

Lettre ouverte à l'attention de Mr Arnaud Feist et du gouvernement fédéral belge

Copie à Ontario Teachers' Pension Plan

Copie à Macquarie

Copie à la presse

Copie à la Société civile

Copie aux autorités

**Le Roi: pas de survol de Laeken**

**Obama: pas de survol de Bruxelles**

**Les Bruxellois? Survolés nuit et jour**

Même le célèbre quotidien de Turin La Stampa en parle ... "*Brividi a 400 metri sopra Bruxelles : Un aero turistico senza sovrapprezzo*"

<http://www.lastampa.it/2014/07/21/blogs/straneuropa/brividi-a-metri-sopra-bruxelles-zd9mekKzGWr9mnZEDswOdK/pagina.html>

1/ Augmenter le trafic d'avions ?

2/ Zaventem est le gros point noir de l'aviation européenne ; un seul avion de Zaventem touche au décollage en moyenne plus de riverains sur 10 kilomètres que 8 avions sur un autre grand aéroport européen

3/ Les nuisances infligées aux populations bruxelloises survolées depuis février 2014 doivent cesser immédiatement

4/ Conclusion : prendre rapidement les dispositions qui s'imposent

Au final, si rien ne change, l'un des deux devra déménager : l'aéroport ou la ville de Bruxelles ...

Madame, Monsieur,

**1/ Augmenter le trafic d'avions ?**

Le directeur-général de Brussels Airport, Mr Arnaud Feist, estime que des solutions concernant le survol de Bruxelles sont possibles, à la fois satisfaisantes pour les riverains et l'aéroport qui est en croissance, tout en évitant bien de les décrier (1) ...

En souhaitant défendre seulement le modèle économique de l'aéroport et la croissance du trafic, Mr Arnaud Feist n'a-t-il pas en réalité beaucoup de mal à cacher que la réalité d'implantation de Brussels Airport ne permet pas ce qu'il souhaite (2) :

a) de 74 à 80 mouvements par heure,

b) relever le plafond des 16.000 vols de nuit par an.

Mr Arnaud Feist annonce que 10.000 personnes supplémentaires pourraient encore être embauchées dans les dix prochaines années (2).

Mais sur quel rapport, sur quelle étude se base-t-il pour affirmer ceci si ce n'est pour tenter d'influencer les négociateurs fédéraux et régionaux à un moment où tout le monde s'accorde pour dire que la situation actuelle est intenable ?

Et où est le rapport d'incidence qui devait précéder la dispersion des vols organisée au-dessus de Bruxelles depuis février 2014 dans la plus parfaite illégalité et au mépris des règles élémentaires de sécurité (3) ?

La société exploitant l'aéroport ne devrait-elle pas plutôt réclamer à son tour au gouvernement fédéral le retour à une situation plus stable et reconnaître, comme l'ont fait le directeur du SPF Mobilité et des milliers de plaignants, que seule la suspension immédiate du Plan Wathélet permettra de redéfinir un nouveau plan durable de manière sereine (4).

Mr Arnaud Feist ne nage-t-il pas à contre courant pour faire à Bruxelles ce qui ne se fait plus nulle part en Europe depuis 15 ans :

- en s'opposant à de nouvelles restrictions, notamment concernant les vols de nuit, qui auraient un caractère "économiquement fatal",
- en mettant en garde les décideurs politiques qui seraient tentés de délocaliser une partie des vols vers des sites régionaux car, selon lui, "les activités de fret qui seraient découragées à Brussels Airport ne seraient pas transférées vers des aéroports régionaux belges, mais seraient au contraire perdues pour toute la Belgique".

## **2/ Zaventem est le gros point noir de l'aviation européenne ; un seul avion de Zaventem touche au décollage en moyenne plus de riverains sur 10 kilomètres que 8 avions sur un autre grand aéroport européen**

L'étude "Analyse des nuisances au sol générées par les avions commerciaux au décollage des 30 principaux aéroports européens" du 18 juillet 2014 de Jean-Noel Lebrun (voir <http://www.coeur-europe.be> - <https://www.facebook.com/coeureurope?fref=ts> ) démontre que nous avons le décompte des nuisances sonores suivant en comptant les villages/communes installés à 10 km au plus du bout de la piste principale de décollage :

\* Moins de 5,000 Riverains par décollage :

Munich (numéro 7) - Gatwick (numéro 9) - Barcelone (numéro 10) - Copenhague (numéro 16) - Dublin (numéro 23)

