



bruxelles asbl

AIR LIBRE

AVR 12 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

NOTRE PROCHAINE REUNION D'INFORMATION DES MEMBRES

Nous invitons tous nos membres à notre réunion d'information sur le thème NUISANCES AERIENNES – IMPLICATION DE NOS EDILES COMMUNAUX qui se tiendra comme d'habitude à OP WEULE, le mercredi 9 mai, à 20 heures.

Nous proposons aux bourgmestres des 19 communes et au président de la Région de Bruxelles-Capitale d'y être présent et nous espérons que tous viendront. Vous aurez donc l'occasion de leur poser toutes questions sur le rôle des autorités communales dans la protection de leurs habitants contre les nuisances aériennes : le bruit, la pollution et le danger de crash.

A la veille des élections communales, voilà une excellente occasion de communiquer vos remarques à votre bourgmestre! Ne manquez pas ce rendez-vous, à noter dès à présent dans votre agenda.

Pour rappel, OP WEULE est situé rue Saint-Lambert, près du Shopping de Woluwé. Accès aisé par le métro (ligne 1 – station Roodebeek), en bus (lignes 28 et 42 – arrêt Voot) ou en voiture (parking place Saint-Lambert et rue Saint-Lambert, en arrivant par la rue Voot).

A bientôt donc.

Les compagnies aériennes se moquent des amendes
p.2

Le fret aérien n'est pas aussi urgent qu'on le dit
p.2-4



Toujours plus de voyageurs à Brussels Airport

Le Soir - vendredi 30 décembre 2011

L'aéroport de Zaventem a enregistré une augmentation record du nombre de passagers en 2011. Brussels Airport a terminé l'année 2011 avec plus de 18,7 millions de passagers, soit une croissance de plus de 9%. La croissance se situe principalement parmi les passagers en transfert dont la part a augmenté de plus de 30%, précise Brussels Airport. En 2011, l'aéroport a accueilli trois nouvelles compagnies aériennes: Qatar Airways, Belle Air et Thai Airways International, tandis que 12 nouvelles destinations ont été ouvertes. Par ailleurs, le volume de fret traité à Brussels Airport s'est quasiment maintenu au même niveau que l'année précédente, totalisant plus de 470.000 tonnes.

Des compagnies aériennes cargo, parmi lesquelles Korean Air Cargo, Singapore Airlines Cargo, Saudi Airlines Cargo et EVA Airways Cargo, ont notamment investi dans une augmentation de capacité et des vols supplémentaires. L'activité intégrateur de DHL a également connu

une forte croissance. (Belga)

Commentaire

"L'aéroport de Zaventem a enregistré une augmentation record du nombre de passagers en 2011. Une croissance de plus de 9%."

Comme de coutume, cette information est présentée comme une bonne nouvelle, sans la moindre analyse des conséquences de cette progression voulue par l'exploitant privé Brussels Airport.

L'augmentation est principalement due aux passagers en transit (+ 30%) qui ne rapportent qu'à Brussels Airport, aux nouvelles liaisons internationales qui n'ont pas leur place dans un city airport et au maintien du fret qui pourrait être traité dans des aéroports moins enclavés en milieu

urbain. Rien à voir avec la fonction européenne de l'aéroport. De tout cela, ni Belga, ni la presse ne soufflent mot. La classe politique se tait aussi dans toutes les langues et lorsqu'elle s'exprime c'est pour se réjouir des quelques emplois supplémentaires créés à Zaventem.

Les compagnies aériennes se moquent des amendes

Les compagnies aériennes bruyantes opérant à Brussels Airport se moquent des amendes administratives de l'IBGE, infligées à chaque fois qu'un vol trop bruyant est constaté.

Selon un article de la Dernière Heure, en 2011, 128 des 401 amendes – soit 32 % - infligées depuis le 1er janvier 2000, sont restées sans suite et les compagnies aériennes en infraction n'ont payé que 5,2 % des montants qu'elles devaient, refusant donc de payer 94,8 % de ces montants.

