

# LES 5 CONTRE-VERITES DE BRUSSELS AIRPORT, DEMONTEES UNE A UNE

<http://www.bruairlibre.be/2016/12/les-5-contre-verites-de-brussels-airport-demontees-une-a-une/>

[18 décembre 2016](#)

**Communiqué de presse de Bruxelles Air Libre Brussel asbl du 17 décembre 2016**

## **LES 5 CONTRE-VERITES DE BRUSSELS AIRPORT, DEMONTEES UNE A UNE**

Bruxelles Air Libre a pris connaissance dans les journaux de ce samedi 17 décembre de la pleine page de publicité de Brussels Airport, intitulée « 5 vérités sur Brussels Airport ». Ce texte indique que Brussels Airport est désormais sur la défensive et tente de désamorcer la contestation croissante des populations survolées. Mais le texte de Brussels Airport est un tissu d'arguments fallacieux visant à manipuler l'opinion en jouant sur la naïveté et la corde sensible. Nous démontrons ci-après, une à une, les 5 assertions.

**« 3000 Bruxellois et 2400 Wallons travaillent tous les jours à Brussels Airport » :**

Nous ne contestons pas l'utilité d'un aéroport et l'emploi qu'il génère. Encore faudrait-il préciser que les 3000 emplois de Bruxellois, mal payés, représentent moins de 10% de la masse salariale. Quant à la prédiction de 15000 emplois supplémentaires d'ici 2020, elle repose sur des hypothèses aléatoires et ne tient par exemple pas compte de l'automatisation de nombreuses tâches. La multiplication de bureaux et boutiques de luxe à Zaventem constitue une concurrence frontale pour Bruxelles. C'est pour la Belgique entière (et pas seulement Bruxelles) que l'aéroport génère des emplois et des retombées économiques, rien ne justifie donc que les Bruxellois doivent en accepter les nuisances plus que d'autres. La nuisance imposée à la ville entraîne plus de retombées économiques négatives (bruit, pollution atmosphérique, insomnies, dépressions, exode...) que positives. Nous soutenons la Région bruxelloise dans sa décision de supprimer la tolérance sur les normes de bruit.

**« Le nombre de riverains affectés par les nuisances sonores a baissé de plus de 50% depuis l'an 2000 » :**

L'argument est évidemment fallacieux, 2000 étant l'année de trafic maximum. En outre, les études de ce type réalisées par des experts flamands sont souvent biaisées, estimant le nombre de victimes à 15 ou 20.000, alors qu'elles sont en réalité plus de 600.000 comme l'indiquent les études de l'ULB, compte tenu de la configuration actuelle des routes. Les avions sont peut-être plus performants qu'avant, mais aussi de plus en plus gros et chargés pour des raisons de rentabilité, ce qui augmente au contraire leurs nuisances et leur pénétration au-dessus de la ville.

**« Brussels Airport n'est pas le seul aéroport à être situé aussi près d'une grande ville » :**

La piste 25R se termine à 2 km de Haren qui fait partie de Bruxelles-Ville. Prétendre que l'aéroport est à 11 km de Bruxelles est un pur mensonge. Quant aux autres aéroports européens proches de grandes villes, soit ils sont déjà fermés la nuit, soit ils ont leurs pistes mieux orientées, soit ils développent une politique durable de routes de survol évitant les zones densément habitées, soit ils construisent de nouvelles pistes évitant la ville. Zaventem reste sans doute le seul grand aéroport européen cumulant tous les défauts. Or, il est parfaitement possible d'éviter le survol de Bruxelles, par de judicieux investissements, sans nuire à la capacité de l'aéroport.

**« Retirer le cargo de Brussels Airport serait un suicide économique et social » :**

Il faut savoir différencier entre le « belly cargo » (qui est emporté de jour sur les vols passagers) et le « cargo pur » qui est emporté sur des avions dédiés au cargo, surtout de nuit. Pour ce dernier, nous appelons Brussels Airport à nouer des partenariats avec les aéroports régionaux pour répartir le trafic de fret. Loin d'être un suicide économique et social, la répartition du fret sur plusieurs plateformes serait au contraire un levier de développement pour l'ensemble du pays. Ainsi, les plateformes de cargo de nuit de DHL en Allemagne, en Angleterre, en Italie et en Espagne sont toutes très éloignées des centres urbains. Pourtant, les cadeaux du Père Noël y arrivent à temps...

**« Une loi sur les routes aériennes mettra fin à une situation kafkaïenne » :**

La responsabilité de l'imbroglio juridique kafkaïen actuel n'incombe pas aux citoyens qui ne font que se protéger, mais à la décision désastreuse de maintenir et concentrer l'activité aéroportuaire à Zaventem (alors qu'en 1990 l'occasion se présentait de l'éloigner) et surtout à sa mauvaise gestion environnementale. Le souhait de Brussels Airport est manifestement de figer les routes actuelles à travers une loi pour « réduire au silence » les victimes du survol. Drôle de conception du dialogue, surtout quand on annonce un développement pharaonique sans consulter qui que ce soit, hormis les actionnaires privés. Pour Bruxelles Air Libre, aucune loi aérienne (vliegwet) ne peut être adoptée avant d'avoir apporté de vraies solutions durables.

En conclusion, il est regrettable que Brussels Airport, par sa communication du 17 décembre, poursuive un combat d'arrière-garde au lieu d'investir dans le développement durable. La récente étude de l'IGEAT a pourtant démontré la gestion chaotique, partisane et désastreuse (au plan environnemental) de l'aéroport depuis 40 ans. Il serait temps que Brussels Airport, Belgocontrol et les autorités politiques en tirent les conséquences, au lieu de fuir leurs responsabilités.

Bruxelles Air Libre Brussel