

Question préjudicielle « in limine litis »

CONCLUSIONS

**Demande d'application de l'article 29 C.i.c.
en présence de faits délictueux**

Pour :



Parties requérantes,

Ayant pour conseil, **Me Philippe VANLANGENDONCK**, dont le cabinet est établi Avenue Louise 391 /5 à 1050 Bruxelles; philippe.vanlangendonck@gmail.com

Contre :

1) **Belgocontrol**, entreprise publique autonome belge chargée du contrôle du trafic aérien, dont le nom commercial est Skeyes, dont le siège social est établi a 1000 Bruxelles, square de Meeus 35, inscrite à la BCE sous le numéro 0206.048.091, ainsi que tout membre de son personnel, ou l'ayant

été au moment des faits discriminatoires faisant l'objet de la demande et dont Belgocontrol doit répondre;

Premier défendeur,

Ayant pour conseil Me Marc Dal, avocat, dont le cabinet est établi a 1050 Bruxelles, avenue Louise, 81

2) **L'Etat belge**, représenté par son Ministre ayant dans ses attribution le **SPF de la Mobilité et Transport**, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, dont les bureaux sont situés à 1070 Bruxelles, rue Ernest Blerot, 1, ainsi que tout membre de son personnel, ou l'ayant été au moment des faits discriminatoires faisant l'objet de la demande et dont l'Etat belge doit répondre;

Deuxième défendeur,

Ayant pour conseils Mes Jan Bouckaert et Olivier Di Giacomo, avocats, dont le cabinet est établi a 1000 Bruxelles, rue de Loxum, 25

3) La **S.A. BRUSSELS AIRPORT COMPANY** ayant son siège situé BOULEVARD AUGUSTE REYERS 80 à 1030 BRUXELLES, enregistrée à la BCE sous le numéro 890.082.292, ainsi que tout membre de son personnel, ou l'ayant été au moment des faits discriminatoires faisant l'objet de la demande et dont BRUSSELS AIRPORT COMPANY doit répondre;

Troisième défendeur,

Ayant pour conseil, Me Gauthier Van Thuyne, avocat, dont le cabinet est établi a 1150 Bruxelles, avenue de Tervueren, 268 A;

4) **BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY**, EN ABREGÉ: BIAC SA ayant son siège situé RUE DU PROGRES 80.2 à 1030 SCHAERBEEK enregistrée à la BCE sous le numéro 233.137.322 , ainsi que tout membre de son personnel, ou l'ayant été au moment des faits discriminatoires faisant l'objet de la demande et dont BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY doit répondre;

Quatrième défendeur,

Ayant pour conseil, Me Gauthier Van Thuyne, avocat, dont les bureaux sont établis a 1150 Bruxelles, avenue de Tervueren, 268 A;

**TRIBUNAL DE PREMIERE INSTANCE
FRANCOPHONE DE BRUXELLES SELON LES FORMES DU REFERE
EN CESSATION D'ACTES CONSTITUANT DES MANQUEMENTS
AUX DISPOSITIONS DE LA LOI DU 10 MAI 2007
R.G. 2018/6429/A
AUDIENCE DU 31 mai 2019**

Vu la requête introduite le 17 octobre 2018 pour les demandeurs,

Vu le calendrier de la procédure de mise en état établi lors de l'audience du 7 novembre 2018 conformément à l'article 747 du Code judiciaire,

Vu les conclusions principales des défendeurs,

Vu les conclusions de synthèse des défendeurs ;

Tableau des traductions (outre les PDF en français communiqués) :
--

3: "sleep disturbance is one of the most serious effects of environmental noise, causing both immediate effects and next-day and long-term effects on mental and cardiovascular health."

Les perturbations du sommeil sont l'un des effets les plus graves des nuisances sonores. Elles entraînent à la fois des effets immédiats, pour le lendemain et à long terme sur la santé mentale et cardiovasculaire.

4: références Numéros 1,4,5,6

[1] <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2018/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>

En Français (aussi en PJ)

http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0010/383923/noise-guidelines-exec-sum-fre.pdf?ua=1

[4] <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/policy/who-night-noise-guidelines-for-europe>

En Français

<http://www.euro.who.int/fr/publications/abstracts/night-noise-guidelines-for-europe>

[5] <http://www.coeur-europe.be/images/Comparatif/MajorPublicHealthIssue-UltraFineParticles%20-LR.pdf>

En Français (et document en PJ)

<http://www.coeur-europe.be/9-uncategorised/93-les-particules-ultra-fines-autour-de-l-aeroport-de-zaventem-confirmation-d-un-grave-probleme-de-sante-publique>

[6] <https://www.eea.europa.eu/media/newsreleases/many-europeans-still-exposed-to-air-pollution-2015/premature-deaths-attributable-to-air-pollution>

En Français (aussi en PJ)

<https://www.eea.europa.eu/fr/pressroom/newsreleases/de-nombreux-europeens-restent-exposes/mortalite-prematuree-imputable-a-la>

27: "sleep disturbance is one of the most serious effects of environmental noise, causing both immediate effects and next-day and long-term effects on mental and cardiovascular health."

Les perturbations du sommeil sont l'un des effets les plus graves des nuisances sonores. Elles entraînent à la fois des effets immédiats, pour le lendemain et à long terme sur la santé mentale et cardiovasculaire.

et : <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2018/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>

En Français (aussi en PJ)

http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0010/383923/noise-guidelines-exec-sum-fre.pdf?ua=1

28: Les recommandations sont les suivantes : (3 points)

En ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 45 dB Lden, car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.

En ce qui concerne l'exposition au bruit nocturne, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien nocturne à moins de 40 dB Lnight, car un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil.

Pour réduire les effets sur la santé, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement aux responsables politiques de mettre en œuvre des mesures adaptées, susceptibles de réduire l'exposition au bruit moyen et nocturne provenant du trafic aérien, dans les populations exposées à des niveaux supérieurs aux valeurs indiquées dans la directive. En ce qui concerne les interventions spécifiques, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande de mettre en œuvre des changements d'infrastructure adaptés.

et Il est intéressant de noter que l'OMS écrit (pages 61 et suivantes) (4 points):

- Le bruit des avions est une source majeure de pollution sonore localisée. Il est attendu que les avantages de l'adaptation des recommandations pour la santé l'emportent sur les inconvénients.

-♣ Le risque d'exposition au bruit des avions n'est pas distribué de manière égale.

-♣ Aucune donnée d'analyse complète coût-efficacité n'est disponible; Néanmoins, il existe une grande variété d'interventions (dont certaines à très faible coût) indiquant que les mesures sont à la fois réalisables et économiquement raisonnables.

- La qualité des recommandations est:

- •Fort pour la valeur de référence pour l'exposition moyenne au bruit (Lden)

- Fort pour la valeur de référence pour l'exposition au bruit de nuit (Lnight)
- Fort pour des interventions spécifiques visant à réduire l'exposition au bruit

35: document-53 * 10/07/2009 - FPS Mobility Transport Kalitta Air - Final report on the accident occurred on 25 May 2008 at Brussels Airport on a Boeing B747-209F registered N704CK

Résumé en Français sur

<https://www.7sur7.be/7s7/fr/1502/Belgique/article/detail/745888/2009/03/05/Le-crash-du-Kalitta-Air-a-Zaventem-du-a-une-erreur-humaine.dhtml>

38: document-87 * 26/06/2016 - the brussels times : Brussels City Airport: from curser to blessing ?

Traduction en PJ

39: document-101 * 06/02/2017 - Coeur-Europe : De 7 nieuwe leugens Arnaud Feist en Brussels Airport - The 7 new lies of Arnaud Feist & Brussels Airport

En Français (en PJ aussi)

http://www.coeur-europe.be/images/Comparatif/BrusselsAirport_21mensonges.pdf

Objet du litige et contexte procédural :
--

Dans ce contentieux, les demandeurs qui sont des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National, sont des victimes de nuisances de l'aéroport, sur le plan des émissions de particules fines et des nuisances sonores, lesquelles sont exacerbées par les violations systématiques des règles applicables pour les vols de nuit (des avions circulent la nuit en bénéficiant de certifications frauduleuses alors qu'en principe ce type d'avion est interdit de vol par la Loi en période nocturne).

Il est important de savoir que l'Etat possède 25% des parts de l'aéroport de Bruxelles-National, plus une voix et que les riverains exposés aux nuisances dépassent les 800.000 personnes.

Suite à leur plainte avec constitution de parties civiles contre « x » pour corruption et coalition de fonctionnaires, il s'avère que de manière unilatérale et sans prévenir les demandeurs, le Parquet a requalifié la plainte des demandeurs non plus comme une plainte contre « x » mais comme une plainte nominative contre une série d'individus nommés dans la plainte des concluants, alors que ces noms étaient mentionnés simplement au titre de témoins ou de suspects, dans le cadre d'une instruction à charge et à décharge, en vue de la manifestation de la vérité.

Le Parquet de Bruxelles a ainsi artificiellement manipulé la plainte avec constitution de partie civile des concluants contre « X » pour en arriver à un comptage fictif d'une majorité de résidents en Région flamande, pour d'une part déclarer la plainte des demandeurs irrecevable au regard de la loi sur l'emploi des langues, et d'autre part procéder à l'inculpation fictive de 14 personnes.

Donc d'une plainte qualifiée d'irrecevable par le Parquet, qui n'a donc pas été remise entre les mains du juge d'instruction qui avait été désigné pour la traiter, comment le Parquet procède-t-il à une inculpation de 14 personnes ? Et dans quel but, si ce n'est celui de nuire intentionnellement aux concluants en convoquant les « inculpés » au règlement de procédure, pour leur permettre de venir accabler les concluants avec des indemnités de procédure astronomiques qui s'élèvent ainsi artificiellement à quelques 20.000€, alors que pour un autre riverain de l'aéroport, qui s'est également constitué partie civile en citant nombre de personnes dans sa plainte contre « X », celle-ci ayant été déclarée irrecevable, PERSONNE n'a été inculpé et actuellement par un arrêt définitif de la même chambre des mise en accusation, avec autorité de chose jugée, ce riverain n'est condamné qu'aux frais, s'élevant à quelques dizaines d'euros (Cour appel Bruxelles, Dossier n° 2015/141 Notices n° BR25.99.2445/15 ,N° de rôle : 2019/FR/16).

Comment doit-on considérer de tels agissements du Parquet de Bruxelles, qui lèsent gravement les droits des demandeurs ? C'est cela précisément qui vient de faire l'objet d'un pourvoi sur base de l'article 441 du Code d'instruction criminelle pour remédier à ces injustices criantes.

Evidemment cette attitude du Parquet est constitutive d'un abus de procédure, puisqu'il ne lui appartenait pas de disqualifier une plainte contre « x » en plainte nominative, pour manipuler un faux comptage d'une prétendue majorité d'individus domiciliés en Flandre, dans le but de déclarer la plainte irrecevable, en manière telle qu'elle ne soit pas transmise au juge d'instruction censé la diligenter, et en outre, procéder à de fausses inculpations dans le chef de 14 personnes ...

De telles pratiques déloyales et constitutives d'abus de procédure dans le chef du Parquet de Bruxelles ont amené les demandeurs à devoir soulever un incident pour faux devant la Cour de cassation, s'agissant de ces fausses inculpations.

Il s'avère que cette attitude du Parquet de Bruxelles, constitutive d'abus de procédure et pour cause, a eu comme conséquence de « *paralyser le cours de la justice et de nuire* » aux intérêts des demandeurs.

Pour répondre aux remarques des parties adverses quant à la procédure, les demandeurs avaient de grands espoirs que la Cour de cassation et le Parquet de cassation puissent enfin remettre l'église au milieu du village, pour corriger sur le plan judiciaire les fausses inculpations auxquelles s'était prêté le Parquet de Bruxelles. Cette affaire fait l'objet d'une demande fondée sur l'art 441 du Code d'instruction criminelle.

Objet et exposé des moyens de la demande des requérants:

1) Les requérants sont victimes de discriminations fondées sur l'état civil, la naissance, l'état de santé actuel ou futur, une caractéristique physique ou génétique ou l'origine sociale en leur qualité de riverains BRUXELLOIS de l'aéroport de Bruxelles-National ;

2) Dans le cadre du critère protégé de l'interdiction de discrimination quant à leur état de santé actuel et futur, les requérants en leur qualité de BRUXELLOIS sont victimes de discrimination et traité de manière inégalitaire, dans le cadre général de la lutte contre la discrimination instauré par la loi du 10 mai 2007 en violation des dispositions suivantes :

« Les articles 10, 11, 23, 27 et 172 de la Constitution, les articles 11 et 14 de la Convention européenne des droits de l'homme, **les articles 22 et 26 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques**, l'article 8 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, les articles 5 et 6 de la Charte sociale européenne révisée, les conventions de l'Organisation internationale du travail n^{os} 87, 98 et 151 et l'article 1^{er} de la directive 2000/78/CE du Conseil du 27 novembre 2000 portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail ».

3) Afin de faire cesser les atteintes illicites à la protection de leur santé et de leur sécurité, les requérants BRUXELLOIS et leur familles qui résident depuis de nombreuses années à Bruxelles, où ils sont quotidiennement préjudiciés par les nuisances des avions décollant de l'aéroport de Brussels-National, à la fois par le manque de sommeil, la pollution liée aux particules fines, et l'incapacité de mener une vie normale sur leur lieu de domicile, ont introduit une plainte avec constitution de partie civile auprès du tribunal de première instance francophone de Bruxelles en date du 26 avril 2016 suivant procès-verbal de constitution de partie civile.

4) Les requérants BRUXELLOIS sont lésés par le non-respect de la loi et des obligations de santé publique par les autorités publiques qui gèrent le dossier des nuisances aériennes et les instances qui gèrent l'aéroport de Zaventem, en violation des réglementations applicables et en portant MANIFESTEMENT préjudice de manière discriminatoire aux requérants BRUXELLOIS :

4.1- Dans la Région de Bruxelles Capitale, sur base des normes récemment adoptées par l'OMS[1] et en utilisant les données officielles de la Région de Bruxelles Capitale[2], le bruit de l'aéroport fait plus de 744.500 victimes, à savoir 63% de la population de Bruxelles. Sur base des mêmes normes, 60% des domiciles, 64% des écoles et 65% des hôpitaux sont impactés[3]. Pendant la nuit, pas moins de 117.000 personnes, soit 10% de la population, est affecté selon les nouvelles normes de 40 dB. L'OMS conclut que[4]: "sleep disturbance is one of the most serious effects of environmental noise, causing both immediate effects and next-day and long-term effects on mental and cardiovascular health."

4.2- Les riverains subissent des concentrations dangereuses de particules ultrafines (10-20 nanomètres) plusieurs heures par jour[5];

4.3- 400.000 personnes meurent prématurément chaque année en Europe, dont 10.000 à 12.000 en Belgique, à cause la pollution de l'air[6]; Bruxelles est particulièrement concernée par cette question. La mise en place d'une politique de "zone basse émission" témoigne de la volonté des autorités bruxelloises de s'attaquer à cette question.

Références :

[1] <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2018/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>

[2] http://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/Carto_bruit_avion_Bxl2016_BIL

[3] Ces données sont calculées en utilisant les nouvelles normes de 45 dB Lden ; ceci est un indicateur du niveau de bruit calculé sur une journée entière.

[4] <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/policy/who-night-noise-guidelines-for-europe>

[5] <http://www.coeur-europe.be/images/Comparatif/MajorPublicHealthIssue-UltraFineParticles%20-LR.pdf>

[6] <https://www.eea.europa.eu/media/newsreleases/many-europeans-still-exposed-to-air-pollution-2015/premature-deaths-attributable-to-air-pollution>

5) Les requérants BRUXELLOIS subissent des discriminations par les biais introduits dans les cartes de contours de bruit, et ils s'inquiètent que les autorités compétentes sous-estiment les risques statistiques d'accident au-dessus de leurs domiciles.

6) Les autorités et acteurs économiques des activités de l'aéroport ne respectent pas la loi dans le cadre des décisions ministérielles relatives aux routes aériennes, qui violent les normes de bruit de la Région Bruxelles-Capitale. Les droits des requérants BRUXELLOIS sont lésés par la non-application de l'approche équilibrée définie dans l'Arrêté Royal du 25 septembre 2003.

7) Les requérants BRUXELLOIS ont également constaté que les mesures prises habituellement dans les autres pays (délocalisation des activités les plus polluantes, déplacement des pistes, programmes compensatoires) ne sont pas appliquées à l'aéroport de Bruxelles-National.

En particulier, les requérants BRUXELLOIS sont préjudiciés de manière discriminatoire par le fait qu'il n'existe pas de programme compensatoire comme à Liège-Bierset, Charleroi ou la plupart des aéroports Européens introduit une discrimination entre les citoyens.

8) Les requérants BRUXELLOIS ont également constaté que la rédaction du projet de loi de procédures aériennes, avait donné lieu à des manoeuvres illégales du Cabinet de la Ministre de la Mobilité dans le cadre du processus de sélection du bureau d'avocats chargé de rédiger cette "Vliegwet".

9) Les requérants BRUXELLOIS ont également constaté que ces manoeuvres visaient à affaiblir l'Administration compétente -à savoir le SPF Mobilité (et en particulier la DGTA ou Direction Générale du Transport Aérien)-, au profit de Belgocontrol, ce qui est de nature à léser leurs droits.

10) Les requérants BRUXELLOIS ont aussi découvert que la DGTA est mise dans l'impossibilité d'assurer sa mission légale de contrôle du respect des procédures aériennes prévu par la loi de 1937, du fait de manoeuvres et d'obstructions causées par Belgocontrol et le Cabinet ministériel du SPF Mobilité et Transport.

7/12/2018 - Ccl Etat belge

(21/01/2018 - Ccl Belgocontrol & Bac)

I. FAITS ET RETROACTES

1. Les requérants versent au dossier les certificats médicaux établissant les nuisances dont ils sont victimes à titre personnel

Ces nuisances sont confirmées officiellement par la pièce 42 : BRUXELLES ENVIRONNEMENT (IBGE), Evaluation des impacts sanitaire et économique du bruit des transports en région Bruxelles-Capitale, Collection fiches documentées, thématique bruit - fiche n° 57 (décembre 2016) :

" Dans ce cadre, Bruxelles Environnement, en charge de la mise en oeuvre du Plan Bruit, s'est appuyé sur l'approche méthodologique de l'OMS et sur les récentes études françaises afin de réaliser une première quantification des années de vie en bonne santé perdues par les Bruxellois du fait du bruit des transports en Région de Bruxelles-Capitale. Une évaluation de l'impact économique de ces effets sanitaires a également été réalisée.

