



bruxelles asbl

AIR LIBRE

AVR 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

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

Bruxelles Air Libre Brussel à la Fête de l'Environnement du dimanche 2 juin 2013 après-midi au Parc du Cinquantenaire

Nous espérons que notre argumentation cohérente et engagée nous permettra aussi de gagner de nouveaux membres pour notre association.



Nous comptons informer les visiteurs de la Fête sur les nuisances aériennes causées par le survol de la Région de Bruxelles-Capitale par les avions: le bruit, la pollution, le risque de chutes. Notre but est d'attirer l'attention des visiteurs sur ces nuisances et leurs conséquences néfastes pour la santé et le bien-être des survolés, ainsi que pour l'environnement.

De cette manière nous voulons nous engager pour une gestion plus durable de l'aéroport, avec un minimum de nuisances pour les survolés, non seulement en Région Bruxelloise mais aussi dans les régions avoisinantes, voire dans toutes les régions densément peuplées.



Venez vous aussi, chers membres, nous y encourager.

**Survols de Bruxelles:
Bruits, sommeil, pertes d'emplois
p. 2-3**

**LE SCANDALE DE LA LUTTE DES
COMPAGNIES AÉRIENNES CONTRE
LA TAXE CARBONE EUROPÉENNE
p. 4**



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

Résumé. 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. Les bruits d'avions observés de 2007 à 2011 sous les décollages du "virage à gauche" sont disproportionnellement intenses entre 6 et 7 heures du matin. Ces survols matinaux restreignent, en combinaison avec les survols entre 22 et 23 heures la nuit, le repos quotidien des survolés à moins de 8 heures, minimum recommandé par l'Organisation Mondiale de la Santé. La fatigue conséquente réduit la performance professionnelle des survolés correspondant à plus de 14.000 emplois, soit 70 % des emplois à l'aéroport si l'on tient compte des survolés de la RBC et de ses régions avoisinantes. Avec un monétarisation prudente de seulement 45 euros/heure de travail on arrive à un perte de productivité annuelle de 1,14 milliards d'euros, dont 580 millions relatif au survol du "virage à gauche", 420 millions pour la "route du canal" pratiquement à travers le centre de la RBC, et 70 millions pour chacune des deux groupes de communes avoisinantes Kraainem, Wezembeek-Oppem, Tervuren et Machehen, Grimbergen, Wemmel. A ses frais s'ajoutent les frais de santé, récemment estimés ailleurs à 20 à 80 cas supplémentaires de maladies cardiovasculaires par année (!), dont 5 à 20 mortels. S'ajoutent en sus les frais de pollution atmosphérique et le risque de chutes d'avions. Le fonctionnement de l'aéroport provoque donc des frais externes non-négligeables qui peuvent être évités en mettant fin aux survols de la RBC et de ses régions avoisinantes, en tenant compte de régions riveraines à l'aéroport dont la densité de la population est 15 fois moindre que celle de la RBC, et qui ne sont pas survolées actuellement. Une approche globale serait donc à développer avec la participation de toutes les parties concernées: Les populations survolées, les acteurs économiques et décideurs politiques ainsi que les experts d'aviation, de santé et d'environnement.

Abstract. Airplanes flying over Brussels: Noise, sleep disturbances, job losses. - Airplanes starting and landing at Brussels National Airport are intensely flying over the Brussels-Capital Region (BCR)

