

4 octobre 1992

Remember Bijlmer Desastre

Le dimanche 4 octobre 1992, un Boeing de la Cie israélienne El Al avec à son bord du fret militaire s'est écrasé sur un immeuble résidentiel dans le quartier de Bijlmer à Amsterdam. 43 personnes sont mortes immédiatement. D'autres personnes sont mortes depuis et beaucoup souffrent encore de maladies non identifiées.



DE SCHIPHOL À BIERSET : TROP D'OPACITÉ, PAS ASSEZ DE TRANSPARENCE !

Dans la presse, il est régulièrement question de l'emploi et de la rentabilité financière de l'aéroport de Bierset, mais beaucoup moins de la transparence, de la sécurité et des contrôles douaniers.

Ce sont ces derniers points qui ici nous intéressent.

D'autant plus, depuis l'accident de fin octobre 2009, de l'avion de Southern Air, ce Boeing 747 qui a du atterrir d'urgence avec à son bord, seulement cinq personnes, après avoir survolé le ciel de Bierset en feu (La Meuse, 31 octobre 2009 et Belga).

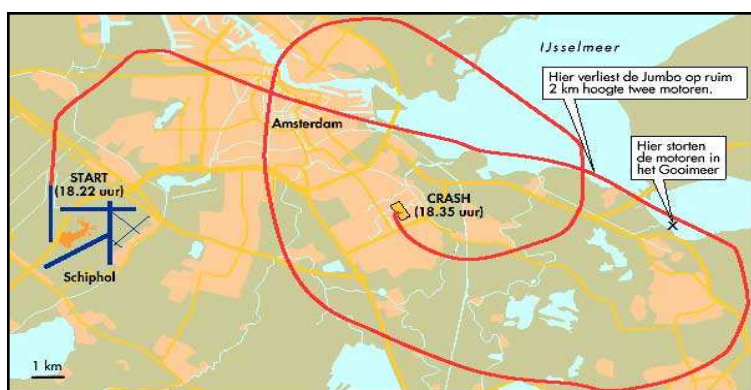
PAYS BAS , AÉROPORT DE SCHIPHOL, 1992 : LA BOÎTE DE PANDORE

Le 4 octobre 1992, un Boeing commercial 747 de la société israélienne El Al s'écrase sur une série d'immeubles de Bijlmeer, tuant sur le coup, quarante-trois personnes dont les quatre membres de l'équipage et provoquant un dramatique et spectaculaire incendie dans cette banlieue d'Amsterdam (plusieurs films disponibles sur le net).

Peu de temps après l'accident, une série d'« experts » équipés de tenues de protection sont vus investissant le lieu de l'accident. Très vite, la question se pose du type de produits composant le fret de ce 747 en provenance de New York et volant vers Tel Aviv.

Le Ministre des transports de l'époque aux Pays-Bas déclare aussitôt que l'avion transportait « des fleurs et des parfums » et cette version sera la version officielle jusqu'en 1998.

En réalité, la question du commerce d'armes chimiques avec Israël venait de surgir sur la scène médiatique à l'occasion de cet accident dans une des zones les plus peuplées du monde : la boîte de Pandore était ouverte ...



le chef de la sécurité aérienne de l'aéroport retrouva une cassette audio contenant l'enregistrement de conversations téléphoniques entre le centre de contrôle aérien et un responsable d'El Al. Dans un enregistrement, on entend le responsable d'El Al expliquer après l'accident que le Cargo contient des explosifs, des munitions à l'uranium appauvri, du poison, des produits inflammables ainsi que du gaz. Ce dernier précise que ces informations ne doivent pas être communiquées et son interlocuteur de lui répondre : « Ils n'en sauront rien! ».

QUE S'EST-IL PASSÉ ?

Une enquête parlementaire aura lieu aux Pays-Bas, doublée d'une procédure judiciaire, **mais en 1999 seulement ! Soit six ans après la catastrophe.**

Entre l'accident et l'enquête, il y a eu des centaines de plaintes tant de la part d'habitants de ce quartier pauvre où habitent beaucoup de migrants que du personnel présent sur place (des pompiers et d'autres secouristes, des travailleurs de l'aéroport) : pertes de cheveux, troubles respiratoires, articulaires, dermatologiques, cancers ...

Les médecins ne savaient pas comment traiter les patients par manque d'informations relatives aux causes des problèmes dont ils se plaignaient et pour lesquels ils voulaient les soigner. Très vite, on a suspecté que l'avion transportait autre chose que des fleurs et du parfum.

