



UNION BELGE CONTRE LES NUISANCES DES AVIONS www.ubcna-butv.be / ubcna.butv@gmail.com

UBCNA NEWS numéro 28 – JANVIER 2018

IN MEMORIAM

Trois personnalités importantes qui ont contribué à la constitution de l'UBCNA-BUTV sont décédées dernièrement, et nous souhaitons leur rendre hommage dans le journal de votre association :

DESIR Georges, ancien Vice-Président de l'UBCNA. Avec Jacques VANDENHAUTE il fut un des premiers à s'ériger contre les vols de nuit et à introduire en commun avec Evere et Schaerbeek les premières procédures judiciaires contre DHL et l'Aéroport. Bourgmestre de Woluwe-Saint-Lambert, Sénateur, et Ministre de l'Environnement, il a toujours eu à coeur de défendre sa belle commune contre les trop nombreux survols du virage gauche, et se battait contre les vols de nuit en voulant instaurer des normes de bruit bruxelloises. Ancien présentateur de la RTBF, il avait une profonde amitié pour les Bourgmestres Vandenhautte et van Hoobrouck avec qui il avait fondé l'UBCNA-BUTV le 25 septembre 1991.

COOMANS Jacques, ancien Premier Conseiller de l'IBGE, passé par divers cabinets ministériels dont celui de Cécile GOOR-EYBEN, cet ingénieur est le père des normes de bruit bruxelloises. C'est lui qui a inventé ce système de protection de la Région de Bruxelles-Capitale. Une fois parti à la retraite, cet amateur d'aviation a fondé l'association WAKE-UP KRAAINEM et s'est longuement dévoué pour limiter l'utilisation de la piste d'atterrissage 01. C'est lui qui avait conseillé en décembre 2003 au Bourgmestre Vandenhautte d'introduire un recours contre le Plan Anciaux, recours qui a abouti à l'annulation rapide de ce Plan.

de NORMAN et d'AUDENHOVE Philippe, un des créateurs historiques de l'UBCNA-BUTV, économiste et ancien journaliste, aussi critique gastronomique, il avait rejoint l'équipe historique de l'UBCNA pour représenter Wezembeek-Oppem. Bien au courant de l'actualité politique, il avait toujours prétendu à raison que jamais la piste 19 ne serait interdite aux décollages de nuit comme elle devait l'être initialement dans le Plan de Concentration qui devait voir le jour le 26 décembre 2002 et qui a mené à la crise politique ayant emporté dans la tourmente la Ministre Durant.

Au nom de l'UBCNA, nous adressons à leur famille et à leurs proches nos plus sincères condoléances, et gardons en mémoire le formidable travail qu'ils ont chacun accompli à leur niveau pour défendre tous les riverains de l'aéroport de Bruxelles.

ACTUALITES AERONAUTIQUES

DEUXIEME ACCIDENT AERIEN EVITE DE JUSTESSE EN BELGIQUE EN MOINS DE 3 MOIS, MAIS QUE FAIT BELGOCONTROL ?

Une fois de plus, c'est par le canal des associations, que l'UBCNA a pris connaissance d'un deuxième accident aérien évité de justesse au-dessus de Gand le 1er janvier dernier, après la collision au sol qui a failli survenir à Zaventem au croisement des pistes 01 et 07R le 5 octobre 2016.

L'UBCNA se demande s'il y a encore un pilote à BELGOCONTROL, entreprise publique représentant l'Etat et chargée normalement du contrôle aérien ?

BELGOCONTROL passe plus son temps à faire des petits jeux politiques sur les normes de vent et à éviter tout audit, qu'à gérer le trafic aérien.

Depuis l'arrivée du CD&V Johan DECUYPER - informaticien de la Banque Nationale sans aucune expérience ni de management ni d'aviation - jamais BELGOCONTROL n'a été autant politisée et si mal gérée dans un mépris total du respect des normes, de la hiérarchie ministérielle et des principes élémentaires de la sécurité du trafic aérien en Belgique.

" Après les pannes d'électricité puis les pannes informatiques, c'est la sécurité du trafic aérien qui est mise en danger " constate Bernard GUILLAUME, Président de l'UBCNA (Union Belge Contre les Nuisances des Avions).

" Il est inadmissible que ce soient toujours les associations de riverains qui doivent révéler ces incidents graves. Dans ce dernier cas, ni les Bourgmestres ni les Gouverneurs et pire ni le Ministre de la Mobilité n'avaient été avertis de l'incident sérieux datant du 1er janvier 2017 au-dessus de Gand ", s'étonne pour sa part Peggy CORTOIS, Administratrice déléguée de l'UBCNA.