since about the year 2000. The airplane noise observed from 2007 to 2011 under the "left turn arc" of starting planes are disproportionately intense between 6am and 7am. These morning noises, combined with those at night between 10pm and 11pm, restrict the daily recuperation of the people impacted to less than 8 hours which is the minimum recommended by the World Health Organisation. The resulting fatigue reduces the productivity at work corresponding to more than 14,000 jobs, or about 70% of the jobs at the airport when taking account of all concerned inhabitants of the BCR and the neighbouring regions. A prudent monetarisation with only 45 euros/working hour leads to an annual productivity loss of 1.14 billion eurs, of which 580 million are due to the "left turn arc" flights, 420 million to the "channel route" virtually across the BCR centre, and 70 million each for the two groups of neighbouring regions Kraainem, Wezembeek-Oppem, Tervuren and Machehen, Grimbergen, Wemmel. These costs have to be increased by costs related to health, recently estimated elsewhere to include 20 to 80 cases of cardiovascular diseases every year (!), of which 5 to 20 being fatal. To this add up the costs of air pollution, as well as the risk of an airplane crash. Running the airport thus causes costs elsewhere which are not negligible and which can be avoided by terminating the flights over the BCR and its neighbouring regions, taking into account regions around the airport with a population density 15 times less than that of the BCR, which have not been impacted so far. A global solution should be developed with all stakeholders: The impacted populations, economic operators and political decision-makers, as well as aviation, health and environmental experts.

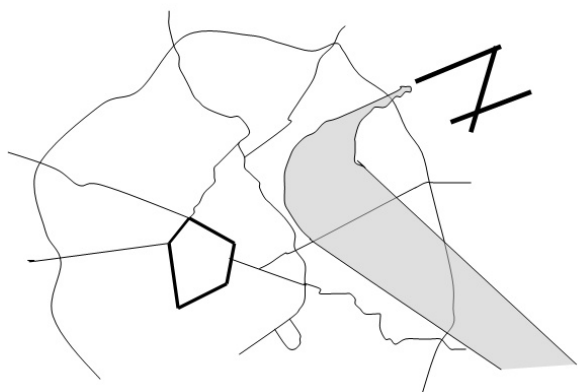
Introduction

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 cherche à en estimer quelques effets sur les emplois en se basant sur les observations de bruits d'avions sous le "virage à gauche" des avions décollants. La période d'observation couvre 5 années complètes, de 2007 à 2011, ce qui permet, dû à la longueur de la période et les 47.000 bruits observés, de présenter des statistiques et des conclusions bien fondées.

Bruits d'avions observés

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. Dû aux conditions météorologiques variables et les différents types d'avions et leurs poids, le virage à gauche s'élargit à un corridor de plusieurs kilomètres de largeur (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. Ils se dispersent donc facilement à quelques 2 km à gauche et à droite de ce corridor et touchent les communes suivantes de la RBC: Evere, Schaerbeek, St. Josse-ten-Noode, Bruxelles, Etterbeek, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre, et Auderghem.

Pendant les cinq années d'observations (2007 à 2011) les bruits commençaient à partir de 6 heures du matin et ne cessaient que vers 23 heures la nuit. Les moyennes annuelles de ces observations (environ 9400 observations par année) montrent trois maxima d'environ 6 à 7 bruits/heure entre 6 et 7 heures du matin, entre 10 et 12 heures de la matinée, et entre 19 et 22 heures du soir. Entre ces maxima se trouvent des creux d'environ 3 à 5 bruits/heure (voir figure 2). – A noter qu'en 2012 (janvier à juin), les bruits continuaient de la même façon.

Les bruits des avions étaient bien plus nombreux d'avril à septembre, et moins nombreux de novembre à mars. La variation était particulièrement forte entre 6 et 8 heures du matin: 7 à 11 bruits/heure en moyenne en période d'été (avril à octobre), 3 à 4 bruits/heure en moyenne en période hivernale (novembre à mars de l'année suivante).