En additionnant les résultats, la gêne et les troubles du sommeil liés au bruit des transports en RBC ont induit en 2011 une perte de 5.300 années de vie en bonne santé. Le bruit routier en est la première cause (70%), suivi du bruit du trafic aérien (24%) et du bruit ferroviaire (6%).

p.4 - En absolu, pour une population 10 fois plus importante, le nombre total d'années de vie en bonne santé perdues en agglomération parisienne du fait du bruit des transports est environ 14 fois plus élevé par rapport à la RBC (12,5 fois pour la gêne et 15 fois pour les troubles du sommeil). Ramené à une population équivalente (10.000 habitants par exemple), les ordres de grandeurs sont cependant relativement similaires bien que la répartition des contributions respectives des sources de bruit soit différente : la proportion des DALY engendrées par le bruit du trafic aérien est beaucoup plus importante en RBC qu'en AP

Figure 57.4 : Comparaison des DALY 2011 entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Agglomération Parisienne

RBC 2011 - gêne 32% / sommeil 18% / global 24%

AP 2011 - gêne 15% / sommeil 1% / global 7%

Pour 10.000 habitants, Brussels Airport a induit une perte de 15 années de vie en bonne santé en 2011, soit 3 fois plus que les DALY engendrées par l'ensemble des aéroports de l'agglomération parisienne. "

III. A. A titre principal : recevabilité de l'action en cessation

La présente action en cessation est fondée sur la loi du 10 mai 2007 et les traités internationaux directement applicable en Belgique, « Les articles 10, 11, 23, 27 et 172 de la Constitution, les articles 11 et 14 de la Convention européenne des droits de l'homme, **les articles 22 et 26 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques**, l'article 8 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels

Le non-respect des interdictions de vols de nuit, porte atteinte aux droits des concluant, ce qui porte atteinte à la qualité de vie avec des répercussions sur l'ensemble de leurs activités et état de santé , exercice d'une activité économique, sociale, culturelle etc

III. B. A titre subsidiaire : fondement de l'action en cessation

La dégradation des conditions de vie des concluant due aux nuisances - plus particulièrement la surexposition nocturne - empêche de vivre correctement, de mener une vie sociale normale et impacte le développement des activités économiques, sociales etc

De même les atteintes discriminatoires dégradent la santé des concluant :

- article - [Bruit dans l'environnement: l'OMS recommande de réduire les nuisances des avions](#)
" Catherine Bouland, professeure à l'école de santé publique de l'ULB, souligne que de nombreuses zones à Bruxelles dépassent ces normes, en particulier à proximité de l'aéroport et des grands axes routiers. "Cela provoque potentiellement des problèmes cardio-vasculaires, des problèmes de sommeil, de stress, de l'irritabilité, des problèmes de performances intellectuelles, en particulier pour l'apprentissage des enfants dans les écoles exposées au bruit, et des problèmes immunitaires aussi. Tous ces effets sont attribuables à des environnements bruyants."

- article - [Effets des nuisances aériennes sur la scolarité et la santé des enfants ...](#)

Altération de la compréhension de la parole et de l'acquisition du langage

Difficulté à réaliser des tâches complexes

Retard dans l'apprentissage de la lecture

Le stress et ses effets sur le système endocrinien

Les troubles du sommeil et leurs effets sur le système cardio-vasculaires

- article - [Le sommeil de votre enfant - ONE : Le sommeil est nécessaire à la croissance des enfants et à la maturation de leur système nerveux. Pendant qu'ils dorment, l'hormone de croissance est ...](#)

La comparaison entre les riverains de l'aéroport de Bruxelles National par rapport à Paris sur base de 10.000 personnes (supra) : confirme les atteintes aux critères protégés de l'accès, la participation et tout autre exercice d'une activité économique, sociale, culturelle ou politique accessible au public en raison de l'impact direct du traitement défavorable la nuit ;

Les défenseurs développent une vue réductrice et malhonnête de la défense alors que manifestement - le critère protégé de "l'accès, la participation et tout autre exercice d'une activité économique, sociale, culturelle ou politique accessible au public" est lié au droit à la santé : la surexposition aux nuisances sonores, plus particulièrement nocturnes, qui constitue une violation du droit à la santé et une atteinte à un critère protégé, au minimum d'un accès égal à l'éducation pour les enfants

Comme le Parquet a déposé avant la 1ère audience d'introduction et sans avoir reçu le 1er dossier de pièces , il lui appartient en présence de multiples faits délictueux de faire application de l'art. 29 CiCr pour instruction/poursuite pénale ;

Outre la violation du droit à la santé et de l'atteinte au critère protégé (de l'accès, la participation et

tout autre exercice d'une activité économique, sociale, culturelle ou politique accessible au public), discriminés en qualité de riverains bruxellois de l'aéroport de Bruxelles National, exigent à juste titre et à bon droit l'application de l'art. 29 CiCr

III. B. b. Les demanderesses démontrent leur distinction de traitement, soit en leur qualité de riverains de l'aéroport de Bruxelles National ;

Les demanderesses démontrent leur distinction de traitement eu égard aux dépassements des normes de bruit fixées par la Région de Bruxelles, ainsi que par rapport aux recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé : cfr la note "OMS" détaillant le mode de calcul
article - [Bruit dans l'environnement: l'OMS recommande de réduire les nuisances des avions](#)

En Région bruxelloise, le bruit moyen des avions ne peut dépasser 55 à 65 dB en fonction des zones déterminées. Pendant la nuit, ces valeurs vont de 45 à 55 dB. L'OMS préconise désormais "fortement" de maintenir le niveau sonore produit par le trafic aérien en dessous de 54 dB en journée et de 44 dB la nuit, selon les "Directives relatives au bruit dans l'environnement" publiées officiellement mercredi.

Indiscutablement la discrimination est établie entre l'agglomération parisienne et la RBC (document 42) -les documents/cartes de la défense (statistiques relatives aux atterrissages et décollages en 2017) établissent la démonstration qu'au-delà de la RBC, ce sont les riverains des toutes les régions qui sont victimes de discrimination : il s'agit, comme le démontre les cartes et les statistiques de la défense, d'un problème de santé publique qui ne peut être réduit à une région ou à une langue et qui relève de la responsabilité du fédéral ...

Les niveaux sonores les plus importants sont observés aux abords de l'aéroport et sous les routes aériennes du canal, du ring nord et vers l'est", raison pour laquelle la RBC a lancé 3 cessations environnementales pour le 6-7h, la route du canal et le virage gauche ;

La justice a donné droit aux cessations environnementales 6-7h et canal ;

Le juge a expliqué ne pas avoir suffisamment d'infractions pour juger la cessation virage gauche - les communes de WSL & WSP ont mis en place un réseau de sonomètres et les 1ers résultats de +/- 15% d'infraction permettrait à ces 2 communes de relancer la cessation environnementale virage gauche

article - [Survol: "C'est un jugement très équilibré", note le ministre Bellot](#)

" Nouvelle victoire pour le gouvernement bruxellois et plusieurs communes de la capitale sur le survol de la ville par les avions décollant depuis le Brussels Airport : la Justice bruxelloise a rendu un jugement sur l'action en cessation environnementale introduite en juin 2016 par la ministre de l'Environnement Céline Fremault (cdH) et plusieurs communes bruxelloises. Le jugement donne raison aux plaignants. Le juge s'est essentiellement basé sur les violations et demande la fin des violations des normes de bruit bruxelloise sur la route du Canal et la route du Ring entre 23h et 7h du matin ainsi que des nuisances réduites sur la O1 pendant la même tranche horaire (les routes ne sont pas supprimées). L'autre aspect concerne l'approche équilibrée : le juge donne raison à l'est en suivant les plaignants et en enjoignant à l'Etat de réaliser une étude d'incidences sur l'activité de l'aéroport

national et son impact et de proposer des alternatives pour réduire les nuisances (page 96 du jugement). Il donne 4 mois à l'Etat fédéral pour exécuter le jugement sous peine d'une astreinte de 100.000 euros par semaine. Il demande la réalisation de cette étude dans les 12 mois (20/07/2017) "

article - [Nuisances des avions : le gouvernement fédéral ne fera pas appel du jugement sur les normes de bruit à Bruxelles](#)

Les affirmations des demanderesse relatives à une prétendue absence d' « approche équilibrée » dans la gestion de l'aéroport démontrent une distinction de traitement dont seraient victimes les « requérants bruxellois "

La réalisation d'une étude d'incidences dans les 12 mois sur l'activité de l'aéroport national et son impact qui est de proposer des alternatives pour réduire les nuisances (page 96 du jugement) met en exergue la violation du droit à la santé et à l'atteinte du critère protégé (accès, exercice d'une activité accessible au public)

- Quant à la sécurité :

Un avion se brise en deux à Zaventem

<https://www.7sur7.be/7s7/fr/1505/Monde/article/detail/288688/2008/05/25/Un-avion-se-brise-en-deux-a-Zaventem.dhtml>

Comment se fait-il que le ministre Bellot n'a pas encore mis en place l'autorité de gestion des nuisances aéroportuaires ?

(*) Document 28 04/02/2016 : Autorité de gestion des nuisances aéroportuaires (programmes 70 & 71 - AB 33.22..70.11.00.16 personnel statutaire, AB 33.22.71.12.11.01 biens non durables et services à l'excl. des dépenses informatiques, AB 33.22.71.12.11.04 informatique, AB 33.22.71.74.22.01 bien meubles sauf informatique, AB 33.22.71.74.22.04 informatique)

Les carences sont encore attestées par cet article - [PLAN COMMUNAL DE LUTTE CONTRE LE BRUIT \(PCLB\)](#)

Les autorités fédérales compétentes doivent élaborer sans délai un plan définitif de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National afin de réduire de manière drastique et durable les inconvénients occasionnés à plusieurs centaines de milliers d'habitants, où qu'ils soient domiciliés, résultant de son exploitation.

C. Quant à la demande d'astreinte

Le respect de la Loi (obligation de faire) quant aux interdictions des vols de nuit, rentre dans le champ d'application de l'octroi d'astreintes en vue d'assurer la vie paisible des concluant :

article - [Le fédéral n'apporte pas de solutions au survol de Bruxelles \(L'Echo - 23/11/2017\)](#)

document - [Courrier du Ministre Bellot à la RBC \(24/11/2017\)](#)

article - [Nuisances aériennes: deux associations en Justice face à l'attitude "hors-la-loi" du](#)

[gouvernement \(RTBF - 27/11/2017\)](#)

article - [Survol de Bruxelles : Céline Fremault juge les réponses du Fédéral "insatisfaisantes" \(LaLibre - 27/11/2017\)](#)

article - Nuisances des avions - Bruxelles estime avoir assez attendu et saisit une nouvelle fois la Justice : [communiqué de presse \(21/6/2018\)](#) - [communiqué de presse 2 \(21/6/2018\)](#)

article - [Bruxelles estime avoir assez attendu et saisit une nouvelle fois la Justice \(LaLibre - 21/6/2018\)](#)

Discriminations quant au non-respect de la sécurité (sabotage de la cellule de contrôle du respect des normes de sécurité) l'organe de contrôle

Les dispositions légales intentionnellement violées au préjudice de et en manière discriminante à l'encontre des requérants:

- Les articles 9 et 20, 4° de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relatif à la lutte contre le bruit en milieu urbain ainsi que les articles 2 et 5 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien, créé directement ou indirectement, ou laissé perdurer une gêne sonore dépassant les normes fixées par le Gouvernement ;
- S'agissant du non-respect des normes de bruit environnementales de la Région de Bruxelles-Capitale :
- En particulier, l'article 34 de l'Arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C. (raison sociale modifiée en B.A.C. par la suite), tel que publié au Moniteur belge du 15 juillet 2004 page 55.640 et suivantes, règle le respect des normes de bruit environnementales de la RBC en ces termes :
- "Art. 34. Le titulaire respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'Etat fédéral." S'agissant de la violation de la Loi par B.A.C., son Chief Executive Officer Arnaud FEIST & X :
- Le Conseil d'État a rejeté le 12 novembre 2016 le recours introduit par Brussels Airport Company à propos des normes de bruit (annexe 12) : « ... Le Conseil d'État a rejeté le recours introduit par Brussels Airport Company à propos des normes de bruit. L'exploitant de l'aéroport avait demandé de suspendre la décision mettant fin à la marge de tolérance sur les normes de bruit concernant le survol de Bruxelles, mais la haute juridiction a estimé que la partie concernée n'avait démontré aucun intérêt légitime à sa demande ... »
- La violation de la certification et la catégorisation des avions en fonction de QC en application de l'article 3 § 1^{er} de l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National (MB 11.06.2004 page 44.008)
- l'arrêté ministériel du 27 juillet 2009 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National

- le non-respect de la MTOW comme base de la certification acoustique (art 5 AR 21 septembre 2003 sur les restrictions d'exploitation à BruxNat « §3. Les restrictions d'exploitation basées sur les performances opérationnelles se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification de l'annexe 16, volume 1, troisième édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale. »
- le non-respect des autorisations de départ si le décollage n'est pas conforme à l'Arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National
- les articles 4.5.1.1 et 4.5.1.3 du document 4444 de l'OACI, qui est d'application directe, « les autorisations du contrôle aérien sont délivrées uniquement afin d'accélérer la circulation aérienne et de séparer les aéronefs et sont basées sur la circulation dont les services de la circulation aérienne ont connaissance, dans la mesure où cette circulation affecte la sécurité des vols ». « Les autorisations ATC ne sauraient justifier une infraction à un règlement quelconque applicable en vue d'assurer la sécurité aérienne ou pour tout autre objet et ne dégagent pas le pilote commandant de bord de ses responsabilités en cas de violation éventuelle des règlements en vigueur ».
- l'article 38 de la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne suivant laquelle c'est bien aux fonctionnaires de l'administration de l'aéronautique désignés par le Roi et assermentés à cette fin qu'il appartient de veiller au respect de cette loi (notamment au respect de l'article 14bis de celle-ci qui incrimine tout exploitant d'aéronef qui aura effectué un décollage ou un atterrissage sur l'aéroport coordonné de Bruxelles-National sans posséder de créneau horaire) et de ses arrêtés d'exécution (en ce compris l'arrêté royal du 25 septembre 2003)
- l'article 32 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne parmi les dispositions pénales suivantes :

« CHAPITRE II. _ Dispositions pénales.

Art. 11. Sera puni d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de dix francs à vingt-cinq francs ou d'une de ces peines seulement:

1° Tout commandant qui aura entrepris un vol sans avoir à bord les documents prescrits par les règlements;

2° Tout commandant qui aura contrevenu aux prescriptions réglementaires relatives à la tenue des documents de bord ou de tous autres intéressant l'aéronef;

3° Tout exploitant d'un aéronef qui ne produira pas, sur la réquisition des autorités compétentes, les carnets de route et livrets de moteurs et d'appareils intéressant un aéronef pendant la durée prescrite pour la conservation de ces documents.

[...]

Art. 14. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement:

1° Tout commandant qui aura atterri ou pris le départ hors d'un aérodrome sans l'autorisation préalable de l'autorité compétente;

2° Tout commandant qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef non immatriculé ou non pourvu soit d'une licence, soit d'un certificat de navigabilité ou dont la licence ou le certificat de navigabilité a cessé d'être valable;

3° Tout commandant qui, sans en avoir obtenu les autorisations nécessaires, aura affecté un aéronef, soit au transport rémunéré des personnes ou des choses, soit à un travail aérien tel que vol d'apprentissage, prise de vues, publicité ou propagande.

S'il y avait un passager à bord, le maximum de la peine d'emprisonnement sera élevé à trois ans et le maximum de l'amende porté à cinq mille francs. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

Sera puni des mêmes peines, l'exploitant qui aura sciemment permis l'envol ou l'atterrissage.

Art. 14bis.<Inséré par L 2008-12-22/33, art. 7; En vigueur : 08-01-2009> § 1er. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de mille à vingt mille euros, ou d'une de ces peines seulement :

1° tout exploitant d'aéronef qui aura effectué un décollage ou un atterrissage sur l'aéroport coordonné de Bruxelles-National sans posséder de créneau horaire;

2° tout exploitant d'aéronef qui aura effectué [1 intentionnellement]1 un décollage ou un atterrissage sur l'aéroport coordonné de Bruxelles-National entre 23 heures et 5 h 59 m, sans disposer d'un créneau horaire nocturne;

3° tout exploitant d'aéronef qui aura effectué [1 intentionnellement et répétitivement]1 un décollage ou un atterrissage sur l'aéroport coordonné de Bruxelles-National à un horaire significativement différent du créneau horaire qui lui a été attribué, au détriment des activités de l'aéroport ou du trafic aérien, ou qui aura effectué un décollage ou un atterrissage sur l'aéroport coordonné de Bruxelles-National d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution du créneau horaire, au détriment des activités de l'aéroport ou du trafic aérien.

§ 2. Le Roi peut adapter l'horaire de la période nocturne visée au § 1er, 2°.

(1)<L 2009-06-17/01, art. 4, 013; En vigueur : 06-07-2009>

Art. 15. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant ou exploitant d'un aéronef qui aura frauduleusement détruit les livres ou documents de bord ou tout autre document relatif à un aéronef avant l'expiration de la durée de validité des documents ou du terme pendant lequel ils doivent être conservés.

[...]

Art. 18. Sera puni d'une amende de vingt-six francs à mille francs et d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans, quiconque, sans l'autorisation de l'exploitant, se sera servi d'un aéronef ou aura tenté de s'en servir.

[...]

Art. 20. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de vingt-six francs à trois mille francs ou d'une de ces peines seulement tout commandant qui aura contrevenu aux prescriptions des arrêtés pris en exécution de l'article 4 de la présente loi.

Dans le cas de fuite ou de refus d'atterrir, il sera condamné à un emprisonnement de six mois à cinq ans et à une amende de mille francs à cinq mille francs.

Le commandant qui aura enfreint les prescriptions visées au présent article est tenu d'atterrir sur l'aérodrome douanier beige le plus proche ou sur celui qui lui sera indiqué.

S'il s'est aperçu qu'il est engagé sur une zone interdite, il doit donner le signal de détresse et atterrir aussitôt.

S'il ne s'en est pas aperçu, il est tenu d'atterrir aussitôt qu'il y aura été invité.

Art. 21. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de cent francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui contreviendra aux dispositions réglementaires relatives aux feux et signaux ainsi qu'à la circulation des aéronefs.

(Est puni d'une amende de cinq cents euros à cinq mille euros, la compagnie aérienne ou le commandant de l'aéronef qui ne respecte pas les routes de vol publiées dans la Publication d'informations aéronautiques (A.I.P.), qui lui sont assignées par les services de contrôle de la circulation aérienne.) <L 2006-05-15/38, art. 14, 011; En vigueur : 18-06-2006>

Art. 22. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura embarqué

ou débarqué des passagers ou des marchandises en contravention aux prescriptions réglementaires.

Art. 23. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura survolé une agglomération ou tout autre lieu fréquenté au moment du vol, tel que plage, hippodrome ou stade, à une altitude inférieure à celle qui est prescrite par les règlements.

Art. 24. Seront punis des peines prévues à l'article précédent:

1° Tout commandant qui, sans nécessité, effectue un vol ou une manoeuvre de nature à mettre en danger les personnes embarquées à bord de l'aéronef ou les personnes et les biens à la surface du sol;

2° Quiconque, sans autorisation, aura utilisé un aéronef pour effectuer des exercices de gymnastique ou d'équilibre.