Les investigations ont continué, les controverses se sont multipliées notamment au sujet de l'UA (uranium appauvri) présent dans le Boeing 747 et mis en cause très tôt après le drame par la LAKA, un centre hollandais de recherche et de documentation sur l'énergie nucléaire (Landerlijk (Anti) Kernergie Archief).

Lors du 6^{ème} anniversaire du drame, alors qu'il y avait encore des centaines de plaintes, le gouvernement hollandais, le gouvernement israélien et la société El Al ont été contraints de dévoiler ... partiellement... une toute autre version des choses.

Il s'est en effet avéré que l'avion en provenance des USA transportait notamment dans sa cargaison militaire d'importantes quantités de composés chimiques cyanogènes permettant la fabrication de gaz sarin. Ces produits provenaient d'une filiale de Solvay aux USA (Solkatroniks) qui entre-temps avait été vendue à Air Products. Ils étaient destinés à l'IIRB, l'Institut israélien de recherches biologiques situé à Ness Tziona, au Sud de Tel-Aviv. Mais la quantité était en fait bien plus importante que ce qu'Israël justifia à partir de ce moment là comme nécessaire pour sa défense (tests de masques à gaz) : il y avait en réalité dans l'avion qui s'est écrasé à Amsterdam de quoi produire un quart de tonne de ce gaz à usage militaire.



Cela violait les traités signés par les USA et cela à un moment délicat au niveau international (1^{ère} guerre d'Irak), cependant, en 1998 il n'était plus possible de garder secret ce commerce dangereux. Le parlement des Pays-Bas s'est donc résolu à ouvrir une enquête publique.

Elle produisit en 1999 un très gros rapport de 2000 pages, mais les Etats-Unis ont été absents dans cette enquête.

Pendant ce temps, les habitants craignaient que des armes soient encore transportées en secret car les vols continuaient entre New York et Tel-Aviv via Amsterdam. La question de la présence d'UA et de plutonium, qui pouvaient provoquer entre autre une explosion nucléaire de grande puissance, n'était pas non plus rassurante.

PLUSIEURS ENSEIGNEMENTS

Sans cet accident, tout cela serait resté secret !

Ce qui s'est passé montre la complicité des responsables politiques des Pays-Bas dans le commerce des substances dangereuses.

C'est pourquoi l'Etat néerlandais a freiné si longtemps la recherche de la vérité.

Pendant plusieurs années il a prétendu qu'il n'y avait pas de document attestant de la composition du fret, jusqu'en 1998, moment où un document a prouvé qu'il ne s'agissait pas d'un transport de fleurs et de parfums mais bien d'une cargaison militaire dangereuse, en dehors de tout traité réglementant le commerce d'armes chimiques.

Le procès nous apprend que des documents, des enregistrements et la boîte noire ont disparu ou ont été détruits. Quant à l'unité de sécurité de El Al à Schiphol, il a été déclaré qu'elle était un avant-poste du Mossad.

Il est aussi question d'une « procédure El Al » et d'un accord entre les Pays-Bas et Israël, accordant depuis 1973 un statut spécial aux avions israéliens qui pouvaient faire le plein à Schiphol sans être inspectés par les douaniers et les agents de sécurité, le contrôle se limitant aux documents. Il est signalé que les horaires de ces avions n'étaient pas affichés.

Déjà dans les années 50, il existait des procédures spéciales autorisant les avions israéliens à faire le plein dans l'aéroport commercial, en dehors du cadre OTAN.

Après l'enquête, 4804 personnes (majoritairement des personnes qui habitaient l'endroit du crash et des secouristes), ont demandé un examen médical mais celui-ci fut rapidement bouclé.

La présence de plusieurs centaines de kilos d'UA dans le Boeing 747 a donné lieu à plusieurs controverses avec les organismes et experts officiels. (Pour information, les bombes GBU sont construites par Boeing dans son usine du Missouri et à ce titre Boeing a encore été interpellé en janvier 2009 au sujet de l'UA lors de l'attaque de Gaza.)

AUJOURD'HUI, EN BELGIQUE, À BIERSET :

L'AVENIR, LE DÉVELOPPEMENT DURABLE, LE COMMERCE AVEC ISRAËL ET SES COLONIES

L'aéroport de Bierset, depuis son passé d'aéroport militaire, nous interpelle à plus d'un titre. Depuis les années 90, les responsables de l'aéroport de Liège-Bierset ont promu le développement d'un pôle cargo accueillant les vols (et le travail) de nuit et il y a eu à Bierset plusieurs milliards de FB d'investissements publics et de subventions aux entreprises.