\* 5,000 à 10,000 Riverains :

Madrid Barajas (numéro 6) - Oslo Gardemoen (numéro 17) - Palma de Mallorca (numéro 18) - Vienne (numéro 19)

\* 10,000 à 20,000 Riverains :

Rome Fumicino (numéro 8) - Domodedovo Moscou (numéro 11) - Manchester (numéro 21)

\* 20,000 à 40,000 Riverains :

Paris CDG (numéro 2) - Schiphol (numéro 4) - Sheremetyevo Moscou (numéro 12) - Paris Orly (numéro 13) - Antalya (numéro 14)

- Stockholm (numéro 22) - Istanbul SG (numéro 26) - Milan Malpensa (numéro 27) - Helsinki (numéro 30)

\* 40,000 à 60,000 Riverains :

London Heathrow (numéro 1) - Istanbul A. (numéro 5) - Düsseldorf (numéro 20) - London Stanstead (numéro 28)

\* 60,000 à 120,000 Riverains :

Frankfort (numéro 3) - Zürich (numéro 15) - Berlin Tegel (numéro 24) - Lisbonne (numéro 29)

\* Plus de 240,000 Riverains par décollage :

Zaventem (numéro 25)

Ceci est confirmé par l'étude de l'ULB sur le plan Wathélet selon laquelle le nombre total de personnes impactées par le survol des avions jusqu'à un éloignement de 20km à partir de l'aéroport peut-être estimé à +/- 600,000 riverains.

"Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la

région métropolitaine bruxelloise"

<http://www.lesoir.be/540768/article/actualite/belgique/elections-2014/2014-05-09/survol-bruxelles-voici-l-etude-l-ulb-sur-plan-wathelet>

Un seul avion de Zaventem "plan Wathelet" touche au décollage en moyenne plus de riverains sur 10 kilomètres que 8 avions sur un autre grand aéroport européen de taille comparable (en terme de personnes impactées et non de nuisances - si un aéroport a par exemple 2X le trafic, il va toucher 2X chaque riverain).

Zaventem est LE gros point noir de l'aviation européenne avec un niveau de pollution sonore de loin inégalé.

Très concrètement, chaque avion décollant de Zaventem touche sur ses 10 premiers kilomètres (qui ne suffisent pas à traverser Bruxelles) autant de riverains que 11 avions partis des 11 plus grands aéroports européens réunis: Heathrow + Roissy + Frankfurt + Schiphol + Istanbul + Madrid + Munich + Rome + Gatwick + Barcelone + Moscou ...

Cette situation intenable peut être améliorée rapidement, aucun des 29 autres principaux aéroports ne proposant de stratégie massive - et folle - de survol de sa ville.

De nombreuses autres solutions sont envisageables.

Ce dont Bruxelles a besoin est simple.

### **3/ Les nuisances infligées aux populations bruxelloises survolées depuis février 2014 doivent cesser immédiatement.**

Selon Maître Laurent Wysen, représentant les associations de l'est bruxellois (Oostrand) à l'action en cessation environnementale introduite par la région bruxelloise, les nuisances sonores à l'Est de Bruxelles ne seraient pas comparables à celles sur le reste du territoire de la Région qui serait "survolé par les avions à plus de 4.000 mètres" (sic) (5).

Pourtant, la plupart des avions au bout du nouveau virage long (fin de la E40 - Reyers) pour aller vers Montgomery sont en-dessous de 3.500 pieds : en moyenne entre 2.500 et 3.500 pieds, c'est-à-dire entre 760 et 1000 mètres d'altitude (6)...

Me Laurent Wysen voulait-il dire que les avions quittent la région bruxelloise à plus de 4.000 mètres ?

Les mesures les plus importantes réclamées par Bruxelles (7) sont :

- le moratoire sur les derniers volets du plan Wathelet (c'est à dire la diminution des nuisances en supprimant le nouveau virage à gauche qui survole Bruxelles depuis février 2014, et l'aggravation sur la route du Canal) afin que l'est de Bruxelles puisse continuer à bénéficier du changement de normes de vent qui ont été mise en oeuvre dans les volets précédents,
- la délocalisation du cargo fret de nuit à Liège, aéroport déjà spécialisé dans ce domaine,
- étendre la nuit de 22h à 7h et non pas de 23h à 6h,
- mettre sur pied un organisme de contrôle indépendant comme dans les aéroports européens,
- plafonner le nombre de mouvements par an,
- étudier la possibilité du déplacement de la piste de décollage vers l'Est ainsi que celle d'un déménagement de l'aéroport,
- faire respecter les normes de bruit bruxelloises,
- sanctionner réellement les compagnies en infraction en poursuivant le paiement de ces amendes,

- et tout autre mesure appropriée pour défendre les droits des bruxellois(e)s, qu'ils soient belges ou expatriés.