Art. 25. Sera puni des mêmes peines, tout commandant qui aura effectué au-dessus d'une agglomération des exercices réputés acrobatiques, notamment ceux comportant des changements brutaux d'altitude ou d'assiette de l'aéronef, ou des manoeuvres de nature à créer un danger pour la sécurité publique.

[...]

Art. 30. <L 20-07-1976, art. 3, § 2> § 1. Sera puni de dix à vingt ans de (réclusion): <L 2003-01-23/42, art. 115, 009; En vigueur : 13-03-2003>

1° celui qui illicitement et intentionnellement accomplit ou tente d'accomplir, de quelque manière que ce soit, un acte de nature à compromettre la navigabilité ou la sécurité de vol d'un aéronef privé ou d'Etat;

2° celui qui, sans droit, par violences ou menaces ou par tout autre moyen que ce soit, s'empare d'un aéronef privé ou d'Etat, en exerce le contrôle, le détourne de sa route ou tente de commettre l'un de ces faits.

§ 2. La peine sera (de réclusion de vingt à trente ans) : <L 2003-01-23/42, art. 115, 009; En vigueur : 13-03-2003>

1° si l'infraction a causé une lésion corporelle, soit une maladie paraissant incurable, soit une [1 incapacité de travail personnel de plus de quatre mois]1, soit la perte de l'usage absolu d'un organe;

2° si l'infraction a eu pour conséquence la destruction de l'aéronef;

3° si l'infraction a été accompagnée ou suivie de la détention illégale d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord de l'aéronef.

§ 3. (La réclusion à perpétuité) sera prononcée si l'infraction a causé la mort d'une ou de plusieurs personnes. <L 1996-07-10/42, art. 15, 005; En vigueur : 11-08-1996>

§ 4. Les peines prévues à l'article 347bis du Code pénal seront appliquées si l'infraction a été accompagnée ou suivie de la prise d'otages.

(1)<L 2016-02-05/11, art. 34, 018; En vigueur : 29-02-2016>

Art. 32. Dans le cas où elles ne seraient pas punies d'une peine spéciale par la présente loi, les infractions (aux règlements de la Communauté européenne relatifs à l'aviation civile et) aux dispositions des arrêtés royaux pris en exécution de cette loi seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de (deux cents euros à quatre millions d'euros) ou d'une de ces peines seulement. <L 2006-05-15/38, art. 18, 1°, 011; En vigueur : 18-06-2006>

Les infractions aux règlements édictés par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique seront punies d'un emprisonnement (de huit jours à un an et d'une amende de deux cents euros à un million d'euros) ou d'une de ces peines seulement. <L 2006-05-15/38, art. 18, 2°, 011; En vigueur : 18-06-2006>

Les arrêtés royaux ou ministériels qui, dans des circonstances exceptionnelles, interdiront provisoirement la circulation des aéronefs au-dessus de certaines zones du territoire ou prendront toutes autres mesures urgentes avec effet immédiat, détermineront les modes de publicité, tels la radiophonie ou l'affichage sur les aérodromes, par lesquels ils seront portés, en raison de l'urgence, à la connaissance des intéressés.

[1 ...]1

(1)<L 2016-12-25/43, art. 53, 019; En vigueur : 07-08-2017>

Art. 33. Tout commandant qui, condamné pour une infraction prévue par la présente loi ou par les arrêtés pris pour son exécution, commettra une nouvelle infraction à ces lois ou arrêtés dans un délai de cinq ans à compter du jour où il a subi ou prescrit sa peine, pourra être condamné à une peine double du maximum porté contre l'infraction.

Art. 34. (Toutes les dispositions du Livre Ier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et par les arrêtés pris pour l'exécution de celle-ci.) <L 06-08-1973, art. 2>

Toutefois, en ce cas de délit, le tribunal pourra décider qu'il n'y a pas lieu d'appliquer l'article 43 du Code pénal.

Art. 35. Les pénalités prévues par la présente loi sont édictées sans préjudice de l'application de celles prévues par d'autres lois pénales ou fiscales.

Elles seront, en outre, appliquées sans préjudice des sanctions administratives ou disciplinaires et des dommages-intérêts, s'il y a lieu.

(Toutefois, l'action publique relative aux infractions pour lesquelles une amende administrative a été imposée conformément au chapitre III est éteinte.) <L 2008-12-22/33, art. 8, 012; En vigueur : 08-01-2009>

Art. 36. Les infractions commises à bord d'un aéronef belge en vol (privé ou d'Etat) sont réputées commises en Belgique et peuvent y être poursuivies même si l'inculpé n'est pas trouvé sur le territoire du Royaume. <L 06-08-1973, art. 3>

Sont compétents pour la poursuite de ces infractions et de celles prévues par la présente loi et par les arrêtés pris pour son exécution, le procureur du Roi (...) du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'inculpé, celui du lieu où il pourra être trouvé et, à leur défaut, celui de Bruxelles. <L 1991-07-18/36, art. 5, 004; En vigueur : 01-01-1992>

Les articles 6 à 13 de la loi du 17 avril 1878 formant le titre préliminaire du Code de procédure pénale s'appliquent aux infractions commises à bord d'un aéronef étranger en vol, comme si le fait s'était accompli hors du territoire du Royaume. En outre, le coupable d'un crime ou d'un délit commis à bord d'un aéronef étranger en vol pourra être poursuivi en Belgique, si lui-même ou la victime est de nationalité belge ou si l'appareil atterrit en Belgique après l'infraction.

Sont compétents pour la poursuite des infractions visées à l'alinéa précédent, le procureur du Roi du lieu de la résidence de l'inculpé, celui du lieu où l'inculpé aura été trouvé, celui du lieu de l'atterrissage, et, à leur défaut, le procureur du Roi de Bruxelles.

Art. 37. Les aéronefs dont les documents de bord prescrits par les règlements ne sont pas produits ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation pourront être retenus aux frais et risques de l'exploitant, (par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué) jusqu'à ce que l'identité de l'appareil ou de l'exploitant ait été établie. <L 1999-05-03/30, art. 3, 006; En vigueur : 01-03-1999>

Les aéronefs qui ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la navigabilité ou pour lesquels les péages, taxes, redevances ou droits réglementaires n'auront pas été liquidés pourront de même être retenus dans les conditions fixées par les règlements, jusqu'à ce que ces prescriptions soient exécutées.

Art. 38. <L 1999-05-03/30, art. 4, 006; En vigueur : 01-03-1999> § 1er. Sans préjudice des compétences des membres du personnel des services de police, les fonctionnaires de l'administration de l'aéronautique désignés par le Roi et assermentés à cette fin, veillent au respect des conventions aériennes, des accords internationaux aériens et accords internationaux de sûreté aéronautique, des plans de sûreté aéronautique, de la présente loi et des arrêtés d'exécution de cette loi, (les règlements visés à l'article 176bis de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et les conditions d'utilisation des installations aéroportuaires visées à l'article 30, 3°, de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires) et, à l'exécution par des membres des inspections aéroportuaires des contrôles de sûreté et d'accès, sur le territoire de la Belgique et à bord des aéronefs immatriculés en Belgique. <AR 2004-05-27/44, art. 53, 010; En vigueur : 29-12-2004>

§ 2. Les fonctionnaires visés au § 1er constatent par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux lois et arrêtés d'exécution concernant la navigation aérienne ainsi que les infractions aux règlements visés au § 1er, qu'ils constatent sur le territoire de la Belgique et à bord des aéronefs immatriculés en Belgique.

Ces procès-verbaux sont transmis sur-le-champ au procureur du Roi compétent. Ils en transmettent une copie à l'inspecteur en chef.

(Le procureur du Roi dispose d'un délai de nonante jours, à compter du jour de la réception du procès-verbal pour communiquer par écrit au fonctionnaire visé à l'article 46, § 1er :

1° qu'une information ou une instruction judiciaire a été ouverte, ou;

2° que des poursuites ont été entamées, ou;

3° qu'il a été fait application des articles 216bis ou 216ter du Code d'instruction criminelle, ou;

4° que le dossier a été classé sans suite pour des motifs relatifs aux éléments constitutifs de l'infraction, ou;

5° que le dossier a été classé sans suite pour des motifs qui ne sont pas relatifs aux éléments constitutifs de l'infraction.) <L 2008-12-22/33, art. 9, 012; En vigueur : 08-01-2009>

§ 3. Les fonctionnaires visés au § 1er ont le pouvoir de retenir les aéronefs, et de se faire remettre les explosifs, armes et munitions de même que tous les objets trouvés en contravention aux prescriptions légales ou réglementaires.

§ 4. Les fonctionnaires visés au § 1er peuvent procéder ou faire procéder sous leur direction et leur responsabilité à un contrôle de sûreté de toute personne qui est sur le point de passer du côté ville au côté piste ou qui est sur le point d'embarquer dans un aéronef ainsi que de ses bagages.

Ils doivent procéder à ce contrôle chaque fois qu'ils en sont requis par le commandant de l'aéronef dans lequel la personne à contrôler est sur le point d'embarquer.

Ils interdisent l'accès à bord de toute personne qui, sans motif légitime, s'oppose ou se refuse à un contrôle de sûreté.

§ 5. Les fonctionnaires visés au § 1er peuvent soumettre ou faire soumettre sous leur direction et leur responsabilité à un contrôle de sûreté le fret destiné au transport aérien. Ils peuvent interdire le transport de fret si l'expéditeur ne se soumet pas à un tel contrôle.

§ 6. Les fonctionnaires visés au § 1er informent immédiatement les services de police compétents de toute autre infraction dont ils apprennent l'existence dans l'exercice de leurs attributions.

Les services de police qui, à l'occasion de l'exercice de leurs compétences, prennent connaissance d'infractions définies dans la présente loi et ses arrêtés d'exécution ou de menaces contre la sûreté de l'aviation civile, en informent immédiatement le chef du service de l'inspection aéronautique.

§ 7. Les fonctionnaires visés au § 1er peuvent uniquement dans l'exercice de leur mission visée au § 1er :

1° à l'exclusion des lieux d'habitation, pénétrer librement, à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, dans les lieux où la présente loi est applicable ainsi que dans les aéronefs et y procéder à des contrôles de sûreté;

2° procéder à tout examen, contrôle et audition et recueillir toutes informations qu'ils estiment nécessaires pour s'assurer que les dispositions de la législation dont ils exercent la surveillance, sont effectivement observées, et notamment :

a) interroger toute personne dont ils estiment l'audition nécessaire sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de la surveillance;

b) effectuer des contrôles d'identité des personnes qui se trouvent du côté piste des aéroports dans les cas et conformément à la procédure prévus à l'article 34, § 1er et § 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police;

c) se faire produire, sans déplacement, pour en prendre connaissance, tout livres, registres, documents, disques, bandes, disquettes ou n'importe quels autres supports d'information contenant des données dont l'établissement, la tenue ou la conservation sont prescrits par la législation dont ils exercent la surveillance et en prendre des extraits, des duplicata, des impressions, des listages, des copies ou des photocopies ou se faire fournir ceux-ci sans frais ou même se faire remettre n'importe quel support d'information visé au présent point contre récépissé;

d) se faire produire, sans déplacement, pour en prendre connaissance, tout autres livres, registres, documents, disques, disquettes, bandes ou n'importe quels autres supports d'information qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission et en prendre des extraits, des duplicata, des impressions, des listages, des copies ou des photocopies ou se faire fournir ceux-ci sans frais ou même se faire remettre n'importe quels supports d'information visés au présent point contre récépissé;

e) prélever et emporter des échantillons de toutes matières ouvrées ou achevées de produits et substances, conservés, utilisés ou manipulés aux fins d'analyse ou pour l'administration de la preuve d'une infraction, à condition que les détenteurs de ces matières, produits et substances, l'employeur, ses préposés ou mandataires, en soient avertis. Le cas échéant, les détenteurs desdits produits, matières et substances, l'employeur, ses préposés ou mandataires, doivent fournir les emballages nécessaires pour le transport et la conservation de ces échantillons. Le Roi détermine les conditions dans lesquelles et les modalités selon lesquelles ces échantillons sont prélevés, emportés et analysés.

Le Roi détermine les conditions et modalités de l'agrément des personnes physiques ou morales, compétentes pour exécuter les analyses visées au présent point;

f) se faire remettre contre récépissé ou mettre sous scellés d'autres biens mobiliers que ceux visés au c, d ou e, en ce compris les biens mobiliers qui sont immeubles par incorporation ou par destination, que le contrevenant en soit propriétaire ou pas, qui sont soumis à leur contrôle ou par lesquels des infractions aux législations dont ils exercent la surveillance peuvent être constatées lorsque cela est nécessaire à l'établissement de la preuve de ces infractions ou lorsque le danger existe qu'avec ces biens, les infractions persistent ou que de nouvelles infractions soient commises;

g) faire des constatations en faisant des photos et des prises de vue par film ou vidéo.

Art. 38bis. (abrogé) <L 1999-05-03/30, art. 11, 006; En vigueur : 01-03-1999>

Art. 39. <L 1999-05-03/30, art. 5, 006; En vigueur : 01-03-1999> § 1er. (Les compétences attribuées par l'article 38, § 1er, et §§ 3 jusqu'à 5, à des fonctionnaires de l'inspection aéronautique peuvent également être attribuées par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, aux conditions qu'il détermine, à des membres du personnel en charge de l'inspection aéroportuaire de l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National en ce qui concerne :

1° (les infractions aux règlements visés à l'article 176bis de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et aux conditions d'utilisation des installations aéroportuaires visées à l'article 30, 3°, de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, qui ne sont pas passibles de sanctions pénales;)<AR 2004-05-27/44, art. 54, 010; En vigueur : 29-12-2004>

2° les infractions à la présente loi constatées à l'occasion des contrôles de sûreté et d'accès, lors de l'embarquement à bord d'un avion ou lors du passage du côté ville vers le côté piste [1 de l'aéroport concerné]1;

3° la constatation des accidents et les règles de circulation côté piste [1 de l'aéroport concerné]1;

4° le contrôle et la constatation d'infractions au plan de sûreté et de sécurité [1 de l'aéroport concerné]1, approuvé par [1 la Direction générale Transport aérien]1;

5° la constatation, au sein de l'aéroport [1 concerné]1, d'infractions à la législation aéronautique commises par des passagers à bord d'avions immatriculés dans la matricule aéronautique belge et qui ont l'aéroport [1 concerné]1 comme destination.

[1 Les membres du personnel en charge de l'inspection aéroportuaire de l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National sont, en ce qui concerne l'exercice des compétences visées dans le présent alinéa, toujours placés sous l'autorité de l'inspecteur en chef et l'inspecteur en chef adjoint de l'inspection aéroportuaire. Ils ne peuvent, dans l'exercice de ces compétences recevoir aucune directive de l'exploitant de l'aéroport.]1

Ils ont, en vue de l'exécution de leurs tâches d'inspection, accès à tous les bâtiments et installations situés à l'intérieur de l'aéroport dans lequel ils sont désignés. Ils peuvent à cet effet effectuer des contrôles d'identité, dans les cas et conformément à la procédure prévus à l'article 34, §§ 1er et 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police.

Ils transmettront les procès-verbaux qu'ils auront dressés sur-le-champ au procureur du Roi compétent. Ils en transmettent une copie à l'Inspecteur en chef.

[1 § 2. Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, aux conditions qu'il détermine, peut attribuer les compétences visées à l'article 38, § 1er, et §§ 3 à 5, à des membres du personnel en charge de l'inspection aéroportuaire des exploitants des aéroports d'Anvers, Ostende-Bruges, Courtrai-Wevelgem, Charleroi-Gosselies et Liège-Bierset en ce qui concerne les matières visées au § 1er, alinéa 1er, 2°, 3°, 4° et 5°.

Les membres du personnel en charge de l'inspection aéroportuaire de l'exploitant de l'aéroport concerné sont, en ce qui concerne l'exercice des compétences mentionnées dans l'alinéa 1er, toujours placés sous l'autorité de l'Inspecteur en chef et l'Inspecteur en chef adjoint de l'inspection aéroportuaire de l'aéroport concerné. Ils ne peuvent, dans l'exercice de ces compétences recevoir aucune directive de l'exploitant de l'aéroport.

[2 Ils ont, en vue de l'exécution de leurs tâches d'inspection, accès à tous les bâtiments et installations situés à l'intérieur de l'aéroport dans lequel ils sont désignés. Ils peuvent à cet effet effectuer des contrôles d'identité, dans les cas et conformément à la procédure prévus à l'article 34, § § 1er et 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police.]2

[2 Ils transmettront les procès-verbaux qu'ils auront dressés sur-le-champ au procureur du Roi compétent. Ils en transmettent une copie à l'Inspecteur en chef.]2

(1)<L 2009-12-30/01, art. 12, 014; En vigueur : 10-01-2010>

(2)<L 2010-12-29/01, art. 103, 015; En vigueur : 10-01-2011>

[...]

Art. 41. <L 1999-05-03/30, art. 7, 006; En vigueur : 01-03-1999> En vue de l'exercice de leurs compétences, les services de police peuvent demander la collaboration des fonctionnaires visés aux articles 38, § 1er, et 39, § 2.

En vue de l'exercice de leurs compétences, les fonctionnaires visés à l'article 38, § 1er, peuvent demander la collaboration des services de police.

Art. 42. (Inséré par L 1999-05-03/30, art. 8, En vigueur : 01-03-1999) Les grades fonctionnels uniformes, les conditions requises en matière de certification et de formation du personnel de l'inspection aéronautique et des inspections aéroportuaires ainsi que les conditions à remplir pour la délivrance des licences et qualifications par le ministre chargé de l'administration de l'aéronautique, leur suspension et retrait sont fixés par le Roi.

[...]

CHAPITRE III. - Amendes administratives <Inséré par L 2008-12-22/33, art. 11; En vigueur : 08-01-2009>

Art. 45. <Inséré par L 2008-12-22/33, art. 11; En vigueur : 08-01-2009> Les infractions visées aux articles 11 à 26bis, à l'article 27, § 1er, 1°, 2°, 3°, 6°, à l'article 27, § 2, à l'article 27bis, à l'article 28 et à l'article 32 sont punissables d'une amende administrative sauf si le procureur du Roi a fait application de l'article 38, § 2, alinéa 3, points 1° à 4°.

L'amende administrative est appliquée sans préjudice d'autres sanctions administratives ou disciplinaires.

Art. 46. <Inséré par L 2008-12-22/33, art. 11; En vigueur : 08-01-2009> § 1er. Après que le procureur du Roi ait envoyé la communication visée à l'article 38, § 2, alinéa 3, 5°, ou, en l'absence de cette communication, après le délai prévu au § 2, alinéa 3 de ce même article, le fonctionnaire de la Direction générale Transport aérien désigné par le Roi notifie à l'intéressé, au plus tard un an à compter du jour où le fait a été commis, par une lettre recommandée accompagnée d'une copie du procès-verbal visé à l'article 38, § 2, alinéa 1er :

1° les faits à propos desquels la procédure d'amende administrative est entamée;

2° les jours et heures pendant lesquels il a le droit de consulter son dossier;

3° qu'il a le droit de se faire assister d'un conseil;

4° qu'il dispose d'un délai de trente jours à compter du jour ouvrable suivant cette notification pour envoyer au fonctionnaire visé ci-dessus une lettre recommandée contenant ses moyens de défense et, le cas échéant, demandant d'être entendu.