L'impayé avait déjà atteint un record en 2010 : 99,88 % des amendes infligées en 2010 n'ont en effet pas été payées par les compagnies aériennes, qui ont payé en tout et pour tout 1.615 euros, *soit 0,12 % de ce qu'elles devaient!*

Entre janvier 2007 et le 1er septembre 2011, 59.327 avions ont décollé de nuit de Brussels Airport et ces vols ont donné lieu à la constatation de 18.646 infractions : *un avion sur trois en infraction*. Le système d'amendes mis en place pour forcer les compagnies à un effort est donc peu efficace, comme le prouve la somme astronomique que les compagnies casse-oreilles refusent de payer : **10.999.283 euros**.

Depuis le 1er janvier 2000, 76.205 vols en infraction pour dépassement sonore ont été constatés sur Bruxelles. La tolérance est grande : 75,3 % (ou trois vols trop bruyants sur quatre) sont passés à la trappe, à peine 24,7 % ont donné lieu à un P-V de sanction. En dix ans, l'IBGE a infligé 18.858 P-V pour dépassement sonore et 57.347 simples avertissements.

Excellente nouvelle cependant car, sur le long terme, l'évolution est nettement favorable : constamment en hausse jusqu'en 2007, qui fut l'année record avec 12.415 dépassements constatés (34 par jour), le nombre de vols bruyants a reculé de plus d'un tiers en cinq ans : 38,8 % depuis 2007.

Le sommeil des Bruxellois et Bruxelloises serait ainsi de 38,8 % plus paisible. Pour le mesurer, l'IBGE, qui cherche à appliquer au mieux la réglementation de mai 1999, dispose à présent de 8 stations permanentes de mesure.

En principe, les vols en infraction de 6 décibels maximum donnent lieu à un simple avertissement. Malgré cette tolérance, les compagnies ont pour politique de contester. Ainsi, European Air Transport est en recours depuis 2008 devant le Conseil d'Etat pour 48 infractions sanctionnées par 56.113 eu-

ros d'amendes administratives, qu'EAT refuse de payer. Et le procès, qui dure depuis 4 ans, est loin d'être terminé.

Les puissantes compagnies contestent au total 154 décisions, pour au moins 7.009.272 euros d'amendes. Des compagnies comme DHL contestent depuis 13 ans la légalité de la réglementation bruxelloise contre le bruit généré par le trafic aérien, l'estimant notamment contraire aux principes communautaires européens de liberté d'exploitation. Elles contestent aussi sa rigueur, la lourdeur des amendes administratives, 90 fois supérieures aux amendes pénales prévues pour le même motif. Toutes les compagnies aériennes préféreraient être sanctionnées par le parquet de Bruxelles – dérisoire, l'amende minimale serait alors de 1,50 euro par vol bruyant ! - que par l'IBGE – qui peut grimper de 625 à 62.500 euros par vol bruyant constaté ; en pratique, le tarif appliqué par l'IBGE est de 758 euros (pour un dépassement de 6 décibels) et de 1.245 euros (dépassement de 16 décibels), que les compagnies ne paient quand même pas : une seule amende de 1.615 euros fut payée en 2010, soit 0,12 % et donc *99,88 % de refus de payer* pour un total record qui atteint 11 millions d'euros à la date du 1er septembre 2011.

Rappelons aussi que la Cour Constitutionnelle, saisie par les compagnies aériennes, *a validé en mars 2011 le régime juridique mis en place par la Région de Bruxelles-Capitale*.

Enfin, pour conclure sur une note d'optimisme, signalons la toute récente déclaration du ministre régional bruxellois du budget, Guy Vanhengel, que 24 dossiers sont bouclés et n'attendent plus que l'aval du gouvernement régional bruxellois pour que la procédure du recouvrement (de 1,6 millions d'euros) soit lancée. Une action bénéfique donc pour le budget régional et la tranquillité des citoyens survolés.