Pour la première fois, Mr. Laurent Ledoux, directeur du SPF Mobilité, a livré le 7 juillet 2014 sa vision du plan Wathelet de survol de Bruxelles qui provoque la polémique (4) :

- il estime que le plan n'a pas été conçu dans la transparence,
- il regrette que les querelles politiques prennent le dessus,
- il constate que quelques personnes bien informées peuvent orienter de manière très forte un plan dans un sens ou dans un autre,
- il constate que ce sont les routes de survol qui engendrent le plus de nuisances qui ont été retenues,
- il recommande de revenir momentanément à la situation antérieure au plan Wathelet (janvier 2014).

Et le directeur du SPF Mobilité a raison car ce dont souffrent le plus les populations soumises au bruit sont (8) :

- la **minimisation par ignorance**,
- l'**absence de réaction** des autorités publiques.

L'on ne peut ni ignorer ni réfuter (8) que :

- des nuisances fortes et fréquentes constituent un facteur de risque important pour les populations survolées,
- des nuisances à un niveau élevé génèrent des maladies,
- les effets sur la santé de la pollution de l'air liée aux transports sont non négligeables,
- les nuisances sonores des transports peuvent provoquer de graves pathologies,
- le bruit aérien est particulièrement anxiogène car il vient d'en haut et varie,
- les nuisances sont responsables d'une capacité auditive altérée chez les jeunes qui souffrent du bruit même s'ils ne l'expriment pas,
- le bruit a des effets négatifs sur le développement des enfants car il soumet l'organisme à un stress permanent,
- les nuisances sonores nocturnes affectent la population : une réaction de stress n'entraîne pas forcément le réveil mais la quantité d'hormones liée au stress augmente,
- les nuisances sonores doivent être considérées comme un facteur augmentant les maladies et une cause de pathologies pouvant mener à la mort,
- les nuisances ont un impact sur le bien-être et la productivité de la population bruxelloise.

#### **4/ Conclusion : prendre rapidement les dispositions qui s'imposent**

En Allemagne, la "nuit européenne" a été imposée et l'Office Fédéral de l'Environnement recommande d'agir contre le bruit (8).

Au stade où nous en sommes, les propositions du patron de Brussels Airport, Mr Arnaud Feist, sont irréalisables en l'état.

Certains directeurs d'Eurocontrol indiquent de vive voix que:

- (i) plus personne ne fait de plans de dispersion d'avions depuis 15 ans car cela mécontente tout le monde,
- (ii) c'est de la folie d'expédier des avions au dessus du centre ville.

Au final, si rien ne change, l'un des deux devra déménager : l'aéroport ou la ville de Bruxelles ...

Même le célèbre quotidien de Turin La Stampa en parle ... "**Brividi a 400 metri sopra Bruxelles** :

*Un aereo turistico senza sovrapprezzo"*

<http://www.lastampa.it/2014/07/21/blogs/straneuropa/brividi-a-metri-sopra-bruxelles-zd9mekKzGWr9mnZEDswOdK/pagina.html>

Seuls les pouvoirs publics peuvent agir.

La sécurité de vos concitoyen(ne)s fait partie des affaires courantes (9).

Il vous appartient à vous et à vous seul de prendre les dispositions qui s'imposent en adoptant dans un premier temps et sans délai le moratoire provisoire et en cherchant dans un second temps des solutions structurelles soulageant la population de l'est bruxellois impactée.

Nous vous serons toutes/tous reconnaissants de bien vouloir les prendre sans tarder.