Le délai visé à l'alinéa 1er, 4°, commence à courir depuis le troisième jour ouvrable qui suit celui où le pli a été remis aux services de la poste, sauf preuve contraire du destinataire.

§ 2. Lorsqu'il est saisi d'une demande conforme au § 1er, 4°, le fonctionnaire visé au § 1er dispose de quinze jours, à dater de la réception de cette demande, pour notifier à l'intéressé, par lettre recommandée, la date de l'audition. Cette date est comprise entre le quinzième et le trentième jour suivant le jour de l'envoi, par le fonctionnaire, de cette lettre recommandée. Ces délais sont prévus à peine de nullité de l'ensemble de la procédure d'amende administrative.

L'intéressé peut, par lettre recommandée adressée au fonctionnaire visé au § 1er, solliciter une seule fois le report de la date de son audition. Ce fonctionnaire fixe dans ce cas, par lettre recommandée, une nouvelle date.

L'audition ne peut en aucun cas avoir lieu plus de soixante jours à dater de la réception de la demande visée au § 1er, 4°.

Art. 47. <Inséré par L 2008-12-22/33, art. 11; En vigueur : 08-01-2009> Au plus tôt après le délai de trente jours de l'article 46, § 1er, 4°, et, le cas échéant, après l'audition de l'intéressé, le fonctionnaire visé à l'article 46, § 1er, prend une décision relative aux faits à propos desquels la procédure d'amende administrative est entamée. Il notifie cette décision à l'intéressé par lettre recommandée.

La décision qui impose une amende administrative indique, à peine de nullité, son montant ainsi que les dispositions de l'article 50.

Par la même décision que celle par laquelle il impose l'amende administrative, le fonctionnaire visé à l'article 46, § 1er, peut accorder, en tout ou en partie, le sursis à l'exécution du paiement de cette amende.

Le Roi détermine les modalités du sursis à l'exécution.

La décision a force exécutoire à l'échéance d'un délai d'un mois à compter du jour de sa notification.

Le délai visé à l'alinéa 5 commence à courir depuis le troisième jour ouvrable qui suit celui où le pli a été remis aux services de la poste, sauf preuve contraire du destinataire.

Art. 48. <Inséré par L 2008-12-22/33, art. 11; En vigueur : 08-01-2009> Les montants minimum et maximum de l'amende administrative correspondent respectivement aux montants minimum et maximum, majorés des décimes additionnels, de l'amende pénale, prévue par la présente loi, qui sanctionne le même fait.

Dans la fixation du montant de l'amende administrative, le fonctionnaire visé à l'article 46, § 1er, tient compte de la gravité des faits et de l'éventuelle récidive.

En cas de concours d'infractions visées à l'article 45, les montants des amendes administratives sont cumulés sans qu'ils ne puissent excéder le double du montant maximum de l'amende la plus forte.

Si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision, le montant de l'amende administrative peut être diminué en dessous de son minimum.

Art. 49. <Inséré par L 2008-12-22/33, art. 11; En vigueur : 08-01-2009> Aucune amende administrative ne peut-être imposée par le fonctionnaire visé à l'article 46, § 1er :

lorsque l'action publique relative à la même infraction est éteinte, ou;

à l'encontre d'une personne qui était mineure au moment des faits, ou;

plus de deux ans après le jour où le fait a été commis.

Art. 50. <inséré par L 2008-12-22/34, art. 5; En vigueur : 08-01-2009> A peine de forclusion, l'intéressé, peut introduire, par voie de requête devant le tribunal de première instance, un recours suspensif contre la décision visée à l'article 47, dans un délai d'un mois à compter de la notification de cette décision.

Le tribunal de première instance se prononce en dernier ressort.

Sans préjudice des dispositions prévues aux alinéas 1er et 2, les dispositions du Code judiciaire s'appliquent au recours près le tribunal de première instance. Le tribunal de Bruxelles est compétent pour les personnes qui ne résident pas en Belgique.

Le délai visé à l'alinéa 1er commence à, courir depuis le troisième jour ouvrable qui suit celui où le pli a été remis aux services de la poste, sauf preuve contraire du destinataire.

En cas de recours contre la décision du fonctionnaire visé à l'article 46, § 1er, le tribunal de première instance a les mêmes pouvoirs que le fonctionnaire visé à l'article 46, § 1er, en matière de sursis.

Art. 51. <Inséré par L 2008-12-22/33, art. 11; En vigueur : 08-01-2009> Le Roi fixe les modalités de perception et de recouvrement des amendes administratives. <Erratum, voir M.B. 10-02-2009, p. 9043>

[1 ...]1.

(1)<L 2015-12-26/03, art. 39, 017; En vigueur : 01-01-2016>

Art. 52. (Ancien article 45) L 1999-05-03/30, art. 8, 006; En vigueur : 01-03-1999> Sont abrogées la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne ainsi que la loi du 22 juillet 1924 conférant à certains membres du personnel de l'administration de l'aéronautique les pouvoirs d'officiers de police judiciaire.

Un arrêté royal fixera la date de mise en vigueur de la présente loi. »

Pacte international relatif aux droits civils et politiques :

(Adopté et ouvert à la signature, à la ratification et à l'adhésion par l'Assemblée générale dans sa résolution 2200 A (XXI) du 16 décembre 1966 Entrée en vigueur: le 23 mars 1976, conformément aux dispositions de l'article 49)

- L'article 26 dispose que:

*« Toutes les personnes sont égales devant la loi et ont droit sans discrimination à une égale protection de la loi. A cet égard, la loi doit interdire toute discrimination et garantir à toutes les personnes une protection égale et efficace contre toute discrimination, notamment de race, de couleur, de sexe, de langue, de religion, d'opinion politique et de toute autre opinion, **d'origine nationale ou sociale**, de fortune, de naissance ou de **toute autre situation**. »*

Le Pacte international relatif aux droits civils et politiques (PIDCP) a été adopté le 16 décembre 1966 par l'Assemblée générale des Nations unies. Il est entré en vigueur, dans sa version II, après sa ratification par 35 Etats, le 23 mars 1976.

Le PIDCP protège les particuliers contre les ingérences ou les carences de l'Etat à l'encontre de ses droits et libertés dont, notamment le droit à la protection des conditions de vie, l'interdiction de devoir subir ou d'être exposé à des mauvais traitements ou des mauvaises conditions de vie, etc.

Le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC) :

Il est le complément du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC), dont l'article 2.2 dispose que : *« Les Etats parties au présent Pacte s'engagent à **garantir que les droits qui y sont énoncés seront exercés sans discrimination** aucune fondée sur la race, la couleur, le sexe, la langue, la religion, l'opinion politique ou toute autre opinion, l'origine nationale ou sociale, la fortune, la naissance ou toute autre situation. »*

De même, Article 11 1. du PIDESC dispose que : *« Les Etats parties au présent Pacte reconnaissent le droit de toute personne à un niveau de vie suffisant pour elle-même et sa famille, y compris une nourriture, un vêtement et un logement suffisants, ainsi qu'à **une amélioration constante de ses conditions d'existence**. Les Etats parties prendront des mesures appropriées pour assurer la réalisation de ce droit et ils reconnaissent à cet effet l'importance essentielle d'une coopération internationale librement consentie. »*

Et de même il est stipulé qu'en son : « **Article 12 1. Les Etats parties au présent Pacte reconnaissent le droit qu'a toute personne de jouir du meilleur état de santé physique et mentale qu'elle soit capable d'atteindre. »**

Le PIDCP et la PIDESC sont, en principe, directement applicable par les juridictions des Etats signataires.

La Belgique a ratifié le PIDCP le 21 avril 1983.

Par exemple, si un État ne met pas tout en œuvre pour permettre à la population d'avoir un niveau de vie correct : accès à une nourriture saine et suffisante, à l'eau, à **un logement décent** ou aux soins de santé, de quelle manière le droit à la vie pourrait-il être protégé ?

De la même manière peut-on parler du droit au travail ou du droit de vote en l'absence de mise en œuvre minimale du droit à l'éducation ? Parce que le droit à la santé, à l'éducation, à la culture, au travail, à l'alimentation ou au logement sont des droits fondamentaux universels à part entière, garants de la lutte contre la pauvreté, il est indispensable et nécessaire d'assurer leur respect, protection et mise en œuvre par les États.

L'Obligation de donner effet au Pacte dans l'ordre juridique interne Dans son obligation générale n° 9 12, le Comité a indiqué que **l'État avait l'obligation de donner effet aux droits reconnus dans le Pacte**, dans l'ordre juridique interne :

♣ les normes du Pacte doivent être dûment reconnues dans le cadre de l'ordre juridique national. Toute personne ou groupe lésé doit disposer de moyens de réparation ou de recours appropriés ;

♣ les termes du Pacte sont libellés de manière suffisamment claire et précise pour être directement applicables par les tribunaux ;

♣ les tribunaux, dans les limites de l'exercice de leurs fonctions de contrôle judiciaire, doivent veiller à ce que le comportement de l'État soit conforme aux obligations qui lui incombent en vertu du Pacte.

Le principe de non-discrimination : l'obligation de respecter les DESC Dans de précédentes Observations générales, le Comité des DESC a étudié l'application du principe de non-discrimination à des droits spécifiques prévus dans le Pacte comme **le droit au logement**, le droit à l'alimentation, le droit à l'éducation, **le droit à la santé**, le droit à l'eau, les droits d'auteur, le droit au travail et le droit à la sécurité sociale.

La non-discrimination est dans le Pacte une obligation immédiate et transversale.

Ces principes de non-discrimination et d'égalité sont reconnus tout au long du Pacte.

Par discrimination s'entend toute distinction, exclusion, restriction ou préférence ou tout autre traitement différencié reposant directement ou indirectement sur les motifs de discrimination interdits, et ayant pour but ou pour effet d'annuler ou de compromettre la reconnaissance, la jouissance ou l'exercice, sur un pied d'égalité, des droits énoncés dans le Pacte.

Le paragraphe 2 de l'article 2 du Pacte précise que les États doivent s'engager à garantir que les droits énoncés dans le Pacte soient exercés sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la langue, la religion, l'opinion publique ou toute autre opinion, l'origine nationale ou sociale, la fortune, la naissance **ou toute autre situation**.

L'obligation de non-discrimination se met en œuvre de deux manières. D'une part, la discrimination formelle entraîne l'obligation de faire respecter ce principe au sein de la Constitution, des lois et des textes de politique générale de l'État. D'autre part, **la discrimination concrète**.

L'Observation n° 20 définit cela de la manière suivante : « Pour mettre fin à la discrimination dans la pratique, il faut porter une attention suffisante aux groupes de population qui sont en butte à des préjugés hérités de l'histoire ou tenaces, plutôt que de simplement se référer au traitement formel des individus dont la situation est comparable. Les États parties doivent donc adopter immédiatement les mesures nécessaires afin de prévenir, de réduire et d'éliminer les situations et les comportements qui génèrent ou perpétuent une discrimination concrète ou de facto ».

L'obligation pour les États de prévenir, réduire et d'éliminer les situations discriminatoires n'est pas en adéquation avec la manière dont les délocalisations d'entreprises sont aujourd'hui mises en œuvre.

Au contraire, si le problème semble perçu en amont par les entreprises, ce n'est pas dans le but de réduire les discriminations mais d'éviter d'avoir à se soumettre à la législation française plus stricte en la matière. L'application du principe de non-discrimination aux acteurs privés de la société : l'obligation de protéger les DESC La 20e Observation générale du comité DESC qui vient préciser la manière de mettre en œuvre les droits garantis par le PIDESC définit l'accès à la justice de la manière suivante : « Les lois, stratégies, politiques et plans nationaux devraient prévoir des mécanismes et des institutions qui luttent efficacement contre le caractère individuel et structurel du préjudice causé par la discrimination dans le domaine des droits économiques, sociaux et culturels. Les institutions qui traitent les allégations de discrimination comportent habituellement les cours et les tribunaux, les autorités administratives, les institutions nationales des droits de l'homme et/ou les médiateurs ; elles devraient être accessibles à chacun sans discrimination. Ces institutions devraient statuer sur les plaintes ou mener des enquêtes diligentes, impartiales et indépendantes en cas de plainte et examiner les allégations de violation du paragraphe 2 de l'article 2 du Pacte, notamment les actes ou omissions qui sont le fait d'acteurs privés. Lorsque les faits et les événements en cause relèvent, complètement ou en partie, de la connaissance exclusive des autorités ou d'un autre défendeur, il devrait être considéré que la charge de la preuve incombe aux autorités ou à l'autre défendeur, respectivement.

Ces institutions devraient aussi être habilitées à ordonner des mesures correctives efficaces - indemnisation, réparation, restitution, réhabilitation, garantie que la violation ne se reproduira pas et excuses publiques - et les États parties devraient veiller à ce que ces mesures soient effectivement appliquées. Les institutions susmentionnées devraient interpréter les garanties juridiques internes en matière d'égalité et de non-discrimination d'une manière qui facilite et encourage la pleine protection des droits économiques, sociaux et culturels. » L'accès à la justice ne se limite cependant pas à donner un recours aux personnes qui voient leurs DESC violés ; dans le même texte, le Comité DESC précise que les États parties ont l'obligation de contrôler efficacement la mise en œuvre des mesures prises pour appliquer le paragraphe 2 de l'article 2 du Pacte. Ce contrôle devrait évaluer

aussi bien les mesures prises pour éliminer la discrimination que les résultats obtenus dans ce domaine.

Les stratégies, politiques et plans nationaux devraient utiliser des indicateurs et des critères appropriés, qui soient ventilés en fonction des motifs de discrimination interdits. Pour être cohérente avec ses engagements, la Belgique doit compléter ces initiatives de dispositifs législatifs plus clairs et effectivement sanctionnés.

Discrimination directe et/ou indirectes

La discrimination est le traitement injuste ou inégal d'une personne sur base de sa situation personnelle. En l'espèce, la législation antidiscrimination condamne la discrimination envers une personne ou un groupe de personnes.

Discrimination directe ou indirecte ?

- On parle de **discrimination directe** lorsqu'une personne est traitée de manière moins favorable qu'une autre en raison d'une caractéristique qui est protégée par la loi. Il se peut aussi qu'une mesure à première vue neutre entraîne malgré tout des effets discriminatoires. On parle alors de **discrimination indirecte**. **Exemple** : les concluants sont réveillés la nuit par des avions qui en application de la loi sont interdits de vol de nuit

Discrimination dans l'accès à la justice, cfr la lessiveuse « requisitoire sur plainte irrecevable pour « blanchir » des individus alors que des délits sont toujours commis et doivent faire l'objet d'un article 29 C.i.c.

Les riverains bruxellois, en particulier les demandeurs, sont victimes de discriminations et de nuisances par le non-respect de leur droit au respect des critères protégés, droit au respect de la santé, du droit de travailler, droit à l'enseignement, en raisons des nuisances sonores liées aux activités de l'aéroport national ;

Les demandeurs sont lésés par l'absence d'études d'incidence, parce qu'elles sont entravées et/ou falsifiées par les défendeurs dont la carence fautive leur est directement imputable, s'agissant de l'absence et/ou de l'obstruction à leur réalisation, d'études d'incidences objective des nuisances sonores générées par l'exploitation de l'aéroport national et des alternatives possibles.

Les demandeurs sont lésés par les infractions permanentes due au non-respect des interdictions institutionnellement bafouée en matière de vol de nuit, aussi bien sur les routes aériennes du canal, du Ring et celles liées à la courte piste 01, s'agissant par exemple des violations de l'arrêté bruit de la Région bruxelloise, pour la période allant de 23h à 7h.

La loi prévoit l'obligation de prévoir des aménagements raisonnables, autrement dit des mesures « raisonnables » permettant à la personne survolée de pouvoir dormir, par exemple avec des subsides pour isoler les bâtiments sur le plan sonore.

Quel est l'impact des discriminations dont sont victimes les concluants :

Dans la Région de Bruxelles Capitale, sur base des normes récemment adoptées par l'OMS et en utilisant les données officielles de la Région de Bruxelles Capitale, le bruit de l'aéroport fait plus de 744.500 victimes, à savoir 62% de la population de Bruxelles. Sur base des mêmes normes, 60% des domiciles, 64% des écoles et 65% des hôpitaux sont impactés. Pendant la nuit, pas moins de 116.000 personnes, soit 10% de la population, est affecté selon les nouvelles normes de 40 dB.

L'OMS conclut que¹: "sleep disturbance is one of the most serious effects of environmental noise, causing both immediate effects and next-day and long-term effects on mental and cardiovascular health."

Plus précisément:

- 1/ les normes récemment adoptées par l'OMS :
 - disponible (uniquement en EN) : <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2018/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>
 - Les recommandations sont les suivantes :
 - For average noise exposure, the GDG² strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft below 45 dB Lden, as aircraft noise above this level is associated with adverse health effects.
 - For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft during night time below 40 dB Lnight, as night-time aircraft noise above this level is associated with adverse effects on sleep.
 - To reduce health effects, the GDG strongly recommends that policy-makers implement suitable measures to reduce noise exposure from aircraft in the population exposed to levels above the guideline values for average and night noise exposure. For specific interventions the GDG recommends implementing suitable changes in infrastructure.
 - Il est intéressant de noter que l'OMS écrit (pages 61 et suivantes) :
 - Aircraft noise is a major source of localized noise pollution. The health benefits of adapting the recommendations are expected to outweigh the harms.
 - Risk of exposure to aircraft noise is not equally distributed.

¹ <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/policy/who-night-noise-guidelines-for-europe>

² Guideline Development Group

- No comprehensive cost–effectiveness analysis data are available; nevertheless, a wide variety of interventions exist (some at very low cost), indicating that measures are both feasible and economically reasonable.
- (The quality of recommendations is)
 - Strong³ for guideline value for average noise exposure (Lden)
 - Strong for guideline value for night noise exposure (Lnight)
 - Strong for specific interventions to reduce noise exposure
- 2/ les données officielles de la Région de Bruxelles Capitale (2 documents)
 - <https://environnement.brussels/thematiques/bruit/la-situation-bruxelles/cartographie-et-exposition-de-la-population>; il faut analyser les graphiques « 6.1.a/ 2017/ globale » - page 5 du rapport et notamment additionner les intervalles de 45-50Lden à 65-70Lden ;
 - http://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/Carto_bruit_avion_Bxl2016_BIL; voire page 3 ;
 - ceci donne les chiffres fournis ci-dessous, point 3/
- 3/ le bruit de l'aéroport fait plus de 744.500 victimes, à savoir 62% de la population de Bruxelles: Bruxelles comptait – en 2017 - 1.175.005 habitants
 - <https://environnement.brussels/thematiques/bruit/la-situation-bruxelles/cartographie-et-exposition-de-la-population>
- 4/ Sur base des mêmes normes, 60% des domiciles, 64% des écoles et 65% des hôpitaux sont impactés⁴ : les chiffres sont tirés (page 4) du rapport :

http://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/Carto_bruit_avion_Bxl2016_BIL
- 5/ Pendant la nuit, pas moins de 116.000 personnes, soit 10% de la population, est affecté selon les nouvelles normes de 40 dB.
 - Ce calcul est effectué par approximation ; en effet il n'existe pas de données pour l'intervalle 40-45Ln et j'ai donc utilisé un écart similaire à celui qu'on retrouve pour l'écart augmenté pour le Lden :
 - Nous avons un écart de 24% entre le chiffre de 416.315 (écart 45-50) et la somme des écarts au-dessus de 50Lden (314.501).