LE FRET AERIEN N'EST PAS AUSSI URGENT QU'ON LE DIT

D'après: R. Vahrenkamp (2011) Déplacements potentiels de vols de nuit à l'aéroport de Francfort. Document de travail concernant la logistique n° 71/2011. Elaboration d'une conférence donnée à la Commission de Francfort relative aux Bruits d'Avions, le 30 Novembre 2011. Web: www.uni-kassel.de/go/vahrenkamp

1. Les caractéristiques spécifiques du transport de fret aérien

La **fragmentation** des fournisseurs: Presque chaque pays du monde dispose d'une compagnie aérienne nationale (« flag carrier ») pour souligner sa souveraineté¹ Cela conduit à un large éventail de compagnies aériennes,

1. Dienel, Hans-Liudger: Flying the flag: European commercial air transport since 1945, London [u.a.]: Palgrave Macmillan, 1998.

chacune souvent avec seulement une petite capacité sur le marché du fret aérien. Dans l'Union européenne (UE) la privatisation et la concentration des compagnies aériennes vers quelques grandes entreprises n'a progressé que lentement. La compagnie aérienne belge Sabena a disparu du marché.

La KLM néerlandaise a fusionné avec Air France, qui est toujours détenue en majorité par l'Etat. Dans l'UE, les grandes compagnies aériennes comme Lufthansa, Air France-KLM, Iberia et British Airways ne sont plus en main publique.

Les subventions gouvernementales: De nombreux pays subventionnent leurs transporteurs nationaux, parce qu'ils veulent maintenir les signes représentant l'autonomie de l'État. Des subventions ouvertes et cachées sont à l'ordre du jour dans la plupart des États, ce qui est devenu apparent en Europe en particulier suite au 11 septembre 2001. Le financement de Swissair et d'Alitalia en 2004 en soulignent l'évidence. A noter aussi qu'aux États-Unis des compagnies aériennes peuvent agir hors concurrence si elles sont couvertes par le « Chapitre 11 ». Les conséquences des subventions gouvernementales sont des distorsions de la concurrence, la prévention des sorties du marché nécessaires et la formation de capacités excessives dans le monde entier. Ainsi, les compagnies aériennes fusionnées dans l'IATA en 2001 ont atteint un taux d'utilisation des capacités (facteur de charge de poids) de seulement 67,8% pour les tout-cargo².

Les accords aériens bilatéraux: Les règlements gouvernementaux et les droits de trafic sur les liaisons internationales conduisent à un accès restreint au marché. Les accords bilatéraux de transport aérien existent seulement entre deux états. Cela conduit à l'inefficacité des services de navette, qui sont la plupart du temps utilisés de manière inégale sur les deux relations (« trafic non apparié »). Une amélioration de l'utilisation des capacités pour les vols avec escale dans des pays tiers n'est pas possible à cause des accords bilatéraux. Ainsi les compagnies aériennes doivent se débrouiller et voler sous les droits de circulation de compagnies aériennes amicales.

Accès limité au marché: Même si les marchés du transport aérien aux États-Unis et dans l'UE sont déjà partiellement libéralisés, il y a encore des barrières à l'entrée, telles que les droits d'atterrissage de pays tiers, les restrictions nationales sur la structure de propriété des compagnies aériennes, les privilèges des ex-compagnies nationales

dans l'allocation des droits d'atterrissage (« slots ») et la mise en place de stations terminales dans les aéroports. Ainsi British Airways garde 46% des slots à Londres Heathrow.

2. Les activités de fret aérien

Le **fret express** transporte des paquets standardisés jusqu'à 30 kg par un seul fournisseur de services. Ceci permet de réaliser un temps de transit de porte-à-porte de 2 à 3 jours en Europe, et de 2 à 5 jours pour une distance internationale, y compris un vol intercontinental. En Allemagne les sites majeurs pour le fret express sont les aéroports de Cologne/Bonn (prestataires de services: UPS, FedEx) et de Halle/Leipzig (DHL).