Le comité Tervueren-Montgomery

[comite.tervueren@gmail.com](mailto:comite.tervueren@gmail.com)

-----  
(1) Le patron de Brussels Airport tacle les politiques

<http://www.lalibre.be/economie/actualite/le-patron-de-brussels-airport-tacle-les-politiques-539b3ca535701a56330899a4>

(2) Voici pourquoi Brussels Airport veut augmenter le nombre de vols

<http://www.rtl.be/info/belgique/societe/1106125/voici-pourquoi-brussels-airport-veut-augmenter-le-nombre-de-vols/tab:comment/#commentFormContent>

(3) Survol de Bruxelles: des citoyens forment un avion "symbolique" devant le tribunal

<http://www.lalibre.be/archive/survol-de-bruxelles-des-citoyens-forment-un-avion-symbolique-devant-le-tribunal-53be9184357013fdc9c68e26>

(4) Le directeur du SPF Mobilité dénonce le plan de survol Wathélet (07-07-2014)

<http://www.rtl.be/videos/video/499506.aspx>

Les plaintes explosent à Brussels Airport

[http://www.lecho.be/actualite/entreprises\\_transport/Les\\_plaintes\\_explosent\\_a\\_Brussels\\_Airport.9523664-3017.art](http://www.lecho.be/actualite/entreprises_transport/Les_plaintes_explosent_a_Brussels_Airport.9523664-3017.art)

Survol de Bruxelles: des citoyens forment un avion "symbolique" devant le tribunal

<http://www.lalibre.be/actu/belgique/survol-de-bruxelles-des-citoyens-forment-un-avion-symbolique-devant-le-tribunal-53be9184357013fdc9c68e26>

(5) L'Etat défend le maintien du plan Wathélet

<http://www.lalibre.be/actu/belgique/l-etat-defend-le-maintien-du-plan-wathelet-53c3d9823570667a638a307d>

(6) Références de la soirée du 2 juillet communiquées sous forme de plainte au service Airport Mediation et à Bruxelles Environnement :

\* 19.59 - KM421 9H-AEQ BRU-MLA 2600ft

\* 20.00 - SN2907 OO-SNB BRU-VIE 3300ft

\* 20.10 - OS356 OE-LBI BRU-VIE 2475ft

\* 20.12 - OK637 OK-NEM BRU-PRG 2625ft

\* 20.16 - VE7095 EI-RDJ BRU-LIN 3400ft

\* 20.22 - FR2935 EI-EKS BRU-TSF 3275ft

- \* 20.24 - LX789 HB-JLR BRU-ZRH 3275ft
- \* 20.26 - FB408 LZ-BUR BRU-SOF 3275ft
- \* 20.31 - A3623 SX-DGP BRU-ATH 3000ft
- \* 20.42 - SN603 OO-DWD BRU-MRS 2925ft
- \* 20.44 - SN3593 OO-DWG BRU-LYS 3250ft
- \* 20.53 - SN3207 OO-SSQ BRU-VCE 3400ft
- \* 20.55 - SN3187 OO-SSW BRU-FCO 3325ft
- \* 20.56 - SN2725 OO-SSM BRU-GVA 3300ft
- \* 21.02 - SN3151 OO-DWF BRU-LIN 3075ft
- \* 21.09 - SN3159 OO-SSU BRU-MXP 3500ft
- \* 21.11 - LH2293 D-AIPA BRU-MUC 3025ft
- \* 21.13 - A36005 SX-DGQ 3600ft
- \* 22.30 - (TNT) 3V8003 OO-TNL BRU-JKG-HEL 3750ft
- \* ...

(7) Le survol de Bruxelles pose problème

<http://www.schaerbeek.be/news/survol-bruxelles-pose-probleme>

(8) Quand le bruit détruit (44 min)

<http://www.arte.tv/guide/fr/048366-000/quand-le-bruit-detruit>

Les effets de la pollution de l'air liée aux transports sur la santé : résumé à l'adresse des responsables politiques

<http://www.euro.who.int/fr/publications/abstracts/health-effects-of-transport-related-air-pollution-summary-for-policy-makers>

L'aviation face à l'environnement

<http://ec.europa.eu/research/rtdinfo/fr/28/aero3.html>

(9) Un avion forcé à atterrir à Brussels Airport

<http://www.lalibre.be/actu/belgique/un-avion-force-a-atterrir-a-brussels-airport-53b9448b357013fdc9c5bc2a>

Survol de Bruxelles: l'incident qui fait mauvais genre...

<http://www.lesoir.be/604468/article/actualite/regions/bruxelles/2014-07-20/survol-bruxelles-l-incident-qui-fait-mauvais-genre>

London Stansted: crash en 1999 après décollage à 3 km de l'extrémité de la piste (Korean Air Cargo Flight 8509)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Korean\\_Air\\_Cargo\\_Flight\\_8509](http://en.wikipedia.org/wiki/Korean_Air_Cargo_Flight_8509)