La compagnie aérienne israélienne Cargo Air Lines -CAL- s'est installée sur place, suivie d'autres sociétés comme Ethiopian Air Lines (en 2008) ou, il y a peu, Avient, une société cargo anglaise dont la flotte est immatriculée au Zimbabwe et dont le responsable est ou était Andrew Smith. Dans le paragraphe 55 du rapport des Nations Unies S/2002/1146 du 16 octobre 2002 souligne un lien direct entre Andrew Smith et le trafiquant d'armes Leonid Minin dans le contexte des crimes de guerre perpétrés de 1999 à 2000 à l'Est du Congo.

Les vols commerciaux ont commencé à Bierset en 1996 vers New York et Tel-Aviv. La société israélienne CAL (Cargo Airlines) s'est installée à ce moment là sur l'aéroport liégeois. Elle louait d'abord des avions à El Al mais ensuite elle a commencé l'exploitation de services réguliers avec ses propres avions.

La société israélienne LACHS, dont CAL est actionnaire, s'est également installée à Bierset en 1997, afin d'assurer la logistique.

LES SOCIÉTÉS ISRAËLIENNES « CARGO AIR LINES (CAL) » & LIEGE AIR CARGO HANDLING SERVICES (LACHS)

CAL est responsable entre autre du commerce des produits agricoles et horticoles de plusieurs sociétés israéliennes qui matérialisent sur les marchés européens la colonisation continue des terres palestiniennes et l'apartheid hydrique duquel elles tirent profit. L'une d'elles, la société Agrexco, dont la moitié du capital était propriété de l'Etat d'Israël, a été mise en faillite judiciaire en 2011 après avoir du reconnaître lors d'un procès en Grande-Bretagne sa participation au commerce de 70% des produits des colonies israéliennes implantées dans les territoires palestiniens occupés notamment dans la Vallée du Jourdain. Mais depuis les produits des sociétés israéliennes (marques Jaffa, EDOM, ...) continuent à transiter par Bierset via CAL-LACHS où certains containers de Fresh freight sont encore visibles avec le label Carmel, la marque phare de Agrexco.

Quant aux fleurs en provenance d'Israël et de ses colonies, elles sont très vite exportées « door to door » vers les Pays-Bas d'où elles peuvent être réexportées vers toute l'Europe comme « fleurs de Hollande », « fleurs du Benelux » ...

Mais CAL ne transporte pas que des poivrons, des tomates, des fleurs ...d'Israël et de ses colonies. Sur son site (www.cal.co.il), CAL se présente comme une société spécialisée également dans le transport de produits toxiques et dangereux, de matériel inflammable et explosif, de substances magnétiques et radioactives et comme spécialiste du transport de produits de haute technologie (drones, satellites ...).

CAL précise que le matériel transporté est autorisé par l'autorité responsable de l'aviation civile et que le personnel reçoit toutes les infos.

CAL-Lachs participe aussi au Programme Européen de Recherche sur la Sécurité inclu dans le 7ème programme cadre de l'UE (FP7) via le projet *IdetCT4 All* en partenariat avec, entre autres, la société Motorola Israël. Cette société pénètre ainsi les marchés européens et les secteurs de la recherche en même temps qu'elle profite de l'occupation des territoires palestiniens en fournissant du matériel de surveillance pour les colonies (murs virtuels), l'armée israélienne et les Murs construits par Israël, pénètre ainsi les marchés européens et le secteur de la recherche. (NB. Le FP7 (2007-2013) accorde 50,5 billions euros et a comme objectif officiel de « faire de l'UE, l'économie la plus compétitive au monde »



LA TRANSPARENCE, LES DOUANES ET LA SÉCURITÉ À BIERSET

En 2000, lors d'une étude qu'il a effectuée avec d'autres sur l'efficacité des investissements wallons (coûts et gains cachés) pour les activités nocturnes de Bierset, Souhail Chichah a indiqué combien était difficile la coopération avec la société et ses responsables dans la recherche d'informations complètes, fiables et comparables.

De son côté, Amnesty International a encore évoqué le 29 mai 2008, à l'occasion de la semaine d'action sur les armes légères, les problèmes que rencontraient les douaniers pour contrôler la totalité des conteneurs transitant chaque année dans notre pays, notamment par Bierset.

D'autre part, l'A.S.B.L. Net Sky a publié beaucoup d'informations critiques sur la concertation des citoyens avec la Région Wallonne et sur les inquiétudes et les plaintes des riverains, non seulement au niveau des vols de nuit mais aussi de la sécurité et de l'environnement (on trouve notamment sur ce site séparé d'une quinzaine de kilomètres du centre de Liège, un important parc pétrolier, et il est établi sur une importante nappe aquifère fournissant de l'eau potable à la région liégeoise).

