



bruxelles asbl


AIR LIBRE

DEC 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

Survol de Bruxelles – Pour quand la première chute ?



"Quelques courtes minutes après le décollage de l'aéroport de Bruxelles National, un Airbus A319 de Brussels Airlines subit un fort bruit dans l'un des réacteurs, cinq minutes après un autre, et le réacteur était en feu avec de grandes flammes et beaucoup de fumée noire."

C'est ainsi que pourrait commencer le reportage d'une catastrophe causée par une chute d'avion sur la Région de Bruxelles-Capitale.

Malheureusement, ce scénario n'est pas si irréaliste qu'on le souhaite. Fin mai 2013, un Airbus A319 de British Airways a dû réatterrir d'urgence après son décollage de l'aéroport de London Heathrow¹. Bien que l'incident ait été entièrement maîtrisé par le pilote et l'équipe de bord, et bien que l'avion ait atterri sans même faire de blessés, les conséquences auraient pu être catastrophiques. Un avion en flammes faisant une chute sur une ville densément peuplée: Un tel scénario ne relève plus de l'imaginaire depuis l'incident à Londres: Répétition possible partout en Europe, avec d'autres appareils volants de marque bien entretenus, et avec d'autres compagnies aériennes bien réputées.

Et si, comme à Bruxelles, on a le choix entre la ville et ses alentours où la densité de la population est 15 fois moindre: Pourquoi continue-t-on à systématiquement survoler la ville? Qui prendra la responsabilité en cas de chute? Est-ce qu'il faut d'abord un inferno pour mettre en œuvre une politique qui évite le risque, qui respecte la sécurité des survolés, et qui convertit l'aéroport de Bruxelles National en une activité durable?

¹ AFP, Un avion en feu au-dessus de Londres. Mise en ligne le 24 mai 2013.

Nos actions politiques

Depuis la mise en œuvre progressive du « plan Whatelet », portant le nom du secrétaire d'Etat à la Mobilité, nous avons lancé une campagne de sensibilisation des politiques au niveau communal et régional. Ce plan est sensé représenter l'accord politique conclu après la fin de la crise gouvernementale en 2012. Cependant, selon nos informations, des éléments y sont ajoutés ou ne sont pas mis en œuvre, ce qui fait que le survol de la Région de Bruxelles-Capitale touchera plus d'habitants qu'auparavant.

Nous avons donc continué à rencontrer des représentants politiques, dont, pour la deuxième fois, l'Echevine pour l'Environnement et la Durabilité de Woluwé-Saint-Pierre, Mme Lhoir. Cette rencontre nous a permis de l'informer sur le plan Whatelet sur base de notre publication « Le plan Wathélet pour les Nuls » et faire changer la proclamation politique « tout va s'arranger grâce à ce plan ». Nous l'avons aussi informée de l'intention de DHL de doubler les décollages de nuit à Zaventem.

Aviation et climat: Stagnation depuis 16 ans
p. 2

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



A sa demande, nous avons aussi rencontré le député régional et bourgmestre de Woluwé-Saint-Pierre M. Cerexhe (en présence de Mme. Lhoir). Essentiellement axé sur les nouvelles normes de vent (un mieux, nous l'admettons, si le vent souffle dans le bon sens), nous avons sensibilisé cet important acteur politique sur d'autres problèmes, comme la fausseté de l'argument "emplois supplémentaires à l'aéroport" et les effets pervers de la dispersion. Nous l'avons prévenu que nous programmons une campagne de presse avant les élections. M. Cerexhe se montrait très intéressé par la problématique, même si la périphérie est de la commune espérait un certain soulagement par rapport au survol intempéstif causé par l'utilisation excessive de la piste 02/20. M. Cerexhe vient d'ailleurs d'interpeller le Parlement bruxellois sur l'intention de Ryanair de venir à Zaventem, en exprimant son inquiétude pour les Bruxellois.

