

" Nouvelle victoire juridique pour les riverains de Zaventem "

La Cour d'Appel de Bruxelles, saisie par les riverains d'une demande d'interprétation du précédent arrêt du 17 mars 2005 interdisant un usage abusif de la piste 02 à l'atterrissage, vient de rendre son arrêt en date du 29 mai 2007.

Pour rappel l'arrêt du 17 mars 2005 (confirmé par la Cour de Cassation en date du 14 septembre 2006), décidait que l'utilisation abusive et intensive de la piste 02 à l'atterrissage, telle qu'elle résulte du plan Anciaux-bis, devait être immédiatement arrêtée sous peine d'astreinte, car "**le maintien de la situation actuelle causerait un préjudice majeur à la santé, à la sécurité et au bien-être**" des riverains. Or le plan Anciaux-bis ne se contentait pas de déclarer la piste 02 préférentielle pour les atterrissages trois nuits par semaine et un samedi sur deux mais il avait par la même occasion abaissé les normes de vent arrière admissibles pour des atterrissages sur les pistes prioritaires 25. Par l'effet des vases communicants, le plan Anciaux-bis intensifiait encore de la sorte l'usage de la piste 02 suite à cette modification insidieuse des valeurs de composantes de vent.

A la suite de cet arrêt, L'Etat belge a prétendu qu'il lui suffisait, pour l'exécuter correctement de retirer formellement la piste 02 du plan, comme piste préférentielle pour les atterrissages pendant les nuits et les samedi visés par le plan mais que, pour le reste, il était entièrement libre de forcer l'usage de la piste 02 par d'autres moyens.

Les riverains ont ainsi très vite pu constater que l'usage de cette piste restait tout aussi intensif, malgré l'arrêt. C'est la raison pour laquelle ils ont réclamé à l'Etat le paiement des astreintes.

Devant le juge des saisies, l'Etat belge s'est opposé au paiement de ces astreintes en soutenant que "*la cessation de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage telle qu'elle résulte de l'application du plan Anciaux-bis signifie l'interdiction de l'utilisation préférentielle de la piste 02 à l'atterrissage au cours des plages horaires prévues par le plan, sans avoir égard aux composantes de vent et à la situation de fait dans son ensemble*".

Cette interprétation ahurissante de l'arrêt, a poussé les riverains à demander une interprétation de l'arrêt et la Cour vient de leur donner raison.

La Cour considère en effet qu'il n'y a pas lieu d'interpréter l'arrêt dans la mesure où celui-ci est tout à fait clair : pas dans la lecture qu'en fait l'Etat belge mais bien dans celle des riverains.

Pour la Cour, l'ordre d'interdiction d'usage intensif vise toutes les plages préférentielles, **la nuit comme le jour et à tout moment**, et non pour des périodes limitées comme le prétendait l'Etat.

La Cour rappelle ensuite que le plan Anciaux-bis ne s'est pas contenté de déterminer des plages d'utilisation préférentielle de la piste 02 pour les atterrissages mais qu'il a aussi réduit la norme de vent arrière admissible sur les pistes préférentielles 25 à 8 noeuds et ensuite à 5 noeuds pour revenir finalement à 7 noeuds après protestation des pilotes (contre 10 auparavant), ce qui "**permettait à nouveau d'intensifier l'usage de la piste 02 pour les atterrissages**".

En clair, l'arrêt de la Cour d'Appel confirme que seules les composantes de vent d'avant le plan sont de nature à rétablir l'équilibre rompu.

Les riverains se réjouissent de cette décision qui leur permettra maintenant de faire définitivement valider le paiement des astreintes réclamées et d'en réclamer d'autres au cas où l'Etat persisterait à ignorer l'arrêt, comme ce fut le cas au cours du mois de mai 2008.

Mais ils espèrent surtout que le nouveau Secrétaire d'Etat Schouppe, à l'inverse de ses prédécesseurs, respectera loyalement cette décision de justice et prendra enfin en compte les arguments de santé et de sécurité négligés jusqu'ici.

Pour rappel, la norme de 10 noeuds auxquels la Cour impose de revenir était celle qui prévalait pendant de nombreux mois avant le Plan Anciaux et que l'Etat considérait donc lui-même comme admissible sur le plan de la sécurité.

L'arrêt du 17 mars 2005 reprochait précisément au plan Anciaux-bis de l'avoir modifiée alors "*qu'aucune enquête n'a été réalisée préalablement auprès des personnes habitant sous le couloir d'approche, ni aucune consultation ou information sur la justification de modifier les conditions d'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage*" et qu'en particulier l'Etat "*à procédé à plusieurs reprises et en peu de temps à la réduction des composantes de vent sans aucune justification objective et raisonnable par rapport aux intérêts en jeu*".

Les riverains espèrent que le Secrétaire d'Etat Schouppe, ne jouera plus avec leur sécurité et leur santé en réduisant à nouveau les composantes de vent sur les pistes préférentielles 25 dans le but de réduire l'usage de ces pistes préférentielles 25 dans un but politique. Ils rappellent que si ces pistes sont préférentielles c'est notamment pour des raisons de sécurité, parce que, plus longues de 900 mètres que la 02/20 elles augmentent incontestablement les marges de sécurité. Autrement dit, utiliser la 02/20 quand la 25 peut l'être augmente le risque d'accident, ce que démontre le crash Kalitta du 25 mai dernier.

Le Secrétaire d'Etat Schouppe ayant déclaré dès le jour de ce crash que la sécurité prévaudrait, les riverains sont confiants que toutes les mesures seront à présent prises afin de diminuer effectivement l'usage de la piste de secours 02/20 de sorte que toutes les marges de sécurité disponibles soient enfin respectées.