

Comment les 21 mensonges d'Arnaud Feist minent le développement durable de Brussels Airport

Les déclarations récentes et fallacieuses de la direction de Brussels Airport cherchent à masquer la réalité:

- Brussels Airport impose à son agglomération toute entière un niveau de gêne sonore extraordinairement élevé;
- De vraies solutions existent pour associer développement aéroportuaire et développement durable;
- Le chantage à l'emploi de Monsieur Feist est à la fois cynique et mensonger.

Ces mensonges répétés sont une honte à notre démocratie et minent les bases du développement durable de notre économie.

1. Brussels Airport impose à son agglomération un niveau de gêne sonore extraordinairement élevé

- Mensonge 1 : Seulement 14.000 personnes gênées par le bruit de l'aéroport ?

L'aéroport avance un chiffre de 14.000 personnes "gênées". Or celui-ci correspond à seulement 1/3 des personnes "très gênées" par le bruit, selon la méthode officielle de la CE et du VLAREM. Quant au véritable nombre des personnes simplement "gênées" il est au moins neuf fois supérieur : 130,000 personnes. Et l'OMS reverra probablement ces chiffres fortement à la hausse en 2017.

- Mensonge 2 : depuis 2000, 50% de riverains en moins affectés par les nuisances sonores ?

En 2000, le nombre de riverains affectés était le plus important en soirée : 314.750. En 2015, et toujours selon les propres chiffres du rapport annuel de l'aéroport ce nombre (Levening > 50) est encore de 202.444. Il y a eu une réduction des nuisances par rapport au pic d'activité de la Sabena, mais pas de 50%, car les avions sont et seront de plus en plus gros.

- Mensonge 3 : la distance de Brussels Airport à la ville est dans la norme européenne ?

Les pistes de Brussels Airport sont à moins de 9 km du Parc Royal au centre de la capitale, soit moitié moins que la moyenne européenne des 50 principaux aéroports (19 km).

Dans la publicité mensongère de Brussels Airport, Zaventem se compare à Madrid. Toutefois, Madrid a investi sur deux axes :

- depuis 1996, un plan d'indemnisation des riverains ;
- en 1998, la création de 4 nouvelles pistes pour éviter le survol de la ville.

il est nécessaire que Zaventem prenne des mesures du même ordre, et au minimum :

- l'utilisation quotidienne de la piste 19 (nord-sud) pour tous les vols en direction du sud de l'europe et du moyen-orient;
- un recul de 1.800 mètres de la piste 25L pour éviter les zones densément peuplées de notre agglomération ;
- l'indemnisation équitable de tous les riverains survolés.

- Mensonge 4 : La situation de l'aéroport de Zurich est semblable à celle de Zaventem ?

Les deux aéroports sont à la même distance du centre ville mais seul Zürich a pris des mesures énergiques:

- Aucun avion ne survolle Zürich, certaines routes même font un virage de 270° juste après décollage pour éviter les zones habitées;
- l'aéroport a supprimé en 2010 tous ses vols de 23h30 à 6h et seuls les vols retardés sont acceptés de 23h à 23h30;
- Plusieurs programmes d'insonorisation de toutes les habitations ont été mis en place. Ils s'étendent jusqu'à 10 km des pistes.

- Mensonge 5 : Une surenchère des associations n'aide personne dans ce dossier ?

Aujourd'hui, Bruxelles est la seule capitale à être survolée systématiquement au décollage par vents dominants. Bruxelles est la seule capitale dont le centre est toujours et systématiquement survolé les weekends et la nuit. Notons que Monsieur Feist avait reconnu en 2014 que cette situation était anormale.

L'aéroport doit commencer par utiliser à sa pleine capacité la piste 19, idéalement disposée pour tous les vols vers le sud et vers l'est, même si cela déplaît à la famille Van Rompuy qui en est proche, et doit cesser d'exploiter la route du canal qui traverse Bruxelles de part en part.

2. De vraies solutions existent pour associer développement aéroportuaire et développement durable

- Mensonge 6 : La fin des seuils de tolérance sur les normes de bruit est un problème crucial ?

Les avions peuvent éviter les amendes bruxelloises. Pour ce faire, ils doivent :

- utiliser les routes IKEA et ZOULOU qui évitent les zones les plus densément peuplées ;
- réduire leur puissance sonore à basse altitude ;
- éviter les accélérations au dessus des zones densément peuplées.

- Mensonge 7 : Retirer le cargo de Brussels Airport serait un suicide économique et social ?

Monsieur Feist fait mal la distinction entre le "Belly Cargo" emporté sur les vols commerciaux et utile au développement de Zaventem et le "Pure Cargo" qui n'a plus sa place au 21ème siècle dans un aéroport proche du centre ville.