Aviation et climat : Stagnation depuis 16 ans

Dans une opinion concernant les efforts du secteur aérien pour réduire les gaz à effet de serre¹, l'auteur déplore le manque total de progrès depuis 1997, année où l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI ou ICAO en anglais, regroupant 191 Etats membres ainsi que les organisations clés du secteur) était chargée de trouver une solution au problème des émissions de ces gaz par le transport aérien international. Il souligne que le transport aérien n'est responsable que de 2% des émissions de CO₂ d'origine humaine, mais de 5 à 14% des indicateurs de changement climatique. Ainsi les émissions des gaz à effet de serre imputables à l'aviation augmentent rapidement: 4,3% par an de 1990 à 2003, soit 73% au total, alors que les émissions globales de l'Union européenne ont diminué de 5,5%. Cependant, selon l'auteur, l'OACI a placé tous ses espoirs dans les améliorations technologiques (p. ex. agrocarburants), dans les infrastructures et dans l'optimisation des opérations (p. ex. la diminution du temps d'attente d'un avion lors de l'approche d'un aéroport), efforts totalement insuffisants selon la Commission européenne en 1999.

Pour l'auteur, c'est l'IATA (association internationale du transport aérien) qui a réussi à faire croire qu'il est impossible de réduire les émissions du secteur de l'aviation, et que donc d'autres secteurs de l'économie devraient réaliser les réductions correspondantes, pour

arriver à une croissance neutre en carbone dès 2020 (seulement). Pour l'auteur, il faut tout simplement diminuer la demande de transport aérien pour maîtriser l'impact de l'aviation sur le climat – ou accepter l'inéluctable.

1 Pierre Courbe, Aviation et climat: 16 ans d'inaction ... Et maintenant? Opinion publiée par la Fédération Inter-Environnement Wallonie. 13 juin 2013.

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

NB : Dans des Trimestriels antérieurs nous avons vu que, par des observations personnelles pendant cinq ans et leur évaluation statistique, la Région de Bruxelles-Capitale est davantage survolée entre 6 et 7 heures du matin. Cette fois-ci, nous allons estimer quels coûts ce survol impose à l'économie, et nous allons en tirer des conclusions.

Bruits, sommeil et performance professionnelle

Comme mis en évidence par les statistiques des 5 années 2007 à 2011, les bruits d'avions sous le "virage à gauche" au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) représentaient en moyenne 50 % des décollages entre 6 et 7 heures du matin. Les mêmes statistiques montrent aussi que, entre 22 et 23 heures du soir, en moyenne 30 % des décollages causaient des bruits sous le "virage à gauche". La seule période de calme, déclarée comme "nuit opérationnelle" par l'aéroport, s'étendait de 23 heures du soir jusqu'à 6 heures du matin. En effet, cette période était relativement calme, même si des bruits d'avion se faisaient remarquer de temps à autre, mais normalement à des niveaux moins élevés.

Toutefois, les 7 heures de calme relatif entre 23 heures du soir et 6 heures du matin ne permettent pas un repos suffisant pour les survolés. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande 8 heures de sommeil minimum¹, et 7 heures sont donc trop peu pour la récupération quotidienne². 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 professionnelles. La réduction de la performance professionnelle due à la fatigue quotidienne a été quantifiée en faisant le lien entre l'insomnie et la perte de journées de travail correspondante³. L'insomnie donne donc lieu à une perte de 11,3 journées de travail par année, ce qui correspond à environ 5% (avec 220 jours de travail par année) ou 24 minutes par journée de travail de 8 heures, ce qui semble assez plausible.

1 World Health Organization (WHO) Europe (2009) Night Noise Guidelines for Europe.

2 Les vols de nuits qui interrompent le sommeil des survolés aggravent encore la situation.

3 Kessler RC; Berglund PA; Coulouvrat C; Hajak G; Roth T; Shahly V; Shillington AC; Stephenson JJ; Walsh JK (2011) Insomnia and the performance of US workers: results from the America Insomnia Survey. SLEEP 34(9):1161-1171.