Nous sommes totalement déçus de l'attitude complètement passive et inefficace du Ministre Bellot qui consacre tout son temps à la SNCB et a abandonné toute idée de contrôler BELGOCONTROL et de régler le dossier du survol de Bruxelles

Bellot et son chef de cabinet Michaël Vanloubeke - par ailleurs commissaire du gouvernement à Belgocontrol - **portent tous deux une très très lourde responsabilité** quant au **chaos qui s'est installé dans tout le secteur aérien belge, de l'inefficacité de BELGOCONTROL et des guerres stériles entre l'aéronautique et Belgocontrol.**

L'UBCNA s'étonne que l'Audit relative à l'incident du 5 octobre 2016 n'ait toujours pas été vraiment entamée, et que plus de 3 mois après les faits, Belgocontrol tente toujours d'enterrer la moindre tentative de son contrôle par l'Etat belge et son administration de l'aéronautique DGTA

En ce qui concerne l'incident du 5 octobre 2016, l'UBCNA confirme qu'au moment précis où les deux avions ont failli se percuter au sol au croisement des pistes 01 et 07, le vent donné à cet instant par le contrôleur aérien était de 070° et 6 noeuds, soit un vent qui ne justifiait PAS l'usage des pistes 01 et 07.

L'UBCNA remarque que le Ministre Bellot sur ce point a été induit en erreur par Belgocontrol, Bellot prétend qu'il ne communique pas sur l'enquête en cours mais le même Bellot s'empresse de proclamer que la sélection PRS des pistes était conforme au moment de l'incident aux instructions ministérielles.

L'UBCNA prend ici Bellot en flagrant délit d'incompétence voire de divulgation de la vérité et de la transparence

: le vent au moment de l'incident permettait l'utilisation rassurante et sécurisante des pistes 25 et l'usage du schéma de pistes croisées 01/07 ne se justifiait ni au niveau de la vitesse moyenne du vent ni au niveau des rafales qui n'ont jamais dépassé le vent moyen que de maximum 3 noeuds.

Devant tant de mensonges et d'incompétence, nous ne pouvons que constater la complicité de Bellot qui laisse le champ libre à Belgocontrol pour violer les lois, les jugements, les instructions ministérielles et les décisions de justice en toute impunité.

PLAN BELLOT : LA NORME DE VENT EST AVANT TOUT LE VRAI NOEUD DU PROBLEME

Avant de sortir le moindre plan de dispersion, de répartition ou de concentration, le Ministre Bellot devrait D'ABORD respecter et toutes les décisions de justice et toutes les études de sécurité condamnant les utilisations croisées de pistes 01/07 et 19/25 et aussi faire appliquer correctement les normes de vent.

Bellot ne doit pas attaquer le problème à l'envers : **la norme de vent est avant tout le vrai noeud du problème.** Tant que Belgocontrol continuera à mal appliquer les instructions ministérielles sur les normes de vent et à ne pas respecter les décisions de justice, rien ne sera possible.

Bellot doit ensuite **respecter TOUTES les décisions de justice**, les usages préférentiels des pistes 01, 07 et 19 sont interdits pas certains jugements tout comme d'ailleurs le principe de la dispersion par un usage préférentiel de toutes les pistes selon un calendrier horaire.

Bellot doit ensuite **respecter TOUTES les études de sécurité** (AAC, EGIS-AVIA, DGTA) qui constatent qu'utiliser la piste 19 alors que la piste 25 est disponible diminue inutilement les marges de sécurité, et que les usages de pistes croisées 01/07 ou 19/25 augmentent inutilement les risques d'incidents.

ENFIN la dispersion est un leurre, c'est faire croire que tout va mieux, alors que les nuisances sont simplement déplacées ailleurs.

Il ne faut PAS confondre la DISPERSION qui est une utilisation de toutes les différentes pistes aéroportuaires à certaines périodes (pratique condamnée par la justice) avec la REPARTITION qui est une utilisation équitable des procédures de décollage au départ de la principale piste 25R.

La DISPERSION a été condamnée par la justice, et les utilisations préférentielles des pistes 01, 07 et 19 ont été condamnées.

ENFIN, Bellot doit savoir que suite au dernier arrêt de la Cour d'Appel du 31 mars 2017, toute augmentation de l'utilisation d'une piste ne peut se faire sans mesures d'accompagnement et sans étude d'impact (donc ni la 01 ni la 07 ni la 19 ne peuvent être plus utilisées). Et que toute nouvelle route aérienne ne peut se faire qu'après consultation du public, étude d'incidence, enquête publique et étude d'impact, soit un délai de minimum 24 mois.

En conclusion, les seules choses que Bellot peut faire rapidement sont :

- clarifier et stabiliser les normes de vent afin de garantir une utilisation saine et sécurisée de la meilleure piste 25R

- respecter toutes les décisions de justice et les faire strictement appliquer par Belgocontrol

- respecter toutes les études de sécurité et ne pas mettre en service des utilisations croisées de pistes ni risquer les gros porteurs en décollage 19

Tout le reste que Bellot pourrait annoncer n'est que du vent, avec rafales, en altitude sur rapport des pilotes. Cela fait presque 3 ans que le MR détient la Mobilité et rien n'a avancé, cela fait 1 an que Bellot annonce une clarification et rien n'a avancé, cela fait 6 mois que Bellot annonce un Audit sur les normes de vent et rien n'a avancé. Au boulot, Monsieur Bellot!!!