³ A strong recommendation can be adopted as policy in most situations. The guideline is based on the confidence that the desirable effects of adherence to the recommendation outweigh the undesirable consequences. The quality of evidence for a net benefit – combined with information about the values, preferences and resources – inform this recommendation, which should be implemented in most circumstances.

⁴ Ces données sont calculées en utilisant les nouvelles normes de 45 dB Lden ; ceci est un indicateur du niveau de bruit calculé sur une journée entière.

- En calculant 24% de la somme des écarts 45-60Ln (=93700*24%) on arrive à 116.000 personnes.

Quant à la démonstration de l'intérêt à agir des survolés virage-gauche (cfr sonomètres du virage-gauche):

" Sous le virage gauche, il y a effectivement moins de violations étant donné les zones de bruit mais les niveaux sonores sont tout aussi importants.

Pour le prouver, il suffit de télécharger les dernières cartes bruit de avions 2016 où on voit clairement que l'impact sonore global (de nuit, de jour et en indicateur global Lden)

: http://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/Carto_bruit_avion_Bxl2016_BIL

Adresses générales pour toutes les cartes

: <https://environnement.brussels/thematiques/bruit/la-situation-bruxelles/cartographie-et-exposition-de-la-population/bruit-des>

Sur la page avec les sonomètres, vous avez également le bruit mesuré sur web noise aux différentes sonomètres mais c'est moins parlant : <http://geoportal.ibgebim.be/webgis/bruit.phtml> "

<http://geoportal.ibgebim.be/webgis/bruit.phtml>

* sonomètre rue de La Charrette à WSL

http://app.bruxellesenvironnement.be/Carto_stations_bruit/PDF/WSL_Char_evt.pdf

http://app.bruxellesenvironnement.be/Carto_stations_bruit/PDF/WSL_Char_gr_nt_fr.pdf

* sonomètre Roodebeek à WSL

http://app.bruxellesenvironnement.be/Carto_stations_bruit/PDF/SCH_Rood_evt.pdf

http://app.bruxellesenvironnement.be/Carto_stations_bruit/PDF/SCH_Rood_gr_nt_fr.pdf

* sonomètre av de l'idéal à WSL

http://app.bruxellesenvironnement.be/Carto_stations_bruit/PDF/WSL_Idea_gr_nt_fr.pdf

http://app.bruxellesenvironnement.be/Carto_stations_bruit/PDF/WSL_Idea_evt.pdf

* sonomètre rue Mosselmans à Evere

http://app.bruxellesenvironnement.be/Carto_stations_bruit/PDF/EVE_Moss_gr_nt_fr.pdf

http://app.bruxellesenvironnement.be/Carto_stations_bruit/PDF/EVE_Moss_evt.pdf

Des solutions existent, cfr recommandations ci-dessous :

+ Rapport Annuel 2018 FR & ci-joint aussi 5 propositions :

<http://www.airportmediation.be/fr/pagesfr/cadres%20x3mainFrame.html> --> carte (cart-mouv-2019 ci-jointe) --> le début du virage gauche = 46,92 %

+ Survol de Bruxelles: l'Etat fédéral devra 270.000 euros d'astreintes pour des nuisances excessives en mars - 23 avril 2019

<https://plus.lesoir.be/220020/article/2019-04-23/survol-de-bruxelles-letat-federal-devra-270000-euros-dastreintes-pour-des>

Que le Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National a diffusé son Rapport Annuel 2018 FR :

<http://www.airportmediation.be/fr/pagesfr/cadres%20x3mainFrame.html>

Lequel présente 5 propositions concrètes et 5 revendications du contenu des plaintes, soient :

" 5 propositions concrètes pour un aéroport durable respectant l'équilibre entre environnement et économie, ... :

1. Diminuer le niveau de bruit admis des avions jour et nuit
2. Prendre des mesures concrètes pour limiter les évolutions d'avions gros porteurs entre 20H00 et 08H00
3. Réactiver le Fonds financier FANVA d'isolation et d'expropriation géré par B.A.C.
4. Poursuivre la construction complète du mur anti-bruit et d'un hall d'essai pour les réacteurs (promis depuis 1984)
5. Respecter toutes les décisions de justice non sujettes à Appel ainsi que toutes les Lois et Règlements (cas du Boeing 777 utilisé illégalement et en infraction de nuit) ...

... 5 réflexions émanant ... des riverains :

- a) Appliquer une nuit environnementale européenne de 22H00 à 07H00 sans aucun vol d'avion pendant la nuit
- b) Clarifier les normes de vent et stabiliser l'usage des pistes
- c) Supprimer les Boeing 747 et mieux gérer le trafic et les procédures des avions gros porteurs (Boeing 767-777-787, Airbus A-330 et A-340)
- d) Plafonner et contrôler le volume annuel de trafic de jour
- e) Etablir un cadastre objectif du bruit et des communes survolées, quartier par quartier, avec les pointes de bruit, les niveaux de bruit, la fréquence des survols et le nombre de survols, jour et nuit (promis depuis 2003) ..."

PAR CES MOTIFS

PLAISE AU PRESIDENT DU TRIBUNAL

Sous toutes réserves généralement quelconques, notamment d'augmentation et/ou de diminution du montant des astreintes sollicitées dans le courant de l'instance

In limine litis : plaise au tribunal de poser la **question préjudicielle** suivant à la Cour constitutionnelle, telle que reformulée de la manière suivante, sous réserve de meilleure qualification par le Tribunal de céans :

« L'article 3 de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination qui énonce que : « *La présente loi a pour objectif de créer, dans les matières visées à l'article 5, un cadre général pour lutter contre la discrimination fondé sur l'âge, l'orientation sexuelle, l'état civil, la naissance, la fortune, la conviction religieuse ou philosophique, la conviction politique, la conviction syndicale, la langue, l'état de santé actuel ou futur, un handicap, une caractéristique physique ou génétique ou l'origine sociale* » viole-t-il des articles 10 et 11 ainsi que 16 de la Constitution, lus seuls ou en combinaison avec Les articles 10, 11, 23, 27 et 172 de la Constitution, les articles 11 et 14 de la Convention européenne des droits de l'homme, **les articles 22 et 26 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques**, l'article 8 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, les articles 5 et 6 de la Charte sociale européenne révisée, les conventions de l'Organisation internationale du travail n°s 87, 98 et 151 et l'article 1er de la directive 2000/78/CE du Conseil du 27 novembre 2000 portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail », le principe de sécurité juridique, de prééminence du droit et du droit à un procès équitable ? »

AU PRINCIPAL :

De déclarer la demande recevable et fondée ;

Faire application de l'article 29 C.i.c. quant aux multiples faits délictueux, étayés par les pièces produites par les concluants, qui sont flagrants dans le dossier, lesquelles pièces appellent une réactualisation de l'avis écrit du Ministère public en date du 24/10/2018 avant l'audience d'introduction du 29/10/2018 et avant d'avoir eu connaissance des pièces du dossier.

Que concernant la pièce 142 énonce noir sur blanc des faits délictueux avec les noms et les agissements de leurs auteurs présumés.

Que constitue notamment un ensemble de faits délictueux le fait que chaque nuit et à ce jour continué, au mépris des règles de la réglementation aérienne internationale "certains avions" continuent impunément à disposer d'un "autre" certificat pour pouvoir décoller de Bruxelles-National avec un poids de charge de moitié par rapport à leur "véritable" certificat international délivré pour leur pleine charge ;

La pièce 142 ci-annexée fait clairement état de certification "fictive" en vue de fraude à la loi, ce pourquoi dans le respect des dispositions applicables d'ordre public, ce qui oblige à faire application

de l'article 29 du Code d'instruction criminelle à telles fins que de droit sur base des faits délictueux manifestes et flagrants, et persistants (flagrant délit) ;

Que les concluants demandent au Tribunal de céans de **constater l'existence et d'ordonner la cessation des actes discriminatoires dont ils sont victimes** en leur qualité de riverains Bruxellois de l'aéroport de Bruxelles-National , en ce que les interdictions de vols de nuit ne sont manifestement pas respectées, et ce de manière systématique , lesquelles atteintes discriminatoires qui s'inscrivent en tout état de cause dans la catégorie de « toute autre situation » soient les nuisances de l'aéroport consistant en notamment des émissions de particules fines et des nuisances sonores , auxquelles ils sont exposés en violation des lois et règlements applicables en la matière, soit de par leur état civil, et leur origine sociale, en leur qualités de citoyens BRUXELLOIS, puisque la source des nuisances auxquelles ils sont exposés se situe en Région flamande, dont la cessation est demandée par les requérants :

I) En application du Pacte international relatif aux droits civils et politiques :

(Adopté et ouvert à la signature, à la ratification et à l'adhésion par l'Assemblée générale dans sa résolution 2200 A (XXI) du 16 décembre 1966 Entrée en vigueur: le 23 mars 1976, conformément aux dispositions de l'article 49)

- L'article 26 dispose que:

*« Toutes les personnes sont égales devant la loi et ont droit sans discrimination à une égale protection de la loi. A cet égard, la loi doit interdire toute discrimination et garantir à toutes les personnes une protection égale et efficace contre toute discrimination, notamment de race, de couleur, de sexe, de langue, de religion, d'opinion politique et de toute autre opinion, **d'origine nationale ou sociale**, de fortune, de naissance ou de **toute autre situation**. »*

Plaise au Tribunal de constater que les demandeurs sont victimes de discriminations et d'atteintes à leurs droit s'agissant de leurs droits découlant de normes de droit international directement applicables et *self-executing* dès lors que le PIDCP protège les particuliers contre les ingérences ou les carences de l'Etat à l'encontre de leurs droits et libertés dont, notamment le droit à la protection des conditions de vie, l'interdiction de devoir subir ou d'être exposé à des mauvais traitements ou des mauvaises conditions de vie, etc.

II) Et en application du **Le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC) :**

Il est le complément du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC), dont l'article 2.2 dispose que : « Les Etats parties au présent Pacte s'engagent à **garantir que les droits qui y sont énoncés seront exercés sans discrimination** aucune fondée sur la race, la couleur, le sexe, la langue, la religion, l'opinion politique ou toute autre opinion, l'origine nationale ou sociale, la fortune, la naissance ou toute autre situation. »

De même, Article 11 1. du PIDESC dispose que : « Les Etats parties au présent Pacte reconnaissent le droit de toute personne à un niveau de vie suffisant pour elle-même et sa famille, y compris une

nourriture, un vêtement et un logement suffisants, ainsi qu'à **une amélioration constante de ses conditions d'existence**. Les Etats parties prendront des mesures appropriées pour assurer la réalisation de ce droit et ils reconnaissent à cet effet l'importance essentielle d'une coopération internationale librement consentie. »

Et de même il est stipulé qu'en son : « Article 12 1. Les Etats parties au présent Pacte reconnaissent le **droit qu'a toute personne de jouir du meilleur état de santé physique et mentale qu'elle soit capable d'atteindre**. »

III) Enfin les requérants demandent après avoir constaté l'existence d'agissements discriminatoires à leur encontre, de faire cesser ces agissement en ordonnant aux parties défenderesses, de cesser sur-le-champ tout agissement discriminatoire préjudiciant l'état de santé actuel ou futur des requérants au sens de la loi du 10 mai 2007;

Assortir la cessation d'une astreinte pour chaque violation par le, les auteur(s) des discriminations, de 1.000€ par acte dressé en contravention à cette cessation ;

Condamner les auteurs des discriminations au paiement de l'indemnité visée à l'art 18 § 2de la loi du 10 mai 2007 (1.300€ par auteur de discrimination(s)) ;



Bruxelles, le 29 avril 2019

Pour les concluants

Leur conseil,

Philippe VANLANGENDONCK

INVENTAIRE DES PIECES

RG 2018/6429/A

PREMIER JEU DE PIECES - conclusions du 17/10/2018 (documents 1 à 42)

DEUXIEME JEU DE PIECES - conclusions du 15/02/2019 (documents 43 à 154)

* Partie I - Arrêts & décisions de justice (documents 43 à 50)

* Partie II - A.R., études, rapports, articles, documents etc (classement chronologique) (documents 51 à 146)

* Partie III - Preuves de la discrimination (documents 147 à 154)

PREMIER JEU DE PIECES - conclusions du 17/10/2018

Document-01 * 21/04/2011 : courrier SPF Mobilité & Transports ((Mireille Van Buynderen à Frank Durinckx) - **Système préférentiel de piste (PRS)EBBR** : « ... assurer un contrôle de la DGTA sur la bonne application du système préférentiel de piste par Belgocontrol ... »

Document-02 * 29/02/2012 : courrier de Belgocontrol (Jean-Claude Tintin) au SPF Mobilité & Transports (Frank Durinckx) - **Plainte suite à la visite de la DGTA à Belgocontrol le 28/02/2012**

Document-03 * 23/05/2012 : courrier du Ministre Wathelet à Belgocontrol (Jean-Claude Tintin) - **Retards d'exécution de Belgocontrol des instructions en matière de procédures de décollage et de sélection des pistes**

Document-04 * 06/12/2012 : courrier SPF Mobilité & Transports (Frank Durinckx) à Belgocontrol (Jean-Claude Tintin) - **Suivi des procédures de départ et d'arrivée standardisé aux instruments à l'aéroport de Bruxelles-National** : « ... nécessité impérieuse que les contrôleurs aériens fassent respecter proactivement, strictement et précisément les SID ... les STAR ... Le non-respect d'une route de vol par un équipage constitue une infraction pénale et doit impérativement nous être rapporté. Il convient aussi que Belgocontrol fournisse à l'inspection aéronautique : - les tracés ..., - un accès à distance au service ACMET ... »

Document-05 * 14/12/2012 : courrier de Belgocontrol (Jean-Claude Tintin & Christian Desprets) au SPF Mobilité & Transports (Frank Durinckx) - **de te volgen procedures voor aankomsten en vertrekken voor alle banen op EBBR** -refus d'application de l'instruction : « ... Tot deze datum ziet Belgocontrol zich genoodzaakt de huidige werkmethode te behouden ... »

Document-06 * 24/07/2013 : courriel de Belgocontrol (Christian Berlinger) en réponse au courrier du 24/07/2013 de Philippe Witpas - avec en copie Michel Dascotte (Belgocontrol), actuel chef de cabinet adjoint du ministre Bellot - **Instruction sur les normes de vents** - «... Could you please inform ... about the status of this instruction as far as Belgocontrol is concerned ? Does Belgocontrol agree with the content and/or did Belgocontrol give its formal approval ? » - « ... it is indeed an "instruction" - named as such and adopted by the competent authority (being the Minister of Mobility or the Director General of the DGTA) ... Belgocontrol has consequently not to agree nor to give its formal approval... »

Document-07 * 19/05/2014 : courrier de Belgocontrol (Johan Decuyper) au ministre Wathelet - **Autorisations de départ - requête de Mr Laurent Ledoux « de prendre des mesures immédiates ... pour éviter le décollage ... en violation des restrictions d'exploitation en vigueur ... notamment les quotas acoustiques »** : « ... TBAC et Belgocontrol ... ne disposent ni l'une ni l'autre ... de la compétence de refuser une autorisation de départ ... c'est bien aux fonctionnaires de l'administration ... qu'il appartient de veiller au respect de cette loi ... les dispositions OACI ... veulent qu'un refus d'autorisation ... soit basé exclusivement sur des circonstances de sécurité et de trafic, ou sur l'injonction d'une autorité habilitée à cette fin ... »

Document-08 * 10/12/2014 : courrier du SPF Mobilité & Transports (Laurent Ledoux) à Belgocontrol (Johan Decuyper) - **Service Environnement de la DGTA** : « ... Je remercie donc vos services de bien vouloir apporter leur pleine collaboration à ce service dans ses fonctions ... »

Document-09 * 30/01/2015 : courrier SPF Mobilité & Transports (Laurent Ledoux) à Belgocontrol (Johan Decuyper) : « ... Il est souhaitable de reprendre une bonne coopération entre BELGOCONTROL et la DGTA ... Ceci implique au minimum ... Répondre aux demandes ... Nous concerter ... Faciliter le travail horizontal ... »

Document-10 * 26/03/2015 : courrier de Belgocontrol (Johan Decuyper et Renaud Lorand) au SPF Mobilité & Transports (Laurent Ledoux) - **Réponse au courrier du 30/01/2015 SPF Mobilité & Transports** : «

Document -11 * 08/04/2015 : courrier SPF Mobilité & Transports (Laurent Ledoux) à Belgocontrol (Johan Decuyper)- **Réponse au courrier du 26/03/2015 de Belgocontrol** : « ... je ne peux ... admettre ni la réduction d'interlocuteurs identifiés par la loi au Ministre et au Directeur général, alors que bon nombre d'interlocuteurs de Belgocontrol sont identifiés par la loi ... ni la confusion entre autorité hiérarchique et compétence de prendre des décisions à effet obligatoire, compétence résidant par l'application de plusieurs dispositions dans le chef du Directeur général de la DGTA »

Document-12 * 22/04/2015 : courrier SPF Mobilité & Transports (Pierre Sohier) au cabinet Galant (Dominique Offergeld) - **Exécution du moratoire et régime de sanctions** : « ... En résumé, la cause profonde du problème qui nous occupe ici est la même que celle qui est à l'origine de nombreux autres problèmes liés à l'application des normes ou à l'utilisation de routes et que nous dénonçons vigoureusement depuis longtemps : à savoir le manque de transparence de Belgocontrol vis-à-vis de la DGTA quant à la façon dont ces prescriptions sont effectivement respectées sur le terrain et le refus de Belgocontrol de donner accès à la DGTA aux bases de données qui lui permettraient de faire correctement son travail de contrôle vis-à-vis de cette institution ... Six fonctionnaires de l'inspection

aéronautique de la DGTA ont été désignés ... Toutefois un seul fonctionnaire francophone possède le mandat associé à la compétence environnementale ... Le Service Environnement a été créé afin de traiter de manière prioritaire et autonome ces dossiers de nuisances sonores et de s'assurer que les dispositions légales associées sont effectivement respectées. Le Service Environnement doit recevoir d'urgence les mandats lui permettant d'effectuer des inspections et opérer en totale indépendance de la Direction Inspection »

Document-13 * 22/05/2015 : note du SPF Mobilité & Transports (Laurent Ledoux) au cabinet Galant (Dominique Offergeld) - **Résumé réactualisé de la problématique de non transmission d'informations par Belgocontrol à la DGTA** : « ... *En conclusion, il est souhaitable de reprendre une bonne coopération entre BelgoControl et la DGTA ...Il est également indispensable, pour assurer le bon fonctionnement général, que mes services puissent travailler de façon horizontale sans avoir à justifier toute demande ... dès lors qu'il s'agit de disposer des données nécessaires à l'accomplissement de leurs missions ...»*