Le nombre d'habitants de la RBC actifs professionnellement s'élève à 404.000 (dont 338.000 employés en RBC et 66.000 hors RBC)⁴, c'est-à-dire 37% de tous les habitants. Vu que les bruits du "virage à gauche" peuvent toucher quelques 380.000 habitants⁵, 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, soit plus que 1/3 (36%) des emplois à l'aéroport de Bruxelles-National. Lorsqu'on y ajoute les survols de la "Route du Canal" qui traverse la RBC près de son centre, on arrive à une perte de 5200 emplois en sus⁶, soit plus que 1/4 (26%) des emplois à l'aéroport de Bruxelles-National.

Ainsi, plus de 12.000 emplois, soit plus que 60 % des emplois à l'aéroport de Bruxelles-National 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" on peut ajouter Kraainem, Wezembeek-Oppeem et Tervuren. Supposant que ces communes auraient le même taux d'emploi que la RBC (à savoir 37 %), le survol de ces communes cause une perte de 900 emplois (ou 4% des emplois à l'aéroport). Pour les routes CIV et Denut, qui survolent les communes de Machelen, Grimbergen et Wemmel en bordure nord ("Noordrand") de la RBC, on arrive à 850 emplois perdus⁷ (ou encore 4% des emplois à l'aéroport).⁸

Ces calculs démontrent que le survol des régions avoisinantes cause moins de dégâts que le survol de la RBC. Ceci s'explique par le moindre nombre d'habitants ainsi que la moindre densité de la population (environ 5.4 fois moins qu'à la RBC⁹). – A noter que la densité de la population des communes non-survolées au nord et à l'ouest de la RBC¹⁰ ainsi que de celles au nord et à l'est¹¹ est en moyenne 15 fois moins élevée que celle de la population survolée de la RBC.

Evidemment les pertes d'emplois calculées 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

Comme démontré ci-dessus, le survol de la RBC et de ses régions avoisinantes cause une réduction considérable de la performance professionnelle de l'ensemble des survolés. Cette réduction correspond à une perte d'environ 14.000 emplois, dans un ordre de grandeur de 70 % des emplois existant à l'aéroport de Bruxelles-National.

Si l'on suppose que chaque heure de travail de ces 14.000 emplois perdus serait à facturer par de modestes 45 euros¹², on arrive à une 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 70 millions pour chaque groupe de régions avoisinantes énumérées ci-dessus. Ces sommes sont, bien sûr, annuelles.

Considérant que quelques 17,9 millions de passagers sont comptés chaque année à l'aéroport de Bruxelles-National¹³, le survol cause des frais de 63 euros par passager. Les frais du survol dépassent aussi la valeur ajoutée des activités de l'aéroport liées au transport aérien, qui s'élevait à 956 millions d'euros en 2006.¹⁴

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 emploient. Ce sont elles qui payent la facture pour les survols.

A ces dommages s'ajoutent les problèmes de santé des survolés. Une étude récente¹⁵ 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

4 Chiffre de 2009 : Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (2011) Mini-Bru 2011, p. 19. Pour la population totale de la RBC: Mini-Bru 2009, p. 3.

5 Somme des habitants d'Auderghem, Bruxelles-Ville (seulement 50 % des habitants inclus dans le calcul, puisque seulement une partie des habitants est survolée par le « virage à gauche »), Etterbeek, Evere, Saint-Josse-ten-Node, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre. Mini-Bru 2011, p. 3.

6 Somme des habitants à Anderlecht, Bruxelles-Ville (50 %), Forest (50 %), Molenbeek-Saint-Jean (50 %), Saint-Gilles (50 %). Mini-Bru 2011, p. 3.