Et si on parlait des vrais conflits d'intérêts dans le dossier du survol ?

Le speaker de Survol de Bruxelles, un habitant sous le virage gauche, démontre sur son compte TWITTER différents scandales liés au survol de Bruxelles, nous les reprenons sans aucune autre responsabilité :

1. les auteurs du Plan de vol actuel de Schoupe sont tous deux maintenant passés à Belgocontrol
2. l'architecte de Belgocontrol est également celui du projet UPLACE à Machelen avec un Hotel-Tour empêchant le survol du Noordrand
3. l'avocat d'UPLACE est Maître Bouckaert du bureau Stibbe et est aussi l'avocat de l'Etat belge dans les contentieux du survol

4. la Tour UPSITE le long du Canal est un projet d'ATENOR dont l'ancien Président de Belgocontrol est administrateur ainsi que le père d'Alexia Bertrand, du MR de Woluwe Saint Pierre
5. le secrétaire du Conseil des Ministres du Gouvernement fédéral est aussi administrateur de Belgocontrol et très impliqué dans le dossier du survol de Bruxelles
6. le conseiller avions de Bellot est un contrôleur aérien de Belgocontrol qui ne s'entend plus avec personne à Bruxelles
7. le chef de cabinet de Bellot veut devenir le président du ministère de la mobilité et a donc besoin du soutien favorable des partis flamands, c'est pour cela qu'il ne dit rien face à Belgocontrol dirigée par le CD&V Decuyper
8. les initiateurs de l'opposition à Wathélet et à la route du canal ont tous un lien étroit avec des promoteurs immobiliers
9. l'administrateur du parti SP-a à Belgocontrol est rémunéré comme lobbyiste de Brussels Airport et défend le Noorderland et Machelen
10. sous Galant, le président du ministère de la mobilité écrivait lui-même les instructions ministérielles pour éviter le survol de sa propre maison

On pourrait encore parler des relations plus qu'amicales entre une Ministre en fonction et la femme d'un activiste connu et très opposé au canal.

INCROYABLE TOUS CES VRAIS CONFLITS D'INTERETS!!!

Clarification ou Audit DGTA, que du vent mais on ne voit rien venir

Le 5 octobre 2016, il y a un an, à dix secondes près, deux avions se télescopiaient à l'aéroport de Bruxelles soit un au décollage 07R qui parti sans autorisation a presque failli percuter un autre atterrissant sur la 01, démontrant le danger des pistes croisées 01 et 07 si utilisées en même temps

Le ministre de la mobilité annonçait à grands renforts de phrases musclées qu'on allait voir ce qu'on allait voir, et que LUI serait le premier à demander à Belgocontrol de rendre des comptes et à procéder à un audit de Belgocontrol.

Plus d'un an après les faits, on n'a rien vu, que du vent et des promesses en l'air, rien de rien, aucune initiative et pire la sécurité aérienne est toujours bien en péril avec les usages de pistes croisées 01/07R qui sont souvent maintenus et appliqués sans aucune raison pertinente de vent ou de météo

Le M.R., seul parti francophone du gouvernement fédéral n'a rien fait dans le dossier du survol. On allait voir ce qu'on allait voir avec eux, ils n'allaient pas se laisser instrumentaliser, eux.

Le bilan du M.R. qui gère la mobilité depuis octobre 2014 est consternant pour l'aérien : rien, le grand vide, la politique de la chaise vide.

Toujours est-il que si Wathélet avait bien pris une instruction ministérielle à peine 3 mois après son entrée en fonction, laquelle a bien été validée depuis par le conseil d'état; il faut admettre que ses deux successeurs n'ont rien fait et sont toujours aux abonnés absents.

Le nouveau plan de survol était promis pour juin 2015 puis retardé à décembre 2015, puis reporté à mai 2016 puis pour la fin de l'année 2016 et il était imminent en 2017, encore et toujours rien depuis 3 ans de pouvoir

pour ce gouvernement.

Pire le Ministre Bellot allait sortir une clarification des normes de vent; cette clarification est si limpide que cela fait 18 mois qu'on la promet, qu'on l'attend et qu'elle ne vient pas.

Et d'ici le 25 novembre 2017, ce même Ministre Bellot doit avoir présenté des adaptations des procédures pour respecter les cessations environnementales sur la route d'atterrissage de la piste 01 où plus aucune infraction aux normes de bruit de Bruxelles ne sera tolérée (80 % des atterrissages de nuit sont en infraction à hauteur du sonomètres Balis sis à Woluwé St Pierre)

Sur ce point également de respecter les décisions de justice, Bellot et le MR sont absents et c'est consternant de voir leur immobilisme total.

Monsieur Bellot s'est enfermé de lui-même dans une situation dont il ne sait pas sortir, il est coincé et fait de la diversion sur les trains. Mais sur les avions, pas un mot, et pendant ce temps on joue avec la sécurité des voisins de l'aéroport et Belgocontrol peut continuer à tout se permettre sans aucun ... contrôle.