Document-14 * 22/07/2015 : courrier SPF Mobilité & Transports (Laurent Ledoux) au cabinet Galant (Dominique Offergeld) - **Analyse juridique de la procédure en conflit d'intérêt initiée par la Région Bruxelles-Capitale**

Document-15 * 30/07/2015 : projet de **convention pour la fourniture d'informations aéronautiques via ADIDS-C** afin de pouvoir normaliser les relations entre Belgocontrol et la DGTA et mettre en place la procédure des QC demandée par la DGTA

Document-16 * 09/09/2015 : courrier SPF Mobilité & Transports (Laurent Ledoux) au cabinet Galant (Dominique Offergeld) - **Analyse d'un projet de loi vliegwet de votre cabinet (version papier du 7 juillet 2015)** : « ... *A. Légalité préalable des procédures aériennes... l'ensemble des procédures aériennes que le Gouvernement entend annexer à la loi de procédures devrait faire l'objet d'une étude d'impact environnemental et d'une concertation publique préalable ... il convient de s'assurer que les procédures aériennes soient préalablement conformes aux diverses obligations européennes à charge de l'Etat ... vu les délais requis importants, la DGTA recommande de scinder le projet de loi de procédures et celui relatif à la mise en place d'une Autorité de contrôle ... B. Risques d'abus et d'impunité dans le chef de Belgocontrol. Il serait bien plus légitime de ne pas donner au prestataire de services de navigation aérienne (Belgocontrol) un statut privilégié ...La DGTA souligne donc que les remaniements du texte initial de Schouppe renforcent l'impunités de Belgocontrol ... »*

Document-17 * 11/09/2015 : note du SPF Mobilité & Transports (Laurent Ledoux) au cabinet Galant (Dominique Offergeld) - **Note sur la proposition du cabinet d'utiliser le "Rapport technique sur l'utilisation des pistes et sur les trajectoires suivies" de Belgocontrol pour contrôler les infractions**

environnementales à l'aéroport de Bruxelles-National : « ... *Si le but de Madame la Ministre est donc bien de veiller à ce que la DGTA puisse rapidement sanctionner le non-respect par les compagnies aériennes, Brussels Airport ou Belgocontrol des opérations aériennes ... il suffit que Madame la Ministre ... ordonne que Belgocontrol permette enfin à la DGTA (Service Environnement) de disposer des accès et données évoqués au point 2 ...* »

Document-18 * ..09/2015 (reçue le 24/09/2015) : courrier **JG/FD/2015** du cabinet Galant (Dominique Offergeld & Dominique Laurent) au SPF Mobilité & Transports (Laurent Ledoux) : « ... *une certaine inquiétude ... une certaine forme de résistance quant à l'exécution des missions ... manque de coopération dans l'avancement des dossiers ... nous avons demandé la conclusion d'un SLA entre la DGTA et Belgocontrol ...* »

Document-19 * 28/09/2015 : réponse du SPF Mobilité & Transports (Laurent Ledoux) au cabinet Galant (Dominique Offergeld & Dominique Laurent) - **Réponse à la lettre de Mesdames Offergeld et Laurent reçue le 24/09/2015** : «... *Le Service environnement de la DGTA est, depuis sa création, délibérément mis par Belgocontrol dans l'impossibilité matérielle de remplir sa mission légale de contrôle du respect des procédures aériennes, faute de pouvoir disposer d'un accès aux données utiles à cette fin ... Il est également de notre devoir de défendre ... les prérogatives de contrôles de la DGTA qui lui sont conférées par la loi ...* »

Document-20 * 01/10/2015 : courrier de Belgocontrol (Johan Decuyper) à la Ministre Galant - **Projet de protocole général de collaboration entre Belgocontrol et la DGTA**

Document-21 * 10/11/2015 : **Audition « Clifford Chance » du président du SPF Mobilité et Transports**

Document-22 * 12/11/2015 : **réunion BAC-Belgocontrol-DGTA-Cabinet** - vérification du respect de la réglementation dans le cadre de l'utilisation de la banque de données de BAC pour l'attribution de la SID vers CIV de nuit (route du canal/route du ring)

Document-23 * 24/11/2015 : courrier du cabinet Galant à Belgocontrol (Johan Decuyper) - **Instruction à M. Johan DECUYPER, CEO de l'Entreprise publique économique Belgocontrol** : « ... *Considérant que je suis en charge de l'exécution des arrêtés royaux susmentionnés ... Considérant que je suis également Ministre de tutelle de l'entreprise publique Belgocontrol ... les missions de DGTA comprennent le contrôle général de la réglementation aéronautique et donc de la bonne exécution de celle-ci par l'ensemble des parties prenantes en ce compris l'entreprise Belgocontrol ... Je vous donne*

par conséquent l'instruction d'assurer immédiatement la pleine et entière collaboration de vos services vis-à-vis des demandes de la DGTA en général, et du Service Environnement en particulier ... »

Document-24 * 14/12/2015 : réponse du SPF Mobilité & Transports au cabinet Galant (Dominique Offergeld) - "**Twee vragen : de procedures en raadpleging van het publiek**"

Document-25 * 15/01/2016 : courrier du cabinet Galant (Dominique Offergeld) au SPF Mobilité & Transports (Nathalie Dejace) - **Accord de coopération Belgocontrol/DGTA**

Document-26 * 20/01/2016 : note rendue en urgence du SPF Mobilité & Transports (Laurent Ledoux et Nathalie Dejace) au cabinet Galant (Dominique Offergeld) - **Position de la DGTA concernant la champ d'application de la loi du 13 février 2016**

Document-27 * 22/01/2016 : courrier SPF Mobilité & Transports (Laurent Ledoux) au cabinet Galant (Dominique Offergeld) - **Position de la DGTA concernant le champ d'application de la loi du 13 février 2016** : «... *Le SPF Mobilité et Transports (la DGTA) ... considère dès lors que, en l'état actuel de la législation et de la jurisprudence, il n'est pas possible d'affirmer de manière certaine si l'élaboration des procédures de vol et des restrictions d'exploitation entrent ou non dans le champ d'application de la loi du 13 février 2006. Cela étant, et bien que la position de principe de l'Etat belge ait été pendant de nombreuses années de considérer que ce n'était pas le cas, l'évolution jurisprudentielle récente considère qu'il faut, au contraire, appliquer la loi de 2006 à l'élaboration des procédures de vol. En particulier, l'ordonnance du 31 juillet 2014 ne manquerait pas d'être invoquée en justice contre l'Etat par des tiers qui s'estimeraient lésés par la mise en œuvre d'une nouvelle route aérienne adoptée par hypothèse sans consultation publique préalable et/ou étude d'impact préalable ... Notons enfin que le SPF et la DGTA demeurent à ce jour dans l'ignorance totale de l'évolution du projet de « Vliegwet » élaboré par le cabinet»*

Document-28 * 04/02/2016 : **Autorité de gestion des nuisances aéroportuaires - programmes 70 & 71** (AB 33.22..70.11.00.16 personnel statutaire, AB 33.22.71.12.11.01 biens non durables et services à l'excl. des dépenses informatiques, AB 33.22.71.12.11.04 informatique, AB 33.22.71.74.22.01 bien meubles sauf informatique, AB 33.22.71.74.22.04 informatique)

Document-29 * 22/02/2016 : **Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'aéroport de Bruxelles-National - programme 7** (AB 22.71.121101 biens non durables et services, AB 22 71 121104 informatique, AB 22 71 741001 matériel roulant, AB 22 71 742201 bien meubles sauf informatique, AB 22 71 742204 informatique)

Document-30 * 08/03/2016 : **note SPF Mobilité & Transports (Pierre Sohier) à la ministre Galant - Analyse d'un projet d'instruction (élaboré par Belgocontrol) pour la publication d'une procédure RNP 07L** : « ... Il est donc évident que la volonté de Belgocontrol de publier aux AIP une approche aux instruments (satellites) sur la piste 07L revient à mettre en place une nouvelle route du point de vue de son impact sonore au sol et donc du point de vue de la réglementation environnementale ... De plus, contrairement à ce qu'affirme Belgocontrol dans son projet, cette nouvelle approche RNP en piste 07L aboutirait à modifier les couleurs des vols actuellement publiés aux AIP, ainsi que les contours de bruit. Par rapport à l'approche oblique, une approche dans l'axe de la 07L impacterait un nombre nettement plus important de personnes que l'approche actuelle ... 1. Contrairement à qu'affirme Belgocontrol ... la résolution A37-11 ne constitue pas une contrainte légale ... 2. Ces procédures augmenteront le survol à basse altitude de zones densément peuplées et permettront un survol durant la nuit. A ce titre, les procédures proposées créeront des infractions systématiques aux normes de bruit bruxelloises ... 3. Le projet établit que les atterrissages 07 seront opérés « lorsque les pistes 25, 19 et 01 ne peuvent pas être utilisées », sans précision supplémentaire ... De plus, dans l'état actuel de refus de fourniture d'information à la DGTA par Belgocontrol, il sera impossible aux services compétents de la DGTA de vérifier que les dérogations possibles sont respectées. ... »

Document-31 * 11/03/2016 : **La Libre Belgique - Survol de Bruxelles: la KUL accusée de minimiser les nuisances sonores**

Document-32 * 18/03/2016 : **Le Vif - Jacqueline Galant sur le point de valider une nouvelle trajectoire aérienne au-dessus de Bruxelles**

Document-33 * .././2016 : **note du SPF Mobilité et Transports (Patrick VANHEYSTE) au cabinet Galant - Travaux de rénovation de la piste 01/19 de l'aéroport de Bruxelles-National**

Document-34 * .././2016 : **courrier de la monsitre Galant à Belgocontrol (Johan DeCuyper) - Travaux de rénovation de la piste 01/19 entre juillet et septembre 2016**

Document-35 * 09/06/2016 : **Rtbf - Survol de Bruxelles: le gouvernement bruxellois attaque en Justice le fédéral** : « ... Les Bruxellois contestant 3 aspects du survol de Bruxelles : - le survol de Bruxelles entre 6h et 7h du matin, - le survol des communes ... sur la « route du canal », - le survol de l'est de la Capitale, le virage gauche ... »

Document-36 * 14/06/2016 : **Le Vif - Le ministre Bellot opposé à toute augmentation des vols à Brussels Airport**

Document-37 * 12/11/2016 : **Belga - Nuisances sonores: Le Conseil d'État rejette le recours de Brussels Airport Company** : « ... *Le Conseil d'Etat a rejeté le recours introduit par Brussels Airport Company ... la haute juridiction a estimé que la partie concernée n'avait démontré aucun intérêt légitime à sa demande ... la haute juridiction a estimé que la marge de tolérance accordée depuis 2000 aux compagnies aériennes était une faveur, qui n'est plus tenable actuellement ...* »

Document-38 * 01/12/2016 : **Le Soir - Le rapport qui démonte les plans de survol de Bruxelles** : « ... *Depuis des années, les choix de routes aériennes depuis l'aéroport de Bruxelles sont déterminés pas des intérêts particuliers. Les tensions entre les périphéries nord et est se règlent en envoyant les avions sur la capitale, densément peuplée ... une succession de décisions subjectives, partisans, voire manipulées en toute discrétion par les intérêts particuliers ... Les recommandations de l'OACI ... désignées ... par l'expression « approche équilibrée » ... la réduction du bruit à la source, l'aménagement du territoire, les procédures d'exploitation ... et les horaires d'exploitation ... Ces quatre dimensions n'ont donc pas été déterminantes dans la fixation des mouvements aériens à Zaventem ... quelques tendances récurrents ... 1 Un conflit entre les périphéries nord et est de Bruxelles ... 2 Des modifications dans les normes de vente ... 3 Limite de poids pour les décollages de la piste 19 ... Trois exemples de décisions orientées La route Chabert ... L'accident de Kalitta Air ... Les diaboliques normes de vent ...* »

Document-39 * 09/12/2016 : **environnement.brussels - Avions : une étude retrace l'historique du survol de la Région de 1970 à aujourd'hui** : « ... *L'analyse de l'évolution des procédures montre ensuite des tendances récurrentes, comme : - une méconnaissance systématique du critère de population ; - une redirection à plusieurs reprises des avions vers les quartiers centraux de la RBC ; - un conflit persistant entre le Noordrand et l'Oostrand pour être le moins survolé possible qui a entraîné une répartition du trafic entre ces deux zones au gré des contestations et des rapports de force politiques ; - un rapprochement progressif des routes de Chièvres ... et Zoulou ... alors que les versions antérieures de ces routes survolaient des quartiers plus éloignés et moins denses ... Elle rappelle également des mesures intéressantes avortées à l'époque, comme la création d'un fond budgétaire pour l'isolation des habitations et la mise en place d'une politique d'aménagement du territoire ou encore des recommandations non appliquées telles que l'équipement des pistes via divers dispositifs ... Il ressort ainsi de l'analyse historique l'existence d'une multitude de configuration de routes et par voie de conséquence de différentes zones de survol en partie substituables et aux intérêts divergents »*

Document-40 * 04/09/2018 : **Le Vif - Déjà douze communes bruxelloises contre l'Etat dans le dossier du survol**

Document-41 * **Problématique du survol aérien : courriers officiels de la commune de Woluwe Saint-Lambert (commençant par un sous-inventaire de 2 pages)**

Document-42 * Bruxelles Environnement IBGE, évaluation des impacts sanitaire et économique du bruit des transports en région Bruxelles Capitale, collection fiches documentées, thématique bruit - **fiche 57** (décembre 2016) : « ... Dans ce cadre, Bruxelles Environnement, en charge de la mise en œuvre du Plan Bruit, s'est appuyé sur l'approche méthodologique de l'OMS et sur les récentes études françaises afin de réaliser une première **quantification des années de vie en bonne santé perdues par les Bruxellois du fait du bruit des transports en Région de Bruxelles-Capitale. Une évaluation de l'impact économique de ces effets sanitaires a également été réalisée ...** l'indicateur de l'impact sanitaire du bruit des transports est le **nombre d'années de vie en bonne santé perdues** (ou **DALY**: Disability Adjusted Life Years) par la population résidant en Région bruxelloise ... **DALY = population exposée x coefficient OMS x facteur d'incapacité DW ... le nombre de personnes fortement impactées par type de transport est estimé ... 4. Impact économique pour l'année 2011 ... En RBC, le bruit des transports a induit en 2011 un coût économique de: +/-120 millions d'euros pour la gêne; +/-145 millions d'euros pour les troubles du sommeil ... 5.2. En termes d'hinterland de l'aéroport ... Pour 10.000 habitants, Brussels Airport a induit une perte de 15 années de vie en bonne santé en 2011, soit 3 fois plus que les DALY engendrées par l'ensemble des aéroports de l'agglomération parisienne. ... »**

DEUXIEME JEU DE PIECES - conclusions du 15/02/2019

* Partie I - Arrêts & décisions de justice (documents 43 à 50)

* Partie II - A.R., études, rapports, articles, documents etc (classement chronologique) (documents 51 à 146)

* Partie III - Preuves de la discrimination (documents 147 à 154)

* PARTIE I - ARRÊTS & DECISIONS DE JUSTICE

document-43 * 02/11/2004 - TPI de Bruxelles - n° 2004/7477/A - Cessation environnementale de la RBC

document-44 * 09/06/2005 - Cour d'appel de Bruxelles - RG 2005/AR/20 - Arrêt concernant l'appel du jugement du 02/11/2004

document-45 * 21/12/2006 - Cour de cassation - C.05.0464.F-C.05.0465.F-05.0466.F/1 - Rejet du pourvoi de BIAC contre l'appel de la Cour d'appel du 9 juin 2005

document-46 * 08/02/2007 - TPI Bruxelles - n° 06/12095/A - arrêt asbl Bruxelles Air Libre Brussel

document-47 * **Qualité de vie et exploitation de l'aéroport de Zaventem : la délicate recherche du point d'équilibre** - Note explicative de l'évolution des procédures/arrêts pour la période 2004-2008 :

« ... Du jugement du Président du Tribunal de 1ère instance de Bruxelles du 2 novembre 2004 au jugement du 8 février 2007 : quand l'action en cessation environnementale change de mains ... La « gêne sonore » est ainsi d'autant plus avérée qu'elle se déroule pendant les périodes de sommeil et qu'elle ne se produisait pas avant l'application du « plan Anciaux bis ». Du reste, la cour d'appel estime que la cessation des infractions n'entraîne pas la cessation des activités aéroportuaires et qu'il appartient à l'Etat belge de prendre les mesures adéquates en matière de régulation du trafic aérien et, particulièrement, de mettre en oeuvre des plans de vol qui respectent les normes de l'arrêté « bruit » du 27/05/1999 ... Le droit d'action en cessation environnementale : qui peut l'utiliser et dans quelles conditions ? ... »

document-48 * 31/07/2014 - TPI Bruxelles - n° 14/3600/A - requête en cessation environnementale

document-49 * 19/07/2017 - TPI Bruxelles - n° 16/4222/A + 16/4225/A + 16/4229/A + 16/4240/A - cessations environnementales route du canal, 6h-7h & virage gauche

Nouvelle victoire pour le gouvernement bruxellois et plusieurs communes de la capitale sur le survol de la ville par les avions décollant depuis le Brussels Airport : la Justice bruxelloise a rendu un jugement sur l'action en cessation environnementale introduite en juin 2016 par la ministre de l'Environnement Céline Fremault (cdH) et plusieurs communes bruxelloises. Le jugement donne raison aux plaignants. Le juge s'est essentiellement basé sur les violations et demande la fin des violations des normes de bruit bruxelloise sur la route du Canal et la route du Ring entre 23h et 7h du matin ainsi que des nuisances réduites sur la O1 pendant la même tranche horaire (les routes ne sont pas supprimées). L'autre aspect concerne l'approche équilibrée : le juge donne raison à l'est bruxellois en suivant les plaignants et en enjoignant à l'Etat de réaliser une étude d'incidences sur l'activité de l'aéroport national et son impact et de proposer des alternatives pour réduire les nuisances (page 96 du jugement). Il donne 4 mois à l'Etat fédéral pour exécuter le jugement sous peine d'une astreinte de 100.000 euros par semaine. Il demande la réalisation de cette étude dans les 12 mois (20/07/2017)

document-50 * 01/02/2019 - TPI Bruxelles - n° 18/4372/A - condamnation de l'Etat belge à communiquer pour le 3 juin 2019 au plus tard l'étude d'incidences réalisée en exécution du jugement du 19 juillet 2017 sous peine d'astreinte de 300.000€ par mois de retard

*** PARTIE II - A.R., ETUDES, RAPPORTS, PLAINTES, ARTICLES, DOCUMENTS etc (classement chronologique)**

document-51 * 21/06/2004 - **AR 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C. : "Art. 34. Le titulaire respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'Etat fédéral"**

document-52 * 04/06/2008 - **LaDH : Crash sur les Cliniques Saint-Luc** - L'avion-cargo de Kalitta Air aurait pu s'écraser sur l'hôpital si le pilote n'avait pas abandonné son décollage

document-53 * 10/07/2009 - **FPS Mobility Transport Kalitta Air - Final report on the accident occurred on 25 May 2008 at Brussels Airport on a Boing B747-209F registered N704CK**

document-54 * 27/07/2009 - **FOD MOBiliteit : Ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal**

document-55 * 15/04/2014 - **Note du Secrétaire d'Etat M. WATHELET à l'Environnement, à l'Energie et à la Mobilité au Conseil des Ministres :**

a) Projet de loi relatif aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronautiques en Belgique

b) Projet de loi relatif au suivi et au contrôle des opérations de vol et restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et instituant l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National