De plus trois zonings industriels sont directement menacés par les vols à Bierset: la poudrerie de Hermalle, la centrale nucléaire de Tihange et l'usine chimique d'Engis. Un crash à cet endroit pourrait intoxiquer immédiatement plusieurs milliers de personnes.

Last but not least, début 2009, dans le cadre de l'attaque de Gaza, Bierset s'est retrouvé au centre de la polémique du commerce des armes avec Israël après la publication d'une carte blanche dans le Soir du 15 janvier 2009 où il était question de Bierset comme plaque tournante du transit d'armes vers et en provenance d'Israël, pays qui viole de nombreux critères du Code de conduite européen, rendu contraignant par la loi belge.

Inquiétant : on voit aussi régulièrement à Bierset, où ils font le plein de kérosène, des avions de la société Kalitta, une société du Michigan que d'aucuns ont qualifiée de « société poubelle » et dont l'interdiction complète des vols aurait été tout récemment demandée par l'UBCNA, suite aux nombreux accidents de ses vieux avions cargos et qui semble être un fournisseur régulier de l'armée américaine et de la CIA (Frédéric Soumois, Le Soir.be), spécialisée dans le transport ...du courrier des GI d'Irak dans un sens et en sens inverse des corps de ceux-ci (Marco Van Hees, Solidaire).

Pour rappel, lors de l'accident du Boeing de Kalitta le dimanche 25 mai 2008 à Zaventem celui-là, l'accident avait été qualifié de « frappé de bizarreries », la question de la cargaison avait été posée et on avait vu de nombreux militaires américains sur place, la présence possible d'armes avait été évoquée et démentie par l'ambassade US. Selon Luc Delval, le vol qui s'est mal terminé à Zaventem n'était semble-t-il pas mentionné dans les horaires.

Décidément, à Bierset, on ne transporte pas que du parfum et des fleurs pour « la fête des mères » ou « la St Valentin » !

Quelques références :

- Le bulletin périodique de l'ASBL Net-sky (disponible via www.net-sky.be)
- Rédaction en ligne, Liège-Airport : avion en feu dans le ciel de Bierset, le 31 octobre 2009
- Belga, Un Boeing 747 atterrit à Bierset avec un moteur en feu, RTBF info, 30-10-09
- Sept sur Sept, 12 novembre 2009
- Y.C. Shimatsu, novembre 1999, Jinn Magazine, <http://newsamericamedia.org>
- A. Constantine open index, « Spécialités chimiques », 4 octobre 2006
- Note d'analyse du GRIP, 7 février 2009
- Campaign against the arms trade, posté le 15 janvier 2009, sur www.spectrezine.org
- www.cal.co.il
- <http://flyfan.fte2.org/lgg.htm>
- Peter Reydt, Le gouvernement hollandais ébranlé par un rapport parlementaire relatif à l'accident de l'avion d'El Al de 1992, publié le 27 avril 1999, sur World Socialist Web Site
- Waroquiez Dominique, L'UE complice de la colonisation et des crimes de guerre israéliens, Contradictions n°s 119-120, 2007
- Frédéric Soumois, Le crash si étrange de Zaventem (Le Soir.be, mardi 27 mai 2008)
- Marco Van Hees, Les étranges transferts financiers de l'aéroport de Bierset, Solidaire, 5 septembre 2007
- Luc Delval, La CIA nous tombe sur la tête, www.lesdoigtsdanslacrise.info, 25 mai 2008
- Carte Blanche, VREDESACTIE - MIR-IRG , Le Soir, 15 janvier 2009
- www.statewatch.org/news/2010/nov/quaker-esmc-briefing.pdf
- <http://www.liberation.fr/monde/0101273643-intox-sur-le-boeing-toxique-d-el-al>
- <http://www.undemocracy.com/S-2002-1146.pdf>

Voici la photographie du 4X-ICO appartenant à la CAL

**Mais pourquoi n'arbore-t-il plus les couleurs de la CAL ?
Sans doute pour faire des transports pas très propres ...
ou disons plutôt incognito !**

**C'est aussi le cas pour le 4X-ICM dont vous avez vu la photo à la
page précédente, à l'époque il abordait fièrement les couleurs
de la CAL.**



Cargo Air Lines (CAL) - Boeing 747-271C(SCD)
Location: Tel Aviv Ben Gurion - LLBG - Israel
Registration/Serial No./ 4X-ICO