Le (dernier) jugement mystérieux et secret

Cela fait 7 ans qu'un Arrêt néerlandophone de la Cour d'Appel de Bruxelles, très défavorable aux bruxellois, est caché par le mouvement ECOLO et par la Ministre de l'époque Huytebroeck laquelle s'étant très mal défendue et n'ayant visiblement rien compris au dossier, et que cet Arrêt interdit de poursuivre les dépassements de bruit bruxellois.

Même l'actuelle Ministre de l'Environnement ne connaissait pas ce jugement c'est tout dire.

A l'heure où ECOLO tentera, la semaine prochaine lors d'un Colloque sur le survol de Bruxelles, de redorer partiellement son blason dans la défense des bruxellois survolés, la divulgation de cet Arrêt par l'Etat belge dans le cadre d'autres procédures, tombe très mal pour les Verts.

D'autant que les acteurs ECOLO de l'époque, outre Huytebroeck, soit son Directeur de Cabinet Frédéric FONTAINE ou ses Conseillers dans l'aérien Arnaud PINXTEREN de 2004 à 2009 puis Michaël DESMEDT de 2009 à 2014 sont toujours actifs dans le dossier du survol de Bruxelles mais ont toujours joué la carte individualiste préférant ne jamais partager leurs informations; ce qu'on comprend mieux maintenant avec la découverte inopinée de ce nouveau jugement qui a été rendu le 18 mai 2010.

Rétroactes :

En mars 2004 sort le fameux Plan de Dispersion de Bert Anciaux qui inonde massivement Bruxelles par des survols nouveaux et intensifs d'avions, avec dépassement des normes de bruit bruxelloises et de nombreuses infractions.

En 2004 la Région Bruxelloise et Huytebroeck introduisent une action en Cessation Environnementale contre le Plan Anciaux auprès du Tribunal de Première Instance, ils sont déboutés (voir date exacte dans le mail d'hier).

La Région va en Appel et le 9 juin 2005 la Cour d'Appel ordonne la Cessation des infractions et dépassements aux normes de bruit bruxelloises des survols consécutifs au Plan Anciaux avec une astreinte par infraction. Les infractions étaient constatées sur la Route du Canal créée en juin 2003 et sur le fameux virage vers la gauche par Woluwe.

S'en suit une guerre entre la RBC et le Gouvernement Fédéral au cours de laquelle Reynders menace de bloquer les fonds BELIRIS et de récupérer les astreintes éventuellement dues par une diminution de l'intervention du Fédéral dans BELIRIS. Bref, la RBC n'ose pas réclamer les astreintes et ne bouge pas.

En 2007 l'association Bruxelles Air Libre introduit une autre action (voir date dans mail d'hier) et obtient aussi des astreintes, mais suite aux menaces de Brussels Airport, l'asbl n'ose pas signifier son jugement.

Le 17 août 2007 la Région Flamande et Kris Peeters, introduisent une intervention de tierce opposition contre l'arrêt de la cour d'appel du 9 juin 2005 au motif que pour éviter les amendes et les dépassements de bruit, tous les avions auraient été détournés vers le territoire du Brabant Flamand et la Flandre (ce qui n'est pas vrai du tout).

La Flandre demande que l'Arrêt de la Cour d'Appel soit déclaré annulé (vernietigd). Ensuite la Flandre a induit en erreur Huytebroeck et la Région bruxelloise avec l'argument que le Plan Schouppe mis en place au 2 février 2009 ne générerait plus aucun dépassement des normes de bruit ni d'infractions, et que de ce fait l'Arrêt de la Cour d'Appel n'avait plus aucune raison d'être.

LE PIEGE DE LA FLANDRE ET DE KRIS PEETERS

En fait le Plan Anciaux, c'étaient 4 mesures différentes et partiellement complémentaires :

1. Un calendrier horaire d'utilisation des pistes, dit DAGSCHOTEL à savoir par tranche horaire jour et nuit l'obligation d'utilisation contre le vent d'autres pistes que les pistes 25 (il y a été mis fin le 2 février 2009)
2. le principe du RENVERSEMENT, qui imposait le samedi et le dimanche de ne voler que via la piste 01/19 peu importe le vent, soit en atterrissages 01 soit en décollages 19 (il y a été mis fin suite à un Arrêt du Conseil d'Etat le 8 mai 2006)
3. des normes de vent plus basses que la norme historique de 8 noeuds sans rafales utilisée sans incidents ni réclamations pendant plus de 30 ans, avec une norme de 5 noeuds le but était de ne pas trop utiliser la piste 25 au décollage afin de soulager le Noordrand et les zones habitées par la famille Anciaux (Hilde à Machelen, Roel à Meise, Vic à Grimbergen, Bert à Neder et Koen à Malines et Jan à Vilvorde).
4. de nouvelles routes dispersées et éclatées surtout au-dessus de Bruxelles depuis les pistes 19 et 25 dont le fameux virage vers la gauche ou la route du Canal mise en service le 12 juin 2003.

L'ERREUR DES ECOLOS

Ecolo et Huytebroeck n'ont consulté personne, n'ont demandé de l'aide à aucune association, et se sont enfermés seuls dans leur défense juridique face à la tierce opposition de Kris Peeters et ils sont tombé dans le piège de la Flandre.

