxelles-Capitale sous ce "virage à gauche", varie fortement en cours de journée, dont un des pics entre 6 et 7 heures du matin. Cette fois-ci, nous allons vérifier si ce survol peut être justifié par les mouvements d'avions à l'aéroport.

Figure 3. Mouvements d'avions à l'aéroport de Bruxelles-National: Moyennes de 2007 à 2011



Mouvements à l'aéroport de Bruxelles-National

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

Les informations statistiques publiées par l'aéroport¹ montrent toujours un nombre très bas (environ 25 mouvements/heure) entre 6 et 8 heures du matin (voir figure 3 ci-dessus). Le nombre monte à 2 pics (environ 50 mouvements/heure) entre 8 et 11 heures et entre 18 et 21 heures. Entre ces deux pics, on trouve 30 à 40 mouvements/heure.

Bruits et mouvements à l'aéroport – Quel rapport?

En général, les bruits observés sous le "virage à gauche" et les mouvements à l'aéroport de Bruxelles-National montrent des tracés similaires au cours d'une journée (voir figure 4, page suivante), 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. On peut donc conclure que, proportionnellement, le nombre d'émissions de bruit entre 6 et 7 heures du matin est largement plus élevé que le nombre de mouvements à l'aéroport.

Les autres parties des tracés de bruits et des mouvements montrent 2 pics chacun. A noter que les pics des bruits sont décalés de 1 ou 2 heures vers des heures plus tardives. Visiblement, un maximum de mouvements ne fait pas un maximum d'émissions de bruit, et vice-versa. 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 Région de Bruxelles-Capitale (RBC) après tout...

¹ Rapports statistiques annuels de l'aéroport de Bruxelles-National :

BRUTRENDS 2007, p.9 ;

BRUTRENDS 2008, p.9 ;

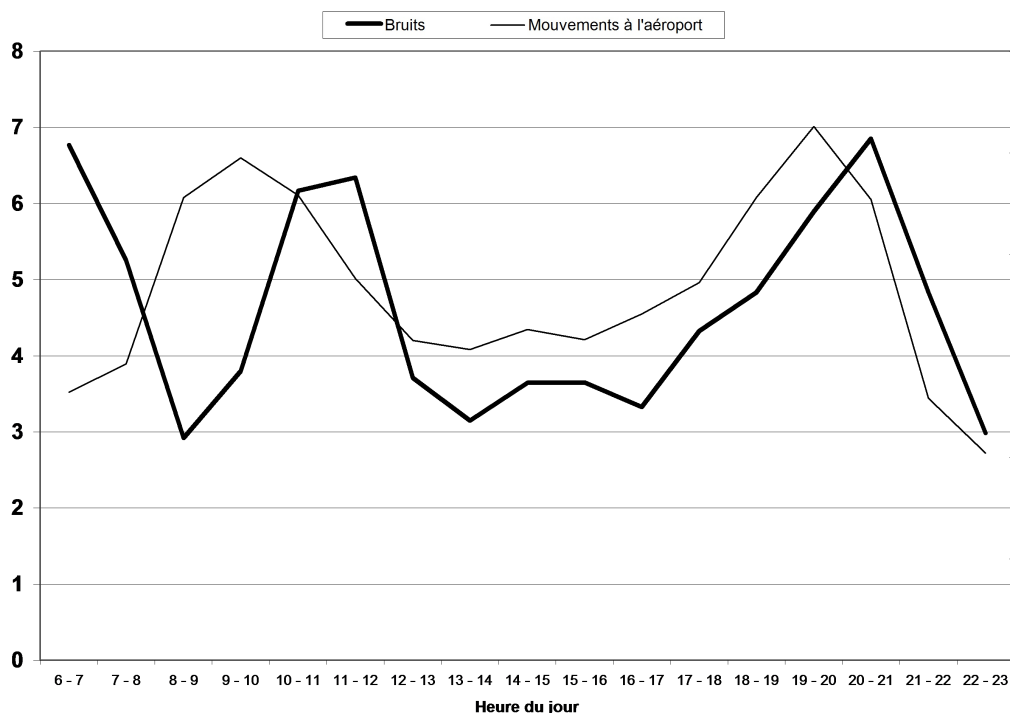
BRUTRENDS 2009, p.9 ;

BRUTRENDS 2010, p.9 ;

BRUTRENDS 2011, p.9.

www.brusselsairport.be

Figure 4. Bruits d'avions sous le "virage à gauche" et mouvements à l'aéroport de Bruxelles-National de 2007 à 2011



Il est intéressant que des informations ponctuelles fournies par une source officielle proche de l'aéroport entre mai 2010 et mai 2011 montraient que 50 % à 76 % des décollages étaient renvoyés au "virage à gauche". Ces chiffres confirment la moyenne de 50 % élaborée ci-dessus ainsi que le survol préférentiel de 6 à 7 heures du matin par le "virage à gauche".