7 En supposant qu'à Grimbergen seulement 50 % des habitants seraient survolés.

8 Nombre d'habitants dans ces communes avoisinantes : Voir SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie. Statistique et information économique. Population par sexe, groupe et classe d'âges. Population au 1.2.2008. http://statbel.fgov.be/fr/modules/publications/statistiques/population/population_par_sexe_groupe_et_classe_d_ages.jsp

9 Comparaison des médians de la densité des populations des communes avoisinantes et des communes de la RBC survolées et énumérées dans le texte. SPF Economie, Population par nationalité et sexe; superficie et densité de la population. Population au 1.1.2008. <http://data.gov.be/fr/dataset/population-belge-et-etrangere-densite>

10 Londerzeel, Merchtem, Opwijk, Asse, Liedekerke, Ninove, Lennik, Gooik. Densité de la population: SPF Economie (voir note en bas de page plus haut).

11 Vilvorde, Zemst, Boortemeerbeek, Kampenhout, Bertem. Densité de la population: SPF Economie (voir note en bas de page plus haut).

12 Ces 45 euros sont facturés dans la RBC pour 1 heure de travail d'un homme du métier.

13 Rapports statistiques annuels de l'aéroport de Bruxelles-National: BRUTRENDS 2007, p. 12 ; BRUTRENDS 2008, p. 11; BRUTRENDS 2009, p. 11; BRUTRENDS 2010, p. 11; BRUTRENDS 2011, p. 11. www.brusselsairport.be

14 F. Kupfer, F. Lagneaux (2009) Economic importance of air transport and airport activities in Belgium. Working paper document No 158. National Bank of Belgium.

15 L. Annemans (2012) Concentratie vluchten boven Noord- en Ooststrand kost levens. brusselnieuws.be, 11.6.2012. Lieven.Annemans@UGent.be

confirment les frais causés par les bruits par rapport à l'infarctus myocardique¹⁶, 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)¹⁷. Les frais causés par ces conséquences négatives pour la santé sont évidemment à ajouter au frais calculés ci-dessus concernant les emplois. Eux aussi sont à charge de personnes ou institutions qui n'ont pas de lien avec le fonctionnement de l'aéroport, à savoir le système d'assurances maladies et ses contribuables.

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 CO2.¹⁸

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 proportionnellement plus élevés dans une région densément peuplée que dans des régions avec une moindre population, où un avion en chute aurait aussi une chance d'éviter les endroits bâtis.

- A noter que l'accident d'un Boeing 747-200 sur la piste 20 de l'aéroport de Bruxelles-National le 25 mai 2008, durant lequel l'avion a pris feu lors du décollage et s'est écrasé au-delà du bout de la piste, démontre que le risque d'un accident grave, voire d'une chute, est bien réel. Et quels seraient les dégâts si l'un des avions survolant la RBC régulièrement, avec des réservoirs de 200 tonnes de kérosène, s'écrase sur cette région si densément peuplée !

16 A. Hus, et al (2010) Aircraft noise, air pollution, and mortality from myocardial infarction. *Epidemiology* 21, 6.11.2010, p. 829-836. www.epidem.com

17 WHO Regional Office for Europe, European Commission Joint Research Centre (2001) Burden of disease from environmental noise. <http://www.euro.who.int/pubrequest>.

18 M. Korteland, J. Faber (2011) Ban on night flights at Heathrow Airport – A quick scan Social Cost Benefit Analysis. Study commissioned by HACAN ClearSkies. CE Delft. Delft 2011. P. 26. www.cedelft.eu.

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 approximativement 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 environnementale 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 éliminer ces dégâts, il faudra éviter le survol de toute région (densément) peuplée, à savoir la RBC et ses régions avoisinantes, en tenant compte de la densité de la population des régions 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 les concernés: Les populations survolées, les acteurs économiques et décideurs politiques, ainsi que les experts d'aviation, de santé et d'environnement.

Cotisation 2014

C'est le moment de renouveler votre cotisation. Nous joignons donc un bulletin de virement de cotisation à ce trimestriel.

De plus, afin d'aider les membres distraits ou qui n'ont pas eu l'occasion de verser leur cotisation en 2013, 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. Ces absences de 2 cotisations entraîneront la suppression de ces membres dans notre fichier début 2014.

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