En effet, ECOLO n'a pas compris que le Plan Anciaux c'était un bloc de 4 mesures différentes dont les mesures Normes de vent et Routes sont toujours d'application et inchangées en 2017; et ECOLO s'est fait endormir par Kris Peeters qui prétendait que le Jugement n'avait plus de raison d'être puisque tout le Plan de Dispersion n'existait plus. CE QUI EST FAUX !

L'IBGE s'est aussi très mal défendue en croyant que le Plan Anciaux était uniquement un calendrier horaire et a cru qu'avec le Plan Schouppe il n'y aurait plus aucune infraction, alors que le Plan Schouppe conservait les routes et les normes de vent du Plan Anciaux !!!!

Et ECOLO, HUYTEBROECK et l'IBGE ont accepté la fausse affirmation de Kris Peeters en page 4 : n'existant plus le Plan Anciaux ne peut plus induire à des violations des normes de bruit bruxelloises pour le survol de la RBC par des avions (ce qui est FAUX).

En fait la situation du survol au moment des débats en 2009 était restée inchangée, le Plan de survol avait simplement changé de nom d'Anciaux vers Schouppe sans calendrier horaire et sans renversement, mais avec les mêmes routes et les mêmes normes de vent donc aussi avec les mêmes infractions et dépassements des normes de bruit bruxelloises, ce qu'ECOLO n'a pas du tout compris !!!!

La Flandre a donc bien joué, en induisant tout le monde en erreur, en prétendant que comme le Plan Anciaux n'existait plus, cet Arrêt n'avait plus aucun sens et qu'il fallait l'abroger.

Et pire l'IBGE dit en page 6 que l'Arrêt n'a plus de raison d'être tant que les décisions prises par Anciaux les 28 février, 13 avril et 17 mai 2004 ne sont plus redécidées, alors qu'elle oublie la décision d'octobre 2003 sur les routes et procédures de vol. Donc la Région se trompe totalement en ne regardant QUE la partie calendrier horaire d'utilisation des pistes.

ECOLO et la RBC n'ont JAMAIS analysé la partie normes de vent ni la partie des nouvelles routes sur Bruxelles créées par le Plan Anciaux.

EN CONCLUSION en page 7, l'IBGE et la RBC admettent que plus aucun avion ne survolant Bruxelles ne se trouve en infraction avec l'Arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles de juin 2005.

La preuve que FREMAULT ne le savait pas du tout ?

Car sous l'impulsion de Cerexhe, FREMAULT a fait resignifier ce jugement en juin 2015 avant que le délai de 10 ans ne le rende obsolète, ce qui prouve que même l'administration IBGE dirigée depuis par Frédéric FONTAINE cache aussi des décisions de justice à sa nouvelle Ministre de Tutelle. Ce qui est inadmissible.

Donc cet important arrêt, où Kris Peeters a roulé Huytebroeck, était caché bien au frais par Ecolo, Huytebroeck et ses collaborateurs Pinxteren et Desmedt, et pire par Frederic Fontaine de l'IBGE qui n'a pas informé la nouvelle Ministre Frémault de l'existence de cette importante décision de justice.

La région ayant accepté le fait qu'il n'y avait plus d'infractions par l'Arrêt du 18 mai 2010 ne peut plus réclamer des astreintes ni de Cessation pour la période jusque 2014, seule l'asbl BRUAIRLIBRE pourrait le faire suite à son Arrêt de 2007 à condition que cet Arrêt soit signifié ce qui n'a jamais été fait suite aux nombreuses pressions exercées sur BRUAIRLIBRE par Brussels Airport.

LA COUR D'APPEL DE BRUXELLES CONDAMNE L'ETAT BELGE A INDEMNISER LES RIVERAINS DE LA PISTE D'ATTERRISSAGE 01 DE BRUXELLES-NATIONAL SUITE A DE NOMBREUSES FAUTES DANS LA GESTION DU DOSSIER DES NUISANCES SONORES DES AVIONS DEPUIS 2003 JUSQU'A CE JOUR

Nous vous informons, au nom des 93 familles intervenantes représentant 345 personnes riveraines de la piste d'atterrissage 01 qu'un nouvel arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles dans l'action en dommages et intérêts pour utilisation abusive de la piste 01 a été rendu ce 5 avril 2017.

Vous vous rappellerez que le tribunal de première instance de Bruxelles avait rendu, le 14 avril 2011, un premier jugement (dit Affaire HARDY 2011/1R/1971) en faveur des 93 familles. Ce jugement reconnaissait les fautes de l'Etat au sens de l'article 1382 du Code civil, pour avoir pris des mesures manifestement déraisonnables et non justifiées en rapport avec l'utilisation intensive de la piste 01 pour les atterrissages. Le tribunal avait dit pour droit que ces mesures lèsent les intérêts légitimes et les droits subjectifs de ces familles et ont porté gravement atteinte à leurs droits fondamentaux protégés notamment par la Constitution et la Convention des droits de l'homme. Elles réclamaient la réparation intégrale du dommage résultant de l'utilisation abusive de la piste 01 à l'atterrissage par rapport à la situation existant avant les mesures incriminées relatives, d'une part à l'utilisation préférentielle des pistes et d'autre part, aux limites de vent sur les pistes 25 de l'aéroport de Bruxelles-National.