Singapore Airlines est prêt à continuer ses vols passagers à Zaventem tout en déplaçant ses activités cargo à Schiphol: Mélanger les deux est commettre une erreur. Réduire le cargo à Zaventem et l'augmenter dans les aéroports régionaux ne détruira pas d'emplois mais les répartira autrement et permettra un meilleur développement futur.

- Mensonge 8 : Les vols de nuit sont utiles à Zaventem ?

98% du fret de nuit de Zaventem est pour DHL. Dans les autres pays européens, DHL opère déjà ses vols de nuit loin des grands centres urbains : à Francfort-Hahn et Leipzig en Allemagne, à East-Midlands en Angleterre, à Vitoria en Espagne et à Bergame en Italie.

Comme DHL l'a déjà fait partout ailleurs en Europe, il faut délocaliser les vols de nuit. C'est pourquoi Coeur-Europe a transmis plusieurs propositions en ce sens à la direction de DHL en Allemagne; des propositions pour lesquelles Coeur-Europe a reçu des remerciements de la part de DHL. Quelques hommes politiques et l'aéroport sont les seuls à poursuivre un combat d'arrière garde sur ce sujet.

- Mensonge 9 : L'allongement de la nuit dépendrait de la capacité dans la journée ?

Entre 6h et 6h30 du matin, les vols de Zaventem sont des vols charters qui s'envolent vers le sud de l'Europe. Ceux-ci n'ont pas leur place dans un aéroport situé à moins de 10 km du centre ville, et surtout pas à des heures aussi matinales. En guise d'exemple, citons Eindhoven à partir duquel RyanAir assure davantage de destinations sans jamais y décoller avant 8 heures du matin.

Par ailleurs l'activité de Zaventem est creuse en milieu de journée. Bien plus creuse que celle du grand aéroport Londonien de Gatwick, un aéroport qui assure plus de vols avec une seule piste !

- Mensonge 10 : Des ILS seraient nécessaires en 07 ?

Vouloir augmenter son activité sans faire l'investissement d'une nouvelle piste et en survolant en tous sens les zones les plus densément peuplées de l'agglomération Bruxelloise est un non-sens. Prenons exemple sur Francfort qui a investi dans une 4ème piste, Schiphol qui a investi dans une 6ème piste, et Madrid qui a investi dans 4 nouvelles pistes.

- Mensonge 11 : Brussels Airport, une référence pour la sécurité ?

Le rapport international faisant suite à l'accident de la Kalitta en 2008 avait préconisé d'installer un EMAS (Engineered Material Arrestor System) à l'extrémité sud de la piste 19. Cet investissement de 8 M€ n'a jamais été réalisé.

Les deux aéroports européens du groupe Macquarie (actionnaire des aéroports de Zaventem et Copenhague) ont subi 3 des 6 accidents répertoriés pour des avions cargo en phase de vol sur l'ensemble des aéroports européens entre 2004 et 2013. Un taux d'accident élevé qui est la conséquence de l'accueil de compagnies aériennes plus laxistes.

- Mensonge 12 : Il faut se rendre compte que l'aéroport ne bougera pas ?

Gérer, c'est prévoir. Monsieur Feist avoue ne pas avoir imaginé ni anticipé l'attentat du 22 mars. S'il n'envisage pas non plus de délocaliser certaines de ses activités, il n'est plus dans son rôle de CEO.

Il sera plus facile à nos activités cargo de s'épanouir plus loin de la ville. DHL l'a déjà fait pour ses vols de nuit partout ailleurs en Europe : à Francfort-Hahn et Leipzig en Allemagne, à East Midlands en Angleterre, à Vitoria en Espagne, et à Bergame en Italie.

- Mensonge 13 : Beauvechain, un non-sens total ?

La transformation de l'aéroport militaire et actuellement sous-employé de Beauvechain en un aéroport mixte pour accueillir les vols cargo civil et les vols militaires correspond à un investissement d'au plus 165 M€. Cette évaluation a été établie avec l'aide d'un grand cabinet international d'ingénierie aéroportuaire.

Beauvechain pourrait accueillir progressivement d'autres vols sur trois pistes, en particulier les vols de nuit et les charters. D'autres options sont également possible pour une délocalisation partielle des activités: Bertrix-Jehonville, Liège, Ostende et Zoersel.

- Mensonge 14 : les associations refusent de participer au Forum 2040 ?

Bruxelles Air Libre et Coeur-Europe ont proposé d'y participer mais n'ont pas reçu de réponse positive.

Enfin, repousser aux calendes grecques (on parle de 2040) une solution structurelle est une hérésie. Celles-ci doivent arriver maintenant. De trop nombreux belges vivent à côté de l'aéroport qui est non seulement l'un des trois plus mauvais d'Europe au niveau environnemental, mais également celui où rien n'a jamais été fait pour soulager durablement la population.

