----- Forwarded Message -----  
**From:** Jean-Noel Lebrun (Coeur Europe)  
**To:** Jacqueline GALANT, Dominique OFFERGELD   
**Sent:** Thursday, July 23, 2015 11:21 AM  
**Subject:** **Les solutions pratiques existent pour assurer une nuit sans avions de 22h à 7h à Brussels National: LES VOICI**

Madame la Ministre,

Hier, lors de la réunion organisée entre Vous-même, votre cabinet, et les 12 associations de défense des victimes de l’aéroport de Bruxelles-National, vous nous avez explicitement refusé le droit de vous présenter nos propositions concrètes en vue d’une suppression complète à terme des vols entre 22h00 et 07h00.

Or, ces solutions sont faciles à mettre en oeuvre et ne pénaliseront ni l'activité économique ni l'emploi, bien au contraire: elles le stimuleront.

**Nous les résumons en 7 points:**

**1. Les vols commerciaux arrivant actuellement le matin avant 7h:**

Ils sont en nombre très petit, 6 vols de nuit en provenance d'Afrique et dont les horaires de départs peuvent être facilement décalés, plus un vol des USA atterrissant juste avant 7h, facile à décaler également.

*Pour information, l'aéroport de Hambourg reçoit également de nombreux vols transcontinentaux, le premier le matin est un vol de New York qui atterrit à 7h30.*

**2. Les vols commerciaux décollant actuellement le matin avant 7h:**

Il y a entre 29 et 30 vols qui décollent entre 6h et 7h (dont 2/3 de vols low-cost en direction des plages du sud de l'Europe), 8-10 qui décollent entre 7h et 8h, puis  7-10 qui décollent entre 9h et 10h.

*Par ailleurs, l'aéroport dispose de nombreux créneaux horaires non utilisés l'après-midi, en particulier entre 12h et 16h (période pendant laquelle on observe 50% de mouvement en plus sur l'aéroport de Gatwick qui fonctionne pourtant sur une seule piste).*

Tous les vols prévus au décollage de 6h à 7h sont ainsi faciles à réorganiser:

-  i) Certains vols low-cost peuvent déplacer leurs rotations vers Zaventem un peu plus tard dans la journée.

*Ryan Air dessert ainsi 3 fois plus de destinations à partir d'Eindhoven mais jamais avant 8h du matin.*

- ii) Tous les autres vols peuvent se déplacer sur le créneau de 7h à 8h, peu utilisé actuellement.

**3. Les vols commerciaux décollant actuellement le soir après 22h:**

Il y a le mercredi (pris comme exemple) quatre vols prévus au décollage après 22h:

- un départl Etihad vers Abu Dabi à 22h10, ce vol arrive avant 15h et pourrait redécoller aisément 15 minutes plus tôt.

- un départ Air Arabia Maroc vers Tanger à 22h25, ce vol arrive à 21:35 et pourrait soit avancer de 30 minutes son horaire soit passer la nuit à Bruxelles.

- un départ Turkish à 22h45, ce 6eme vol Turkish de la journée pourrait adapter ses horaires comme les précédents

- un départ Aeroflot à 23h40 vers Moscou, ce vol qui atterrit après 22h pourrait soit avancer son horaire de rotation (comme à Francfort) ou bien passer la nuit à Bruxelles (comme à Düsseldorf)

Par ailleurs, nous notons plusieurs vols dont les départs sont prévus avant 22h mais qui sont régulièrement en retard au décollage de Bruxelles:

- Vueling et Jetairfly vers les iles Espagnoles, Air Lingus vers Dublin, et Ryan Air vers Lisbonne.

*Pour inciter les compagnies à tout mettre en oeuvre afin de limiter leurs retards à BRU  ces vols pourraient être soumis à une taxe dont le montant serait indexé sur l'horaire de décollage (plus c'est tardif et plus c'est bruyant plus c'est cher) comme c'est le cas sur les aéroports allemands où les retards après l'heure limite n'existent pas.*

*Il n'y avait par exemple hier aucun décollage à Dusseldorf après 21h53 (vol Emirates).*

**4. Les vols low-cost et de compagnies non basées à Bruxelles arrivant actuellement le soir après 22h:**

- quatre vols arrivent entre 22h et 22h20 (retards inclus): British Airways, KLM, Ryan Air, et Aéroflot (déjà mentionné plus haut):

Ces compagnies devront légèrement décaler les horaires de leurs vols, ce qui est tout à fait à leur portée.