A noter que les années 2001 à 2009 ont vu une augmentation continue des bruits sous le "virage à gauche" de 6 à 7 heures du matin, à savoir de 3 bruits/heure à 7 bruits/heure en

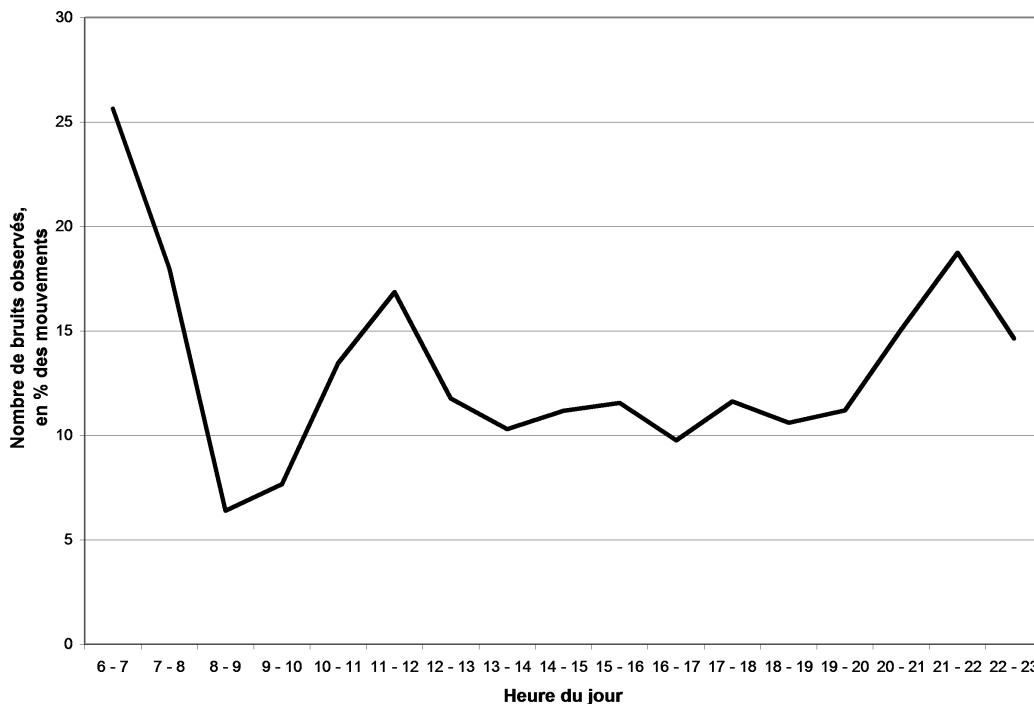
Survol préférentiel de la RBC de 6 à 7 heures du matin

Un autre regard sur les données montre que, de 6 à 7 heures du matin, le nombre des bruits d'avions sous le "virage à gauche" correspond en moyenne à 25 % de tous les mouvements à l'aéroport (voir figure 5). C'est très nettement le taux maximum de toute la journée, et le "virage à gauche" est donc la route de survol préférentielle.

Considérant que les mouvements à l'aéroport sont à moitié des décollages et à moitié des atterrissages, les 25 % de tous les mouvements entre 6 et 7 heures du matin correspondent à 50 % de tous les décollages depuis l'aéroport ; cela veut dire que les quartiers survolés par le "virage à gauche" entre 6 et 7 heures doivent supporter, en moyenne, 50 % des décollages chaque matin.

moyenne, avec une toute légère réduction à 6 bruits/heure en 2010 et 2011.

Figure 5. Bruits d'avions sous le "virage à gauche" en pourcentage des mouvements d'avions à l'aéroport de Bruxelles-National de 2007 à 2011



NB : Dans un prochain Trimestriel, nous allons estimer les coûts que le survol de la RBC et des régions avoisinantes impose à l'économie.

Bruxelles Air Libre Brussel à la Fête de l'Environnement 2013

Notre stand à la Fête de l'Environnement ce 2 juin 2013 a attiré de nombreux intéressés. Equipés d'un ordinateur et de son grand écran nous avons pu informer les visiteurs des derniers développements concernant le survol de Bruxelles. La mise en œuvre du plan Whatelet, y compris l'éclatement des routes des avions au-dessus de Bruxelles, a particulièrement attiré leur attention. Nos visiteurs ont également marqué beaucoup d'intérêt pour la présentation de notre site, notamment la possibilité d'y déposer plainte, soit auprès du Service public fédéral Mobilité et Transports (càd au Service de Médiation de l'aéroport), soit auprès de Bruxelles Environnement (càd l'IBGE Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement).



Les avions en altitude causent des morts au sol

Selon une étude récente¹, les avions en altitude de croisière (11.000 à 12.000 m), consommant 90 % du kérosène utilisé en aviation, émettent des gaz d'échappement qui, en descendant dans l'atmosphère, forment de fines particules responsables de quelques 8000 morts par année dans le monde entier. Plus particulièrement, les gaz d'échappement depuis les trajets au-dessus de l'Amérique du Nord et de l'Europe, donc les plus fréquentés, sont transportés par de forts vents d'Ouest jusqu'en Inde et en Chine. En descendant, les oxydes d'azote (NOx) et de soufre (SOx) y contiennent de fines particules par réaction avec l'ammoniac présent en relativement forte concentration dans l'atmosphère, provenant des engrais utilisés dans l'agriculture. L'étude estime que ces particules sont responsables de quelques 3500 morts par année dans ces deux pays, donc presque la moitié des 8000, même si l'aviation au-dessus de l'Inde et de la Chine ne consomme que 10 % du kérosène mondial. A noter que les pays de l'hémisphère Sud n'auraient presque pas de morts. – En Europe et en Amérique du Nord l'atmosphère contient moins d'ammoniac qu'en Inde et en Chine, même si l'agriculture y est bien développée.

¹ MIT (Massachusetts Institute of Technology) News Office. A link between air travel and deaths on the ground. 5 février 2013. <http://web.mit.edu/newsoffice/2010/airplane-emissions-0928.html>

Cotisation 2013

Comme annoncé dans le trimestriel de décembre, les membres qui n'ont plus payé de cotisation en 2011 et 2012 ont été radiés de notre registre et ne reçoivent donc plus de trimestriel.

Pour éviter cela plus tard aux 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 2013 et deux points rouges pour les cotisations 2013 et 2012 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 à notre compte

IBAN
BE 55 7510 0334 6944



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