Environ 80 % du **Cargo général** sont des colis jusqu'à 30 kg, mais aussi des pièces grandes et lourdes. Ce type de transport est complexe car il implique plusieurs prestataires de services sur le terrain et dans l'air: le transport routier et / ou le transport aérien depuis l'expéditeur jusqu'à l'aéroport de départ, vol intercontinental, transport par camion et / ou transport aérien de l'aéroport de destination jusqu'au récepteur. Les différents transporteurs ont des systèmes informatiques non-compatibles. S'ajoutent à la complexité les changements des besoins des clients à court terme (délais, changements de la taille des marchandises), les fluctuations saisonnières du tonnage et des horaires, le manque de droits de décollage et d'atterrissage des compagnies aériennes (ce qui entraîne le transport par camion sur de plus longues distances), des changements de réservation des vols à court terme par les compagnies aériennes elles-mêmes, de longues périodes d'attente à la douane.

Le Cargo général se limite essentiellement au transport intercontinental, et prend alors en moyenne 6 jours. En Europe, le Cargo général est insignifiant.

Le Cargo général est géré à travers des méga-hubs, situés en Europe à Paris (Air France), Londres (British Airways) et Francfort (Lufthansa).

L'itinéraire depuis l'expéditeur jusqu'à l'aéroport de départ nécessite environ 26% du temps total du transport (et 10 à 20% des coûts totaux du transport pour les camions, le stockage, la sécurité, les douanes, les entrepôts des douanes, la documentation, l'assemblage des palettes, le pesage, le chargement), le vol intercontinental environ 17%

du temps (60 à 80% des coûts), et la distance de l'aéroport de destination jusqu'au destinataire 57% du temps (10 à 20% des coûts : déchargement, enlèvement des palettes, entrepôt-douane, douane, transport par camion).

La durée des transports du Cargo général est en moyenne de *six jours et ainsi relativement longue*. Vu que le vol intercontinental n'en représente qu'une partie relativement faible (17% du temps) il n'y a pas vraiment d'urgence pour de tels vols intercontinentaux.

Néanmoins, une urgence est souvent évoquée pour justifier des décollages et des atterrissages de nuit de machines lourdement chargées.

Les **transports spéciaux** concernent des animaux vivants, des marchandises périssables, et des produits réfrigérés tels que les fleurs, les légumes, les poissons d'eau douce et de pêche en mer, qui sont tous importés principalement d'Afrique. Ces transports sont d'une grande importance à l'aéroport de Francfort (débit annuel de 130.000 tonnes, soit environ 5% du fret aérien à Francfort). Les transports spéciaux sont effectués en Europe soit par camion, soit par avion. Le transport de ces marchandises par vols intercontinentaux vers l'Amérique ou l'Asie n'aurait pas de sens, étant donné que ces continents utilisent d'autres sources d'approvisionnement que l'Afrique pour les produits périssables. Aussi, le transport d'importations d'Afrique via Francfort causerait des frais de transport prohibitifs. Ainsi les États-Unis se fournissent en fleurs en Amérique centrale.

Les **vols charter** transportent de leur côté jusqu'à 100 tonnes de fret, tels que des équipements pétroliers et des livraisons d'aide humanitaire. Ces envois peuvent être organisés à partir de n'importe quel aéroport disposant d'une piste de 3 km : ils ne faut pas un « hub » comme Francfort. D'autre part, les vols charter pour des livraisons de 1 à 5 tonnes en Europe sont effectués par des taxis de fret aériens. Ces avions n'ont besoin que de pistes de 800 mètres de longueur : ils n'ont non plus besoin d'un « hub ». En Europe les délais de livraison de porte-à-porte sont entre 6 et 12 heures pour les vols charter, bien sûr en fonction de l'éloignement des expéditeurs et des destinataires du fret par rapport à l'aéroport le plus proche.

Conclusion

Jusqu'à présent, la perception du public par rapport au fret aérien a toujours été associée à la nécessité d'une livraison particulièrement rapide. Cependant, on voit maintenant que, en particulier dans le segment du Cargo général avec son tonnage parfois considérable, le délai du transport de porte-à-porte est en moyenne de six jours. Il ne peut donc pas être vraiment question d'une urgence particulière dans ce secteur.

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 is	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 BE55 7510 0334 6944.



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