Suite à l'appel de l'Etat belge contre le premier jugement de 2011, le nouvel Arrêt de la Cour d'Appel dit très clairement que :

" L'Etat belge a violé l'article 22 de la Constitution ainsi que l'article 8 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et que ces violations sont constitutives d'une faute au sens de l'article 1382 du Code civil, qui l'oblige à réparer le préjudice [des plaignants] habitant sous le couloir d'approche de la piste 02 de l'aéroport de Bruxelles-National, du fait des nuisances sonores générées par l'utilisation de cette piste à l'atterrissage au cours de la période de février 2004 au 31 décembre 2011, plus intensive qu'avant février 2004 sans mesure d'accompagnement".

CONTRAIREMENT A CE QU'A PRETENDU CE MATIN LE MINISTRE BELLOT, IL NE S'AGIT PAS D'UN ARRET CONCERNANT LE PLAN ANCIAUX MAIS BIEN D'UN ARRET GLOBAL SUR TOUTE LA PROBLEMATIQUE DES ATERRISSAGES EN PISTE 01 ET QUI CONCERNE AUSSI LES MANIPULATIONS DES NORMES DE VENT ET TOUTE LA QUESTION DU CALCUL DES RAFALES DE VENT ET DE LA METHODOLOGIE DE METEO A BELGOCONTROL.

Les points les plus importants sont que la Cour d'appel estime établis les faits suivants :

- le caractère subsidiaire de l'utilisation de la piste d'atterrissage 01 avant 2004 qui n'était jusqu'alors utilisée que de manière occasionnelle;
- la réalité et la gravité des nuisances sonores dont se plaignent les riverains;
- la situation spécifique des personnes habitant sous le couloir d'approche de la piste 01 lorsque cette piste est utilisée à l'atterrissage;
- l'augmentation considérable de l'utilisation de la piste 01 à l'atterrissage à partir de 2004 en raison des nombreuses décisions politiques successives en matière de détermination des normes de vent et d'utilisation des pistes

- l'aggravation des nuisances sonores sous la 01 en raison du phénomène de l'émergence dans des quartiers résidentiels calmes

- la faute commise par l'Etat belge en modifiant les paramètres de calcul des limites de vent et des rafales contenues dans l'instruction du 26 août 2003 qui n'a toujours pas été annulée

Il apparaît clairement que la Cour a été sensible au fait que la piste 01 à l'atterrissage est bien une des zones survolées qui est la plus densément peuplée et que la procédure d'atterrissage 01 génère le plus de nuisances, en survolant des quartiers résidentiels, principalement bâtis entre les deux-guerres, soit avant la construction de l'aéroport.

La Cour estime que le bruit généré au-dessus des habitations sous le couloir d'approche de la piste 01 allant de 65db à 80 db de jour comme de nuit, est une nuisance grave pouvant porter atteinte à la santé des personnes concernées et à leur vie privée et familiale.

En contestant la prise en considération des valeurs guides de l'OMS pour apprécier les plaintes des familles, la Cour estime que l'Etat belge se met en porte à faux avec ses propres décisions en matière de gestion des nuisances sonores de l'aéroport.

Sur le plan du dommage, la cour d'appel demande que chaque famille puisse établir son dommage et le lien causal entre les fautes de l'Etat et ce dommage, sachant que le lien de causalité est objectivement incontestable. Nous devons conclure sur ces questions.

Enfin, soulignons 4 éléments essentiels sur lesquels nous avons pu convaincre la cour d'appel, alors que l'Etat belge ne cessait de les contester :

- la définition de la rafale est bien celle qui est imposée par l'OACI;

- la question des limites de vent est déterminante pour les nuisances ;

- les instructions du 21 avril 2010 du Ministre de la mobilité n'ont manifestement pas été suivies d'effet en tant qu'elles suppriment les instructions du 26 août 2003 et Belgocontrol continuait à changer de piste lorsque la limite de vent arrière sur les pistes 25 se situait entre 5 et 7 noeuds, rafales incluses;

- la marge opérationnelle de Belgocontrol a été utilisée comme prétexte par l'Etat et ne repose sur aucun élément objectif;

En conclusion, la Cour d'appel reconnaît que la réalité et la gravité des nuisances sonores décrites lors des atterrissages 01 sont établies, et que les personnes habitant sous le couloir d'approche de la piste 01 se trouvent dans une situation spécifique qui n'a pas été prise en compte par l'Etat belge.

La Cour d'Appel reconnaît qu'il est donc établi que pour gérer la problématique des nuisances sonores de Bruxelles-National, l'Etat belge a fait des choix depuis janvier 2003 relatifs à l'utilisation intensive de la piste d'atterrissage 01 sans enquêtes ni études d'incidences préalables et appropriées au regard de la

situation spécifique des personnes habitant sous le couloir d'approche de la 01, et ne ne prévoyant aucune mesure d'accompagnement (isolation ou expropriation).