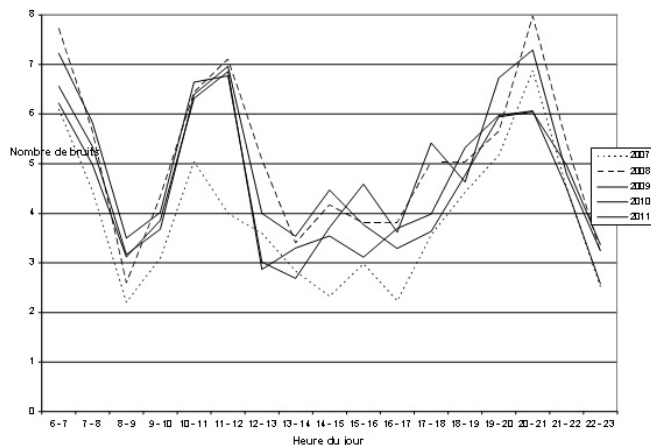


Figure 2. Bruits d'avions sous le "virage à gauche": Moyennes annuelles de 2007 à 2011

NB : Dans un prochain Trimestriel nous allons vérifier si les survols par le virage à gauche peuvent être justifiés par les mouvements à l'aéroport et, plus tard, quels coûts le survol impose à l'économie.

LE SCANDALE DE LA LUTTE DES COMPAGNIES AÉRIENNES CONTRE LA TAXE CARBONE EUROPÉENNE

Début janvier de cette année, notre présidente s'est rendue à Londres pour une journée d'étude réunissant des représentants de de diverses associations environnementales européennes, parmi lesquelles l'UECNA (Union Européenne Contre les Nuisances des Aéronefs, qui fédère les associations de riverains d'aéroports européens et dont Bruxelles Air Libre est membre), et des environmentalistes américains qui élaborent une campagne axée contre les compagnies aériennes américaines, qui ont fait pression sur le gouvernement des États-Unis pour qu'il exige de la Commission européenne qu'elle suspende la taxe carbone européenne sur les vols transatlantiques.

Le PDG d'une compagnie aérienne américaine de premier plan a même fait publier dans le magazine de bord des avions de la compagnie une virulente diatribe, pétrie de mauvaise foi, contre la taxe carbone européenne.

Dans la pratique, la taxe carbone ne représenterait que quelques euros ou dollars sur chaque billet. Sachant que ce sont les passagers de 1ère classe et de la classe affaires – lesquels, la plupart du temps, ne réservent et ne paient pas eux-mêmes leur billet – qui font vivre les compagnies aériennes, l'impact de la taxe sur le prix total du billet d'avion passerait inaperçu des clients.

Mais ce n'est la seule chose qui indignent les environmentalistes américains que notre présidente a rencontrés à Londres. Les compagnies aériennes américaines, tout en faisant pression sur le gouvernement des États-Unis, ont prudemment anticipé sur l'application de la taxe carbone européenne et la facturaient déjà depuis un bon bout de temps à leurs clients sur les vols transatlantiques, ce dont la plupart, comme déjà dit plus haut, ne se sont même pas rendu compte. La taxe carbone étant maintenant suspendue par la Commission européenne, les compagnies aériennes américaines se retrouvent avec un joli pactole qu'elles ne peuvent évidemment pas rembourser à leurs clients.

Assez gênant...

Les environmentalistes américains ont pour objectif de sensibiliser les gros utilisateurs de vols transatlantiques (les « many-milers »), notamment les hommes d'affaires, à ce comportement scandaleux.

Les compagnies aériennes américaines se rebiffent contre la taxe carbone européenne sur les vols transatlantiques en arguant que c'est plutôt à l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale – ICAO en anglais) d'étudier et de proposer des mesures environnementales contre le changement climatique pour le secteur aéronautique. Sauf que depuis de nombreuses années l'OACI ne bouge pas et n'a toujours rien à proposer de valable dans ce domaine.

Les environmentalistes américains sont donc venus en Europe rencontrer des associations de riverains pour discuter des stratégies et des modes d'action les plus efficaces pour leur campagne et coordonner leurs actions avec des actions simultanées dans les aéroports européens.

Même aux USA, où l'avion est le mode de déplacement par excellence, il y a des gens qui se disent qu'il y a des comportements qui sont « too much ».

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 ereid 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