3. Le chantage à l'emploi de Monsieur Feist est à la fois cynique et mensonger

- Mensonge 15 : Les 747 cargos de Singapore Cargo, Yangtze River Express et Saudi Cargo quittent Bruxelles à cause des normes de bruit ?

Bien avant l'annonce de la suppression des tolérances sur les normes de bruit, Singapore Cargo avait déjà subi une baisse de 30% de son business de fret, passé de 14.539 en 2014 à 10.576 tonnes en 2015. Saudi Cargo a également subi une forte décreue entre 2014 et 2015, son tonnage annuel passant de 14.834 à 11.318 tonnes.

En 2015, l'arrivée controversée à Zaventem d'Ethiopian, principal sous-traitant de DHL, a réduit les activités de ces trois autres compagnies, entraînant naturellement leur départ vers des plateformes où la demande de fret reste forte.

Entre 2014 et 2015, l'activité d'Ethiopian Cargo via son hub d'Addis Abeba est ainsi passée de 5.246 tonnes à 24.156 tonnes, aux dépens de ses concurrents.

- Mensonge 16 : Les vols des 747 cargo représentent 1.250 emplois à Zaventem ?

Bien que le chiffre annoncé par Arnaud Feist soit déjà en retrait de 66% par rapport à celui présenté par Air Cargo Belgium deux semaines auparavant, le chiffre réel est encore cinq fois plus petit, proche de 240 personnes.

La BNB indique (<http://cms.mmm.be/truck/wp-content/uploads/sites/4/febiac-18.png>) que les 1.116.412 tonnes de cargo sur l'ensemble des aéroports belges en 2012 ont employé 486 personnes au sein des compagnies aériennes (essentiellement à Liège), 216 dans les transport terrestre, 1.943 en manutention et stockage, et 2.882 dans le courrier express (non impacté par les vols des 747 cargo).

Les 1.091 rotations des vols 747 cargo à Zaventem en 2015, dont 99 pour Yangtze River Express, 196 pour Saudi Airlines, and 204 pour Singapore Cargo, représentent environ 120.000 tonnes, soit 11 % de l'emploi lié aux opérations de manutention, stockage, et transport terrestre, et 240 emplois au total.

Ces derniers chiffres sont cohérents avec les 2 emplois par 1.000 tonnes/an de la société Luxembourgeoise CargoLux, une société qui gère l'ensemble de sa chaîne logistique aérienne.

- Mensonge 17 : L'aéroport est le plus grand employeur privé de Bruxellois ?

Chaque employeur privé pris individuellement, Brussels Airport est une société de 500 personnes qui emploie très peu de Bruxellois.

A l'échelle du bassin d'emploi de la zone aéroportuaire, ses 12 km² aux portes de la capitale offrent seulement 17.500 emplois (source : Banque Nationale de Belgique) ce qui est un usage sub-optimal de l'espace pour une zone aussi proche de la capitale (avec 3 emplois pour 2.000 m²).

- Mensonge 18 : Les activistes ne démentent pas le chiffre de 3.000 emplois Bruxellois à Zaventem ?

Le chiffre avancé par Monsieur Feist est considérablement surestimé. L'analyse détaillée de la pétition des personnes en faveur de la protection du travail à l'aéroport montre que seulement 3,3% d'entre eux résident en région Bruxelloise, ce qui correspond à 580 emplois de Bruxellois sur la zone aéroportuaire.

- Mensonge 19 : Impossible de savoir si les Bruxellois ont vraiment des emplois bas de gamme ?

Monsieur Carlos Van Nunen, proche collaborateur d'Arnaud Feist a communiqué cette information lors d'une réunion que Coeur-Europe a eu à Brussels Airport le 14 Octobre 2014. Monsieur Van Nunen a expliqué que l'Aéroport aidait la ville en embauchant sa main d'oeuvre non qualifiée.

- Mensonge 20 : Les plaignants n'ont pas d'arguments pour contrer la publicité de Brussels Airport?

Les points précédents soulignent les nombreux mensonges de Brussels Airport et de Monsieur Feist: la justice tranchera.

- Mensonge 21 : Les activistes écrivent des mails injurieux et n'y connaissent rien?

Les analyses de Coeur-Europe sont très détaillées. Par exemple, après plus de vingt ans de silence, Coeur Europe a été le premier à expliquer aux politiques Belges que le coût complet de création d'une nouvelle piste à Zaventem pouvait être de 120 M€ seulement.

Est-ce que nous "insultons" Monsieur Feist lorsque nous détaillons publiquement les mensonges de l'aéroport? Les Belges sont souvent disposés à accepter beaucoup de choses, mais quand c'est trop, alors c'est trop.

Brussels Airport cherche à compenser sa mauvaise stratégie industrielle par un effort de communication musclé, mais cela ne fait que souligner ses mensonges répétés et un manque de vision stratégique. Privilégier profits à court terme au détriment du développement durable du pays n'est pas la bonne approche.