DOSSIER CESSATION ENVIRONNEMENTALE

Un jugement de plus condamne le survol de Bruxelles, et alors ?

L'UBCNA-BUTV et PISTE 01 CA SUFFIT qui étaient requérantes dans le jugement qui vient d'être rendu par le Tribunal de Première instance de Bruxelles, constate avec satisfaction que la juge a reconnu que les atterrissages sur la piste 01 par leur fréquence et leur intensité causent de graves nuisances aux personnes survolées; et que les niveaux de bruit sous la 01 sont très importants sans oublier les nuisances des décollages 25R avec virage vers la gauche.

Le juge admet, également, que 80 % des atterrissages 01 de nuit dépassent les normes de bruit bruxelloises, faisant du sonomètre BALIS le plus important sonomètre du réseau de Bruxelles-Environnement, et le plus important sonomètre au niveau du nombre d'infractions constatées.

Malheureusement, il s'agit d'un jugement de plus dans toute la saga du survol de Bruxelles, et comme tous les précédents jugements favorables aux communes et aux riverains, l'Etat belge et Belgocontrol continueront d'en faire à leur guise, sans respecter les jugements.

Ce nouveau jugement impose des cessations environnementales sur la route du canal, la route du ring et les atterrissages 01. Tout comme les cessations de 2005 et de 2014 qui ne sont toujours pas strictement respectées par l'état belge.

Tout comme l'arrêt de la cour d'appel du 17 mars 2005 interdisant toute utilisation illicite, abusive et excessive de la piste d'atterrissage 01 n'est toujours pas strictement respecté, tout comme l'arrêt de la cour d'appel du 31 mars 2017 reconnaissant la faute de l'état belge dans la gestion des atterrissages 01.

La piste d'atterrissage 01 provoque des nuisances graves dans l'Est de Bruxelles et le Brabant Wallon (Cour d'Appel du 31 mars 2017)

Mais cette dernière cessation environnementale est toutefois intéressante à plus d'un titre :

- la juge invalide les contours de bruit de Brussels Airport, qui les juge peu fiable et incomplets du fait qu'ils ne se basent pas sur les sonomètres bruxellois
- la juge valide une fois de plus les normes de bruit bruxelloises qui sont incontestables et offrent une bonne protection aux bruxellois
- la juge reconnaît le caractère particulier des atterrissages 01 avec des niveaux de bruit élevés et une fréquence de survols importante de nuit
- la juge s'étonne qu'aucune taxe sur les avions n'alimente le fonds d'isolation FANVA que Brussels Airport doit pourtant gérer depuis 2002
- la juge impose une étude complète des incidences des survols autour de Brussels Airport, ce qui permettra une fois pour toutes de façon incontestable d'obtenir un cadastre global du bruit, promis depuis décembre 2003 dans le cadre du Plan Anciaux

- la juge confirme l'arrêt du 31 mars 2017 et le fait que tout plan de dispersion des nuisances n'est plus réalisable à Brussels Airport (la dispersion c'est l'utilisation de toutes les pistes selon un horaire, alors que la répartition est un partage des survols au départ uniquement des pistes préférentielles 25), car toute utilisation d'autres pistes que les pistes historiques 25 ne peut se réaliser sans plan d'accompagnement d'isolation ou d'expropriation ou d'indemnisation financière

Enfin, contrairement à ce que d'aucuns ont annoncé, cette cessation n'interdit pas du tout le survol de nuit de Bruxelles mais :

- interdit toute infraction aux normes de bruit bruxelloises de jour et de nuit sur la route du canal
- interdit toute infraction aux normes de bruit bruxelloises de nuit sur la route du ring
- interdit toute infraction aux normes de bruit bruxelloises de nuit sur le couloir des atterrissages de la piste 01

Plus que jamais l'UBCNA-BUTV et PISTE 01 CA SUFFIT seront toujours vigilantes pour que cette cessation soit strictement respectée, mais les propos du Ministre de la Mobilité Bellot pour qui rien n'a changé démontrent bien qu'en plus de Belgonctrol, l'Etat belge n'a pas l'intention de respecter les décisions de justice.

NOUVELLES EN BREF :

SONOMETRE BALI : le nouveau sonomètre de Bruxelles-Environnement installé à Woluwe Saint Pierre, près de la piste de pétanque de la rue BALIS, sera dorénavant aussi utilisé pour poursuivre les infractions aux normes de bruit bruxelloises. Ce sonomètre est situé en zone 1 des normes bruxelloises. De nuit, plus de 80 % des atterrissages 01 sont en infraction lors de leur passage au sonomètre BALI.

SONOMETRE VIRAGE GAUCHE : La région de Bruxelles et la Ministre Fremault semblent plus préoccupés par les bruits sur la route du Canal (7.000 vols par an) que sur le virage gauche (40.000 vols par an). Les sonomètres sous le virage gauche ne sont pas bien implantés, les communes de Schaerbeek, Woluwe St Lambert et Woluwe St Pierre ont demandé une meilleure localisation de ce sonomètre afin de bien capter les infractions sur le virage gauche.