- Procès-verbal de la réunion IKW n° 1017 : Aéroports : Loi sur les procédures (1) du mercredi 12 juin 2013

- Procès-verbal de la réunion IKW n° 1019 : Aéroports : Loi sur les procédures (2) du lundi 24 juin 2013
- Procès-verbal de la réunion IKW n° 1024 : Aéroport de Bruxelles-National : Loi procédures, Autorité de contrôle et Service de médiation pour les riverains du jeudi 6 février 2014
- Procès-verbal de la réunion IKW n° 1029 : Aéroport de Bruxelles-National : Loi procédures, Autorité de contrôle et Service de médiation pour les riverains du mercredi 2 avril 2014
- Avant-projet de loi relative aux modes d'élaboration, de fixation et de validation de l'ensemble des procédures aéronautiques en Belgique

document-56 * 17/04/2014 - **Note du Secrétaire d'Etat M. WATHELET à l'Environnement, à l'Energie et à la Mobilité au Conseil des Ministres :**

Suites à donner à l'exécution des accords aéroportuaires de 2008 et 2010: création de l'Autorité de contrôle, extension de la période horaire de la nuit opérationnelle et adaptation de la sélection des routes de décollage

document-57 * 25/04/2014 - **Notification du point 49 au conseil des Ministres du 25/04/2014**

document-58 * 05/05/2014 - RTBF : Wezembeek: "**Nous avons cru qu'un avion se crashait**", plainte déposée

document-59 * 16/06/2014 - LaLibre : **Petits arrangements dans le ciel bruxellois pour DHL** : « *Huit Boeing 777 ... infraction avec la législation européenne et les règles acoustiques de l'aéroport de Zaventem ... décision de la DGTA ...* »

document-60 * 13/08/2014 - RTBF : **Vols de nuit au-dessus de Bruxelles: voici ce qui est permis et pourquoi**

document-61 * 29/08/2014 - Coeur-Europe : **DHL Options for Belgium - How to combine cargo operations growth with environmental issues**

Propositions pour un sain développement de DHL en Belgique : les engagements environnementaux de DHL sont contraires à un développement de DHL sur Zaventem car l'aéroport est trop proche de la

ville - quatre propositions pour permettre à la société de développer ses activités en Belgique dans le respect de la santé des familles

document-62 * 30/09/2014 - **motion du Collège des Bourgmestres et Echevins de WSP**

document-63 * 15/10/2014 - Coeur-Europe : **Les mauvais choix économiques de Zaventem**

Etude expliquant comment les choix économiques de Zaventem augmentent artificiellement les nuisances subies par les riverains ainsi que les risques d'accidents : 1. Les conséquences néfastes d'une plage horaire trop grande 2. Une stratégie axée sur le dumping des prix et le volume 3. Des taxes gouvernementales trop faibles 4. Une politique laxiste de vols de nuit et de week-end 5. Le risque élevé du fret aérien à Zaventem 6. Les cachotteries contractuelles 7. La suppression de la piste 12/30 8. Cinq propositions concrètes

document-64 * 20/01/2015 - Coeur-Europe : **Livre blanc - " Options pour un Nouvel Aéroport et une nouvelle dynamique aéroportuaire"**

Livre Blanc détaillant et chiffrant les différentes options pour développer les activités aéroportuaires dans le respect des droits des citoyens - 13 options : cinq sur Zaventem, quatre ailleurs en Flandre, trois en région limitrophe et une en Wallonie. Les coûts confirmés par des experts internationaux sont très mesurés : 4 mois de cash flow de Brussels Airport pour une nouvelle piste et 2 ans de cash flow pour un nouvel aéroport complet. La revente des pistes historiques de l'aéroport permettra également de générer plusieurs milliards d'euros de plus-values latentes.

document-65 * 11/02/2015 - **Charte fédératrice des comités de quartier de Woluwe-Saint-Lambert relative au survol aérien de Bruxelles**

document-66 * 27/02/2015 - Ministre FREMAULT : **courrier annonçant une étude benchmarking concernant la gestion du bruit dans différents aéroports internationaux**

document-67 * 29/04/2015 - Bruxelles Environnement : **Etude benchmarking sur la prévention et la lutte contre le bruit dans les aéroports**

Bruxelles Environnement a confié aux bureaux d'études A-Tech et ANOTEC, une mission de benchmarking avec pour objectif d'analyser et de comparer les moyens mis en œuvre en termes de prévention et de lutte contre le bruit dans une dizaine d'aéroports internationaux. L'étude explicite notamment l'« Approche Equilibrée » (AE - Balanced Approach-BA), concept qui reprend toute une série de mesures qui peuvent être appliquées par les aéroports au cas par cas, en tenant compte de leur particularité et donne des pistes de réflexion pour l'avenir.

document-68 * 12/06/2015 - Plate-forme commune entre associations de défense de victimes des nuisances aériennes de Brussels Airport

Courrier à l'attention des autorités dénonçant les atteintes graves causées à la santé publique par l'aéroport de Bruxelles-national, et en particulier par les vols de nuit. Les associations demandent de mettre en œuvre les indispensables mesures de réduction des nuisances, avec pour objectif prioritaire la suppression complète des vols, tant au décollage qu'à l'atterrissage, entre 22h et 7h.

document-69 * 22/06/2015 - Plate-forme de comités de quartier de la Région de Bruxelles-Capitale relative au survol aérien de Bruxelles

La mobilisation contre le bruit des avions de Brussels Airport ne faiblit pas. Une nouvelle coalition vient de voir le jour. Elle est constituée par plus de 40 comités de quartiers bruxellois. Ceux-ci ont élaboré une plateforme avec une série de revendications. En plus de la nuit de 22.00 à 7.00, la nouvelle coalition demande notamment au gouvernement bruxellois de durcir l'arrêté Gosuin pour punir les infractions répétitives des compagnies aériennes. Elle souhaite aussi un renforcement du réseau de sonomètres sur le territoire bruxellois et la levée systématique des amendes. Les comités de quartiers demandent une étude sur la pollution de l'aéroport national. Ils invitent le fédéral à mettre en place un plan d'isolation des maisons financé par l'aéroport.

document-70 * 06/07/2015 - CARDA - décision n° 2015-18 sur le refus implicite de donner accès aux accords et documents en relation avec l'exploitation de l'aéroport de Zaventem

document-71 * 23/07/2015 - Le Vif : La Ministre Galant discrédite le système belge / LeSoir : Plus de transparence pour les riverains de Zaventem

document-72 * 30/07/2015 - Vols de nuit : courrier à la Ministre Galant

document-73 * 09/09/2015 - DGTA : **note Vliegwet - "analyse d'un projet de loi de votre cabinet (version papier du 7 juillet 2015)"**

I. Loi de procédures : A. Légalité préalable des procédures aériennes, B. Risques d'abus et impunité dans le chef de Belgocontrol, C. Processu d'élaboration des procédures aériennes, D. Procédures temporaires

II. Comité d'avis & Autorité de contrôle : A. Missions du Comité, B. Nécessité de préciser les conditions de dérogation et de collaboration entre les autorités, C. Accès à l'information, D. Tâches des inspecteurs

document-74 * 10/09/2015 - L'Echo : **"Le contrat de cession de Brussels Airport atterrit au Conseil d'état"**

document-75 * 13/10/2015 - Mouvement citoyen Pas Question : **'PLAN DURABLE POUR BRUSSELS AIRPORT'**

document-76 * 06/11/2015 - Le Vif : **Affaire Galant : Charles Michel n'agit plus dans l'intérêt général, mais uniquement pour préserver le sien**

document-77 * 12/11/2015 - Rtbf : **Le SPF Mobilité dézingue le projet "Vliegwet" de Jacqueline Galant**

document-78 * 14/01/2016 - Coeur-Europe : **Précisions sur l'approche équilibrée - copie du courriel adressé en ce sens à Madame La Ministre Galant**

L'approche équilibrée consiste à prendre toutes les mesures permettant de réduire les nuisances subies par les riverains et d'envisager en deuxième étape des restrictions d'exploitation si ces réductions ne sont pas suffisantes. La sélection des pistes et des couloirs de vol qui minimisent le niveau de nuisances fait donc partie intégrante de cette démarche. L'objectif de l'approche équilibrée rappelé dans l'article 1 de la Directive Européenne 598/2014 est limpide: '*limiter ou réduire le nombre des personnes souffrant des effets potentiellement nocifs des nuisances liées au trafic aérien*'. Il est clair que cette démarche de santé publique doit s'affranchir de toute considération communautaire, ce qui n'est hélas pas le cas actuellement. L'article 3 de l'Arrêté Royal du 25 septembre 2003 demande par ailleurs que Le Ministre applique l'approche équilibrée à Brussels National.

document-79 * 22/01/2016 - Le Vif : **"Le cabinet Galant et Belgocontrol attaqués au pénal"**

document-80 * 11/03/2016 - LaLibre : **Survol de Bruxelles: la KUL accusée de minimiser les nuisances sonores**

document-81 * 11/03/2016 - Coeur-Europe : **Les contours de bruit Leuven de l'aéroport de Zaventem sont manipulés au détriment des Bruxellois**

document-82 * 29/04/2016 - Coeur-Europe : **Les vrais risques de catastrophe aérienne sur Bruxelles-Capitale - Mise en danger des habitants par un risque sérieux d'accident aérien sur les zones les plus densément peuplées du pays, contrairement à ce qui se pratique partout ailleurs en Europe**

document-83 * 06/05/2016 - Coeur-Europe : **Livre Noir - "Analyse les 51 principaux aéroports commerciaux, hubs de fret et aéroports low-cost en Europe"**

A l'exception de Zaventem, TOUS les aéroports européens qui survolent de nombreux habitants ont démenagé certaines activités et pris des mesures fortes (création de nouvelles pistes, interdiction des vols de nuit, taxation des avions en fonction des niveaux de bruit, mise en place de compensations financières) afin de réduire l'impact de la pollution résultant de leurs activités.

document-84 * 13/05/2016 - **FOD Mobiliteit en Vervoer : Bestuursvereenkomst 2016-2018**

document-85 * 09/06/2016 - RTBF : **Survol de Bruxelles: le gouvernement bruxellois attaque en Justice le fédéral**

document-86 * 22/06/2016 - La Capitale : **Bruxelles doit accepter le bruit de l'aéroport, exigent 19 communes flamandes**

document-87 * 26/06/2016 - the brussels times : **Brussels City Airport: from curser to blessing ?**

L'édito du mois de juin 2016 de Philippe Van Parijs sur Brussels Airport pour le Brussels Times tire des conclusions de ses constats en proposant de limiter Zaventem à une fonction de City Airport fermé 8h par nuit et de faire payer Brussels Airport et les compagnies pour financer l'expropriation des maisons se trouvant sous les routes aériennes qui ne survoleront plus aucune zone densément peuplée.

document-88 * 28/06/2016 - **Réunion des associations avec le cabinet Bellot : "La Nuit"**

Slights de la présentation du comité Aquilon (Claudine Esposito) : les particules fines et ultra-fines

Slights de la présentation de Coeur-Europe (Jean-Noel Lebrun)

document-89 * 12/11/2016 - Le Vif : **"Nuisances sonores: Le Conseil d'État rejette le recours de Brussels Airport Company"**

Le Conseil d'État a rejeté le recours introduit par Brussels Airport Company à propos des normes de bruit. L'exploitant de l'aéroport avait demandé de suspendre la décision mettant fin à la marge de tolérance sur les normes de bruit concernant le survol de Bruxelles, mais la haute juridiction a estimé que la partie concernée n'avait démontré aucun intérêt légitime à sa demande.

document-90 * 30/11/2016 - Bruxelles Environnement : **Etude retraçant l'historique du survol de la Région de 1970 à aujourd'hui**

Bruxelles Environnement a confié à l'ULB une étude relative à l'historique du survol de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle a pour objectif d'analyser l'évolution du survol depuis le début des années 1970 à aujourd'hui, et en particulier à partir des années 2000. L'étude explicite, sur base notamment d'une analyse bibliographique et d'un travail de recherche, les différents changements des plans de vol (utilisations préférentielles des pistes, routes aériennes, trafics, ...), les raisons qui ont motivé ces changements, et les décisions politiques y afférant. L'étude met en lumière une succession de décisions subjectives, partisans, voire influencées par des intérêts particuliers.

document-91 * 01/12/2016 - Le Soir : **Le rapport qui démonte les plans de survol de Bruxelles**

document-92 * 17/12/2016 - L'Echo : **5 vérités sur Brussels Airport (p. 5)**

document-93 * 18/12/2016 - Bruxelles Air Libre Brussel : **Les 5 contre-vérités de Brussels Airport, démontées une à une**

Communiqué de presse de l'asbl Bruxelles Air Libre suite à la publication de la page publicitaire de Brussels Airport (document 92)

document-94 * 21/12/2016 - La Libre : "**Plainte de riverain contre une publicité de l'aéroport**"

document-95 * 16/01/2017 - Coeur-Europe : courriel "**How Arnaud Feist's 21 malicious lies are hindering Brussels Airport sustainable development**"

document-96 * 16/01/2017 - Coeur-Europe : **Comment les 21 mensonges d'Arnaud Feist minent le développement durable de Brussels Airport**

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 ?

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

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

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

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

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 ?

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

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

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

Mensonge 10 : Des ILS seraient nécessaires en 07 ?

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

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

Mensonge 13 : Beauvechain, un non-sens total ?

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

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 ?

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

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

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

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

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

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

document-97 * 27/01/2017 - **Courrier du Chief Executive Officer Arnaud FEIST n° CEO-17/014/AF/md à l'attention de : Charles Michel, Geert Bourgeois, Rudi Vervoort, Kris Peeters, Jan Jambon, Alexander De Croo, Didier Reynders, Hilde Crevits, Bart Tommelein, Liesbeth Homans, François Bellot, etc**

document-98 * 03/02/2017 - BELGA : "**Nuisances sonores - "Les amendes pour nuisances sonores causeront des dégâts irréparables à Zaventem" (PRESS)"**

Dans une lettre aux 18 ministres fédéraux, bruxellois et flamands concernés par le dossier des nuisances sonores liées à Brussels Airport, son patron, Arnaud Feist, met à nouveau en garde contre les conséquences de normes de bruit plus strictes à Bruxelles. Selon ce dernier, les avions de Brussels Airlines et de TUI Fly risqueraient également des amendes salées. Des normes bruxelloises plus sévères "constituent une menace pour l'exploitation de l'aéroport", écrit notamment Arnaud Feist, qui indique également que "plusieurs compagnies ont affirmé qu'à cause de cette décision, elles hésitaient à opérer des vols à destination de la Belgique".

document-99 * 06/02/2017 - BELGA : "**Nuisances des avions - TUIfly et Thomas Cook réfléchissent aux options, aucun départ de Brussels Airport entériné"**

document-100 * 06/02/2017 - Le Vif : **"Pour les entreprises, quitter Zaventem ne serait plus une menace en l'air"**

document-101 * 06/02/2017 - Coeur-Europe : **De 7 nieuwe leugens Arnaud Feist en Brussels Airport - The 7 new lies of Arnaud Feist & Brussels Airport**

document-102 * 08/02/2017 - BRUZZ : **"Luchthaven voelt zich bedreigd"**

document-103 * 09/02/2017 - L'Echo : **"Au Fédéral d'avancer"**

document-104 * 09/02/2017 - Le Vif : **"Malaise à Zaventem : Peeters en remet une couche "**

document-105 * 13/02/2017 - Consortium BXL-Oostrand : **"Les associations flamandes et bruxelloises actives dans la défense contre les nuisances aériennes de la zone Sud-Est de l'aéroport proposent ensemble une solution qui peut garantir le future de l'aéroport, préserve l'emploi, et respecte le droit à la santé publique"**

document-106 * 15/02/2017 - RTBF : **"Nuisances sonores des avions: pas de sursis européen pour les normes à Bruxelles"**

La Commission européenne a affirmé qu'elle n'avait pas de problème avec la loi bruxelloise relative aux normes sonores mises en oeuvre en janvier dernier. "L'ouverture d'une procédure pour infraction serait très inhabituelle, notamment parce qu'il n'y pas d'objection de fond

document-107 * 16/02/2017 - Pas Question : **"Le conseil économique et social manipulé par BECI et Brussels Airport »**

document-108 * 17/02/2017 - Service de Régulation de l'Aéroport de Bruxelles-National : **"Décision n° D-2017-01-LA relative aux plaintes concernant le non-respect par Brussels Airport Company de certaines conditions de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National"**

Le Service de Régulation décide de mener une mission de contrôle du respect, par Brussels Airport Company, de l'article 34 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

document-109 * 20/02/2017 - **courrier de Serge Drugmand, Directeur du Service de Régulation de l'Aéroport de Bruxelles-National**

document-110 * 12/04/2017 - Mobilité-BAC : **modification QC du B752 depuis le 30/03/2017**

Recertification acoustique des avions de type Boeing 7575-200 qui les ont fait passer d'un QC individuel de 4.0 à 4.2 entraînant une modification de la procédure suivie vers la balise CIV au cours de la période de nuit, en les déplaçant de CIV D vers CIV C.

document-111 * 11/05/2017 - Bx1 : **'Nuisances sonores : Ryanair met en place une stratégie pour ne pas payer les amendes'**

document-112 * 03/06/2017 - RTBF : **Nuisances à Bierset: la cour d'appel de Bruxelles donne raison aux riverains**

document-113 * 06/07/2017 - Coeur-Europe : **Service de Régulation: Suspicion de coalition de fonctionnaires au profit de Brussels Airport**

document-114 * 20/09/2017 - Service de médiation de l'aéroport : **courriel au Président SPF Mobilité Eugeen Van Craeyvelt - Demande d'enquête de SMO vers DGTA / NIPPON AIRWAYS B788 virage 1700 pieds gauche**

Pas de réponse aux demandes d'enquête à la DGTA concernant le Nippon Airways B788 qui a viré large sur le virage gauche

document-115 * 15/12/2017 - Médiation-DGTA-Bellot : **exception Qc - nachtregime door overmacht n.a.v. zeer uitzonderlijke weersomstandigheden op Brussels Airport**

document-116 * 18/01/2018 - L'Echo : **"9.000 riverains de Brussels Airport soumis à des nuisances insupportables"**

document-117 * 30/01/2018 - L'Echo : **'Défection au forum 2040 de Brussels Airport'**

document-118 * 05/02/2018 - Belga : **'Ben Weyts s'oppose à une extension de la nuit aérienne jusqu'à 7h du matin'**

document-119 * 14/02/2018 - Coeur-Europe : **courrier à Ron Mock (Otp), Taylor Jo (Otp), Barbara Zvan (Otp), Charles Thomazi (Otp), John Bruen (Otp), Frank Appel (Dhl), Ken Allen (Dhl), Melanie Kreis (Dhl) : 'Information communale survol aérien - courrier adressé à A. Feist administrateur délégué de l'aéroport de Bruxelles-National'**

document-120 * 15/02/2018 - Coeur-Europe : **"337.000 victimes du bruit de Zaventem selon les nouvelles méthodes de calcul des nuisances aériennes"**