- neufs vols arrivent entre 22h20 et minuit.

Ces neufs vols (moins de 3% du total) devront adapter leurs horaires pour voler sur Bruxelles en milieu de journée.

**5. Les vols de compagnies basées à Bruxelles arrivant actuellement le soir après 22h:**

- il s'agit principalement de 8-9 vols de Brussels Airline et de 1-2 vols de Thomas Cook Belgium.

*Parmi ces vols, 2-3 arrivent entre 22h et 22h20 et la majorité des autres entre 23h et 23h40 (vols en provenance de Barcelone, Copenhagen, Lisbonne, Milan, Nice, Madrid, Vienne, Las Palmas et Ténérife).*

Les premiers vols arrivant avant 22h20 peuvent gagner 30 minutes sur leurs rotations au cours de la journée.  Les autres vols peuvent également gagner entre 10 et 40 minutes pour arriver avant 23h.

Il ne serait en effet pas anormal d'autoriser certains atterrissages jusqu'à 23h, et différencier ainsi l'heure limite de décollage (22h) de celle limite pour les atterrissages (23h) à priori moins bruyants lorsque effectués dans de bonnes conditions de configuration de piste.

**6. Les vols de nuit de compagnies low-cost arrivant actuellement entre minuit et 6h du matin:**

- Il s'agit principalement de l'arrivée de plusieurs vols de Jetairfly (Heraklion, Antalya, Parid, Skopje), Thomas Cool Airline (Heraklion), Air Arabia Maroc (de Nador avec retour sur Casablanca) et Corindon (vers Antalya).

Notre analyse est que si ces compagnies veulent maintenir les horaires de nuit de ces quelques vols ils doivent alors utiliser un aéroport plus adapté aux vols de nuit, comme celui de Charleroi.

**7. Les vols de cargo de nuit**

- Pour 2014, les vols de DHL et de ses sous-traitants représentent 72% des vols de nuit au départ de Brussels National, et l'essentiel des vols non listés précédemment.

Il appartient à DHL de réorganiser ses opérations afin d'assurer le même niveau de respect des riverains que dans son propre pays (Allemagne), soit en évitant les vols de nuit, soit en déplaçant tout ou partie de son hub vers d'autres aéroports Belges plus adaptés:

i) par exemple à Liège, où la direction de l'aéroport nous a formellement confirmé que cela était possible (contrairement à l'analyse superficielle de certains membres du Cabinet Galant, dont nous regrettons les propos tendancieux)

ii) par exemple à Zoersel, aéroport à 30 km d'Anvers et doté d'une superbe piste de 2,980 m de qualité 'militaire' en pleine campagne.

iii) par exemple à Ostende, proche des centres industriels de Bruges et Gand, et plus proche d'Anvers et de Bruxelles que ne l'est Londres du hub principal de DHL en Angleterre, East Midland.

iv) ou encore à Beauvechain, où les nouveaux avions cargo militaires Belges et ceux de DHL pourraient être avantageusement regroupés.

*Cette dernière solution était d'ailleurs une suggestion de Monsieur Tim Vandenput, Open VLD et membre à la fois des commissions militaire et d'infrastructure à la Chambre, lorsque nous l'avions rencontré il y a quelques mois.*

Nous espérons, Madame La Ministre, que la lecture de ces sept points vous apporte un éclairage détaillé et clair sur ce qu'il est possible de mettre en place à brève échéance.

L'attente de l'ensemble des populations de la Région Bruxelloise et des communes de la périphérie est que les mandataires publics, dont vous faites partie, doivent tout mettre en oeuvre afin de résoudre un grave problème de santé publique, d'équité, et de qualité de nos infrastructures aéroportuaires.

Il vous reviendra, à vous et à votre équipe, de compléter positivement nos propositions par tous les ajustements que vous trouverez nécessaires, et non de les dénigrer inutilement comme vous l’avez fait hier.

Très respectueusement,

Jean-Noel Lebrun  
[www.coeur-europe.be](http://www.coeur-europe.be/)