LES CHIENS ABOIENT, MAIS LA CARAVANE UBCNA PASSE : nous avons été fortement critiqués en 2014 pour être un lobby de l'Oostrand, mais toute ASBL de défense de l'environnement est par définition un lobby... Toujours est-il qu'en 2017 nous sommes encore, à l'UBCNA-BUTV, la seule et unique ASBL belge à fournir de l'information en permanence, à nous manifester, à réagir, et à défendre des positions pour tous les bruxellois. Certains comités et autres collectifs, mystérieusement créés la veille des élections régionales, sont bien muets depuis 2014 ...

FORUM 2040 AEROPORT : ce Forum de Feist ne sert à rien, les principales associations bruxelloises n'y sont pas conviées, le but est de bétonner le doublement du trafic à Bruxelles pour 2040 et de rendre invivables tous les environs de l'aéroport.

CLARIFICATION BELLOT : annoncée depuis plus d'un an et demi, toujours rien, si vous la trouvez dans une gare ou d'un cartable, n'hésitez pas à la remettre à son gestionnaire, un certain Bellot de Rochefort.

PLAN DE VOL BELLOT : selon la presse, il aurait été présenté au conseil des ministres restreints début janvier 2017, mais recalé par les partis flamands au motif que Bellot déplaçait des survols de Bruxelles vers la zone Noordrand, inacceptable pour les partis flamands...

NON AUX VOLS DE NUIT : toutes les associations sont contre les vols de nuit, sauf le comité de Louvain 07 RECHTDOOR qui peureux, ne veut prendre aucune action contre l'emploi à l'aéroport. Mettons y alors tous les vols de nuit sur le couloir 07 Rechtdoor puisqu'ils sont pour les vols de nuit.

ADMINISTRATION DE L'AERONAUTIQUE : la meilleure manière d'éviter tout contrôle des procédures par l'administration DGTA du Transport aérien et de l'aéronautique est de dégoûter ses membres. Départs à la pension non remplacés, désertions, démissions, pauses carrière, il n'existe plus qu'un seul pilote et un seul contrôleur pour toute cette administration ; la meilleure manière pour Belgocontrol d'agir en toute impunité sans aucun contrôle.

PISTE 19 LA SOLUTION POUR LES IGNORANTS : d'aucuns s'amuse à vouloir faire croire que la piste 19 au décollage serait LA solution pour délester Bruxelles. Mais ceux qui défendent la 19 oublient les différentes études de sécurité négatives, les deux accidents aériens survenus sur la 19, les manques d'équipements de sécurité RESA/EMAS et surtout les condamnations des juges qui interdisent toute utilisation de la piste 01/19 sans plan d'accompagnement. Donc la 19 n'est pas du tout la solution idéale, que du contraire, si elle est restreinte en utilisation et interdite aux avions gros porteurs c'est bien qu'il y a une raison motivée. Toute association sérieuse ne peut encourager l'utilisation de solutions dangereuses qui mettent la sécurité du trafic aérien en péril.

Objectifs 2018 :

Pour finaliser définitivement les précédents accords, le Gouvernement Fédéral devra encore pour 2018 faire respecter toutes les décisions de justice, ce dont nous doutons fortement !

Nous sommes persuadés que nous pourrons comme toujours compter sur votre soutien pour nous aider dans l'accomplissement de notre objectif essentiel : redonner vie et tranquillité à nos communes sans trop d'avions !

Vous pouvez compter sur notre détermination absolue pour y arriver, nous n'avons jamais cessé de vous informer, de travailler, de nous réunir et d'introduire de nombreuses actions en justice pour défendre tous les bruxellois, les habitants de sa périphérie et du Brabant Wallon.

Depuis 1991 nous ne cessons de lutter contre toutes les nuisances des avions partout autour de Bruxelles, vous pouvez compter sur nous pour vous défendre !

Pouvons-nous vous proposer de renouveler votre cotisation 2018 auprès de notre ASBL, afin que nous puissions continuer à financer toutes les actions juridiques introduites par les ASBL UBCNA-BUTV et PISTE 01 CA SUFFIT en 2017 dans le cadre des diverses Cessations Environnementales ?

Votre aide financière est très importante et nous permet de continuer le formidable travail réalisé depuis 1991 par l'UBCNA-BUTV et de continuer à assumer la défense de vos intérêts, de tous les bruxellois, brabançons wallons et brabançons flamands des communes périphériques de l'aéroport de Bruxelles.

Nous vous remercions vivement de l'aide financière que vous apporterez à nos ASBL par le virement de votre cotisation 2018 (25 € ou 50 € ou 100 € ou plus) sur notre compte ING BE10-3100-7761-1204 au nom de l'UBCNA, Avenue Van Crombrugghen 55 à 1150 Bruxelles.

Bernard GUILLAUME, Président

Peggy CORTOIS, Administratrice déléguée