En appliquant les recommandations l'Agence Environnementale Européenne sur les données officielles de Bruxelles Environnement et de l'aéroport, l'analyse du Think-Tank Coeur-Europe pointe 337.000 victimes des nuisances aériennes autour de Zaventem. Le résultat dépasse largement le chiffre de 14.200 victimes présenté par Brussels-Airport. Coeur-Europe affirme qu'il s'agit d'une campagne de désinformation menée de manière systématique par l'aéroport.

document-121 * 21/03/2018 - Service de médiation de l'aéroport : **courrier 7013-P - équipements RESA ou EMAS an piste 19 à Bruxelles-National**

document-122 * 23/03/2018 - L'Echo : **'Brussels Airport préconise un plan d'isolation des maisons des riverains'**

document-123 * 17/05/2018 - L'Echo : **'Bellot réduit le bruit des avions pour des Bruxellois et Flamands'**

document-124 * 17/05/2018 - Pas Question : **'Le Ministre Bellot et le MR proposent d'aggraver les nuisances sonores sur Bruxelles et le Noordrand'**

document-125 * 29/05/2018 - **Class Action : 150 plaignants - Communiqué**

Dans le cadre du survol abusif de Bruxelles, 150 citoyens déposent plainte contre X, Brussels-Airport SA (Arnaud FEIST, CEO), Belgocontrol et l'État belge (SPF mobilité). Les plaintes ont été adressées au Parquet via le Procureur du Roi. Cette initiative citoyenne émane de la plateforme regroupant les comités de quartier bruxellois unis contre les nuisances de Brussels Airport. Victimes de traitements dégradants, les 150 plaignants reprochent une atteinte au respect de la loi (1), à la protection de la santé (2) et à la sécurité (3) publiques.

document-126 * 29/05/2018 - RTBF : **Class Action : 150 citoyens introduisent une plainte au parquet**

document-127 * 24/09/2018 - L'Avenir : **Soupçons de corruption à l'administration de l'aéronautique**

Des soupçons de conflit d'intérêts pèsent sur l'ancien patron de la DGTA, Franck Durinckx, qui était également à la tête de l'Institut européen de formation sur la sûreté aérienne (EASTI).

document-128 * 08/10/2018 - Service de médiation de l'aéroport-BAC : **courrier 'N740CK at night on runway 01'**

document-129 * 11/10/2018 - LaDHnet : **Enquête sur un Boeing qui a survolé le domaine royal de Laeken à trop basse altitude**

document-130 * 23/10/2018 - Service de médiation de l'aéroport : **courrier 8076 - 'Samedi 20 oct. 23h40 & 23h42 - survol de Bxl à midi'**

Le virage vers la gauche de nuit depuis la piste 25L a été réintroduit le 2 avril 2015 sur base d'une mauvaise interprétation de la cessation environnementale du 31 juillet 2014. En effet, la cessation environnementale en question ne traitait que des décollages depuis la piste 25R et d'aucune autre piste, et une instruction confuse a bien été notifiée à Belgocontrol en mars 2015 de modifier et les procédures 25R mais aussi les procédures 25L alors que le jugement ne concernait que la 25R. De ce

fait, le samedi soir entre 23.00 et 24.00, des avions décollent légalement de la piste 25L via la procédure Charlie du virage gauche

document-131 * 23/10/2018 - service de médiation de l'aéroport : **courrier 8078 - RWANDAIR - décollage le 21.10.2018 à 01.33 LT de l'avion A333 9X-RWP EBBR vers HRYR sur procédure ROUSY 7C en 25L**

Le survol que vous avez constaté le dimanche 21 octobre 2018 à 01 heure 33 du matin est en infraction sur deux points : - non respect du niveau individuel de bruit (Q.C) pendant la nuit - non respect de la nuit calme sans décollage du samedi 24.00 au dimanche matin 06.00. Nous transmettons l'ensemble du dossier à l'Inspection Aéronautique pour suivi de ce dossier" - "Infraction 1 : non respect du QC au décollage maximal autorisé de nuit, soit limite de 8.0 dépassée avec un QC effectif de 8.2 - Infraction 2 : non respect de la nuit sans décollage, avec décollage pendant nuit calme du samedi au dimanche, l'avion en question dispose d'un créneau de jour et a décollé de nuit pendant une période théoriquement sans décollage

document-132 * 05/11/2018 - **service de médiation de l'aéroport : quelques Boeing 787-900 sur le virage court SPI 5 C mais qui effectuent un virage très très large**

document-133 * 18/11/2018 - Ghislaine Weissgerber : **Atterrissages en série sur Schaerbeek samedi, dimanche et ...**

document-134 * 20/11/2018 - Service de médiation de l'aéroport - **BAC : Les Boeing 737 MAX**

«Arnaud,

Sur base des plaintes et des analyses, nous pouvons te confirmer que - contrairement à ce que tu as annoncé -, le Boeing 737 MAX est et reste un avion très bruyant, qui génère beaucoup de plaintes.

Les principaux autres types d'avions qui posent problème sont : Boeing 747 sauf série 800, Boeing 777 surtout version Freighter, Boeing 787-800/900, virage trop large vitesse élevée au décollage, Airbus A.330 (surtout en 19), Boeing 737 MAX (nombre important de plaintes), Boeing 767 toutes séries, surtout en 19.

Il serait opportun de demander aux compagnies utilisant le Boeing 737 MAX les motifs pour lesquels cet avion reste très très bruyant. »

document-135 * 26/11/2018 - Service de médiation de l'aéroport : courrier 8082 - **Probable dépassement du nombre de vols de nuit en 2018 sans pouvoir déterminer si le nombre de créneaux horaires de nuit sera dépassé**

document-136 * 26/11/2018 - **Données vols de nuit**

document-137 * 28/11/2018 - **Noordrand : Aantal nachtvluchten in 2018**

document-138 * 06/01/2019 - European Commission : **Motion du comité local du personnel de Bruxelles sur la gestion du trafic aérien au-dessus de la région de Bruxelles et de sa périphérie : "Le survol de Bruxelles - Quelles solutions les autorités belges doivent-elles mettre en place afin de limiter l'impact du survol de la ville et de sa périphérie ?"**

"... l'aéroport de Zaventem ... génère un trafic dont l'impact ne correspond pas aux normes et standards actuels en termes de protection de la santé et de la sécurité des citoyens travaillant et habitant dans les zones urbaines. Cette situation est d'autant plus grave que des solutions structurelles existent afin de concilier les intérêts économiques des opérateurs et le respect de la santé et de la sécurité des citoyens ...

Eu égard à l'impact du survol à basse altitude de Bruxelles et de sa proche périphérie sur la santé et la sécurité de centaines de milliers de personnes, le personnel souhaite que les autorités fédérales belges compétentes:

- mettent en oeuvre des politiques de gestion de l'aéroport de Zaventem et de gestion du trafic aérien respectueuses des droits des citoyens, quel que soit leur origine, fonction et statut, afin de disposer d'un cadre de vie sain et ce conformément aux dispositions de la Constitution⁸ du Royaume de Belgique;

- mettent en oeuvre des politiques de gestion de l'aéroport de Zaventem et de gestion du trafic aérien respectueuses du principe de la minimisation des personnes survolées;

- respectent les décisions de justice du pays hôte en matière de survol aérien de la capitale et de sa proche périphérie. L'Etat belge doit, notamment, respecter 4 cessations environnementales: ..."

document-139 * 31/01/2019 - Coeur-Europe : **Les particules ultra-fines autour de l'aéroport de Zaventem: Confirmation d'un grave problème de santé publique**

document-140 * 31/01/2019 - Coeur-Europe : **Quel est le coût réel de la fermeture complète de Brussels National de 22 PM à 7 AM?**

document-141 * 04/02/2019 - **Note calcul nuisances pour la RBC sur base des nouvelles normes OMS**

Dans la Région de Bruxelles Capitale, sur base des normes récemment adoptées par l'OMS et en utilisant les données officielles de la Région de Bruxelles Capitale, le bruit de l'aéroport fait plus de 744.500 victimes, à savoir 62% de la population de Bruxelles. Sur base des mêmes normes, 60% des domiciles, 64% des écoles et 65% des hôpitaux sont impactés. Pendant la nuit, pas moins de 116.000 personnes, soit 10% de la population, est affecté selon les nouvelles normes de 40 dB.

document-142 * 08/02/2019 - **Service de médiation de l'aéroport : courrier-réponse 7046-P à la plainte du 06/02/2019 contre les DHL777**

« ... Le Directeur de Brussels Airport Company, Monsieur Arnaud FEIST, est intervenu personnellement en date des ... pour qu'une dérogation soit accordée aux Boeing 777 d'AEROLOGIC en vue de les autoriser à opérer de nuit.

... certification de Quota individuel de bruit (QC) de 10.6 à 11.9 ... ainsi cet avion n'est pas, selon la législation belge, autorisé à voler de nuit ... limite maximale de 8.0 QC ... »

document-143 * 08/02/2019 - Le Monde : **Le bruit nuit gravement à la santé des Franciliens**

« ... le bruit comme « *la seconde cause de morbidité derrière la pollution atmosphérique* » parmi les facteurs de risque environnemental en milieu urbain. Les conséquences sanitaires dépassent la simple gêne occasionnée. Au-delà des altérations du système auditif, le principal effet correspond aux perturbations du sommeil. Mais vivre dans un environnement bruyant peu aussi favoriser les maladies cardiovasculaires ou provoquer des retards dans les apprentissages ... » (nous soulignons)

document-144 * 08/02/2019 - bruitparif.fr : **L'exposition au bruit des transports, en particulier en zone dense, constitue un réel enjeu de santé publique**

bruitparif.fr : Santé publique : quels sont les impacts sanitaires du bruit ?

document-145 * 09/02/2019 - bruitparif.fr : **Rapport - Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France - partie 3 Bruit aérien** (p. 71-96)

document-146 * 11/02/2019 - Sécurité : **le Boeing 737 MAX vole-t-il à Bxl Airport?**

*** PARTIE III - PREUVES DE LA DISCRIMINATION**

document-147 * **Refus d'application des AIPs à Brussels National - analyse des traces radar du samedi 16/01/2016**

Les AIPs prévoient que du samedi 15h au dimanche 14h59 (la période de la semaine la moins chargée en avions) les vols en direction du sud-est de l'Europe se fassent de manière préférentielle sur la piste 19 afin de soulager Bruxelles.

document-148 * **Non respect par Belgocontrol de certaines AIPs - note d'analyse et captures d'écran de vols de 2015**

De manière assez régulière Belgocontrol n'applique pas correctement les instructions aéronautiques officielles (AIP) au détriment des plaignants Bruxellois.

document-149 * **130.000 personnes gênées par les nuisances sonores, l'aéroport minimise et divise ce chiffre par 9** - courriel du 23/09/2016 de Coeur-Europe au Ministre Bellot

Cœur-Europe estime que ces erreurs systématiques font obstacle à une solution équitable qui réduira les nuisances.

document-150 * **130.000 personnes gênées par les nuisances sonores de Brussels-National, l'aéroport minimise et divise ce chiffre par 9, Brussels Airport proche de la fraude ?** - note du 23/09/2016 de Coeur-Europe

Afin de pouvoir réaliser sa stratégie d'expansion, Brussels-Airport mène une campagne de désinformation systématique. Pour preuve, l'étude commandée auprès de l'université de Gand. Coeur-Europe a confronté les chiffres présentés par Brussels-Airport avec les données relevées par les sonomètres officiels et avec la méthode définie par la Commission Européenne pour évaluer le nombre de personnes gênées par la pollution sonore. Brussels-Airport serait-il proche de la fraude ?

document-151 * **Minimisation importante du nombre des Bruxellois gênés et des habitants très gênés par les nuisances sonores de l'aéroport de Brussels-National** - note du 22/09/2016 de Coeur-Europe

Le site de l'université de Gand précise que Monsieur Dekoninck, le principal auteur de l'étude, est un expert en bruit environnemental pour le Gouvernement Flamand. Ce rapport, dont les co-auteurs sont Monsieur Luc Dekoninck, le Professeur Timothy Van Renterghem et le Professeur Dick Botteldooren, est systématiquement biaisé en faveur de la Flandre, au détriment des Plaignants.

La direction de l'aéroport cherche également à cacher sciemment les nuisances de ses avions en remplaçant le terme « habitants potentiellement très gênés » par les termes plus anodins « habitants potentiellement gênés » et « personnes potentiellement gênées ». La substitution du terme 'très gêné' par le seul terme 'géné' dans la communication officielle de Brussels-National alors que les définitions officielles du calcul des habitants concernés par ces deux termes sont très différentes relève d'une volonté manifeste de cacher la réalité des nuisances sonores autour de l'aéroport.

document-152 * **Absence de mesures compensatoires et de programme d'indemnisation des Plaignants**

Les 25 principaux aéroports européens pour le trafic passager ont TOUS mis en place des programmes de compensation afin de protéger les riverains les plus exposés au bruit des avions autour de l'aéroport, à l'exception : de Brussels-National, de trois nouveaux aéroports construits loin des villes en remplacement d'anciens aéroports, des aéroports russes et turcs, de l'aéroport de Palma de Majorque, situé face à la mer, avec très peu d'habitants survolés. Les plans de compensation comportent le plus souvent un volet de rachat des habitations les plus exposées, ainsi qu'une aide à l'insonorisation des autres habitations, en fonction de critères de bruit. Ces plans de compensation sont l'une des composantes de l'approche équilibrée définie par l'OACI et reprise aux Chapitre I et III de l'Arrêté Royal du 25 SEPTEMBRE 2003. – Arrêté Royal établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National : Art. 3 Le ministre adopte une approche équilibrée lorsqu'il traite des problèmes liés au bruit à l'aéroport de Bruxelles-National. Or aucun plan de compensation n'a jamais été mis en place à l'aéroport de Bruxelles-National, alors que c'est l'un des grands aéroports européens qui survole le plus de

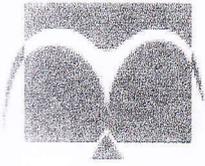
riverains. Il existe également une discrimination entre citoyens belges puisque les riverains des aéroports de Charleroi et Liège ont bénéficié d'un important programme de compensation de plusieurs centaines de millions d'Euros, financé par la région Wallonne, actionnaire de ses aéroports. C'est pourquoi les Plaignants sont victimes d'une situation tout à fait discriminante.

document-153 * **Petites magouilles et manque de transparence sur le site de batc.be**

document-154 * **Preuve que les gros porteurs peuvent éviter Bruxelles : exemples de 747 Cargo et 787 au départ de la piste 19**

document 155* certificats médicaux plaignants

29/4/2019



Federale Overheidsdienst Justitie

Accusé de réception - eDeposit - Dépôt de documents dans une affaire

Pour:

Déposé par: Philippe André Patrick Marie Vanlangendonck
Déposé auprès: Tribunal de première instance francophone de Bruxelles tribunal civil
Date de réception: 29/04/2019 19:11:08
Numéro de rôle: 2018/6429/A

Liste de documents déposés:

Référence	Type du document	Nom du fichier
AC46192208	Conclusions	29.04.19 conclusions synthèse demandeurs 18_6429_A.pdf

Attention ! Les documents téléchargés doivent correspondre à l'activité concernée. Dans le cas contraire, les documents ne sont ni lus, ni traités et restent donc sans effet.

DOTTO & Co. / BELGOCONTROL - ETAT BELGE -

BRUSSELS AIRPORT COMPANY - BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY

TRIBUNAL DE 1ère INSTANCE
FRANCOPHONE DE BRUXELLES

29 AVR. 2019

INVENTAIRE DES PIECES

TRIBUNAL DE 1ère INSTANCE
FRANCOPHONE DE BRUXELLES

29 AVR. 2019

GREFFE DES REFERES NON FAMILIAUX

PREMIER JEU DE PIECES - conclusions du 17/10/2018 (documents 1 à 42)

DEUXIEME JEU DE PIECES - conclusions du 15/02/2019 (documents 43 à 154)

* Partie I - Arrêts & décisions de justice (documents 43 à 50)

* Partie II - A.R., études, rapports, articles, documents etc (classement chronologique) (documents 51 à 146)

* Partie III - Preuves de la discrimination (documents 147 à 154)

GREFFE DES ROLES

PREMIER JEU DE PIECES - conclusions du 17/10/2018

Document-01 * 21/04/2011 : courrier SPF Mobilité & Transports ((Mireille Van Buynderen à Frank Durinckx) - **Système préférentiel de piste (PRS)EBBR** : « ... assurer un contrôle de la DGTA sur la bonne application du système préférentiel de piste par Belgocontrol ... »

Document-02 * 29/02/2012 : courrier de Belgocontrol (Jean-Claude Tintin) au SPF Mobilité & Transports (Frank Durinckx) - **Plainte suite à la visite de la DGTA à Belgocontrol le 28/02/2012**

Document-03 * 23/05/2012 : courrier du Ministre Wathelet à Belgocontrol (Jean-Claude Tintin) - **Retards d'exécution de Belgocontrol des instructions en matière de procédures de décollage et de sélection des pistes**

Document-04 * 06/12/2012 : courrier SPF Mobilité & Transports (Frank Durinckx) à Belgocontrol (Jean-Claude Tintin) - **Suivi des procédures de départ et d'arrivée standardisé aux instruments à l'aéroport de Bruxelles-National** : « ... nécessité impérieuse que les contrôleurs aériens fassent respecter proactivement, strictement et précisément les SID ... les STAR ... Le non-respect d'une route de vol par un équipage constitue une infraction pénale et doit impérativement nous être rapporté. Il convient aussi que Belgocontrol fournisse à l'inspection aéronautique : - les tracés ..., - un accès à distance au service ACMET ... »

Document-05 * 14/12/2012 : courrier de Belgocontrol (Jean-Claude Tintin & Christian Desprets) au SPF Mobilité & Transports (Frank Durinckx) - **de te volgen procedures voor aankomsten en vertrekken voor alle banen op EBBR** -refus d'application de l'instruction : « ... Tot deze datum ziet Belgocontrol zich genoodzaakt de huidige werkmethode te behouden ... »

Document-06 * 24/07/2013 : courriel de Belgocontrol (Christian Berlanger) en réponse au courrier du 24/07/2013 de Philippe Witpas - avec en copie Michel Dascotte (Belgocontrol), actuel chef de cabinet adjoint du ministre Bellot - **Instruction sur les normes de vents** - «... Could you please inform ... about the status of this instruction as far as Belgocontrol is concerned ? Does Belgocontrol agree with the content and/or did Belgocontrol give its formal approval ? » - « ... it is indeed an "instruction" - named as such and adopted by the competent authority (being the Minister of Mobility or the Director General of the DGTA) ... Belgocontrol has consequently not to agree nor to give its formal approval... »