

Etat des lieux post-moratoire : Les instructions du Moratoire sont correctes mais encore minées par certains effets pervers du plan Wathelet

Une analyse du mouvement citoyen Pas Question - mai 2015



Le moratoire est entré en vigueur le 2 avril 2015, et soulage depuis lors un très grand nombre de citoyens bruxellois victimes des changements de route aériennes opérés lors de la sixième phase du Plan Wathelet (6 février 2014), tant sur le canal, que sur le virage à gauche.

Par contre, nous avons reçu, et recevons encore, un très grand nombre de plaintes concernant l'application de ce moratoire sur le virage à gauche, émanant d'habitants des communes de Schaerbeek, Etterbeek, WSL, WSP, Auderghem.

Nous avons examiné la situation en détail depuis un mois, et sommes en mesure de vous fournir aujourd'hui une **analyse complète de la situation post-moratoire**. Il s'agit d'un dossier très technique, et nous allons tenter d'être aussi clairs et précis que possible. Nous détaillerons d'abord les effets, très positifs, du moratoire sur la route du Canal (point A). Puis nous aborderons la question des effets encore mitigés du moratoire sur le virage à gauche (point B), et ce malgré les instructions correctes de la Ministre (point B.1.) et dus essentiellement à des effets pervers résultants des phases antérieures du plan Wathelet qui doivent encore être éliminés (point B.2.). Nous ferons enfin un point sur d'autres aberrations observées dans ce dossier, à savoir l'absence de sanctions effectives en cas de non-respect des procédures en vigueur, et l'in vraisemblable tracé des avions en provenance de Londres et survolant Bruxelles à haute altitude (point C).

A. Effets positifs du moratoire sur la route du Canal

Le moratoire a bien eu l'effet escompté sur la route du Canal:

- De jour en semaine: il n'y a plus aucun vol depuis le moratoire, alors que depuis le 6 février 2014, tous les gros porteurs en direction du Sud-Est (balise Huldenberg) avaient été déplacés depuis le virage à gauche vers la route du canal ;

- De jour le weekend (du samedi 06h00 au dimanche 23h00): il reste tous les vols en direction du Sud et du Sud-Ouest. Il s'agit de l'ancienne "route Chabert", qui traversait déjà Bruxelles de part en part, et qui a été déplacée sur la route du Canal lors de la 1ère phase du Plan Wathélet (28 juillet 2012). Ces vols en plein coeur de Bruxelles sont un pur scandale, mais n'ont donc rien à voir avec le moratoire, qui ne porte que sur la 6ème phase du Plan Wathélet (6 février 2014). Pas Question exige évidemment la suppression complète de ces vols de Week-end sur la route du Canal (environ 6.000 vols/an), mais doit bien admettre que ceci ne sera possible qu'à plus long terme, dans le cadre d'un plan durable et de mesures structurelles, que le gouvernement s'est engagé à élaborer.

- De nuit, en semaine et le weekend : on constate une diminution drastique des vols. Il s'agit du résultat de la combinaison de deux éléments. Premièrement, le moratoire a eu pour effet que les vols de nuit en direction du Sud et du Sud-Ouest (balise de Chièvres) ou de l'Est et du Sud-Est (balise de Huldenberg) qui avaient été déplacés, à partir du 6 février 2014, depuis la route du Ring Nord (Ring-CIV et Ring-Zoulou) vers la route du Canal, y sont retournés. Ce sont ainsi plus de 2/3 des vols de nuit sur la route du canal (environ 1.000 vols/an), dont tous les gros porteurs (les plus bruyants), qui ont été enlevés. Secondement, le nombre de vols de nuit qui se trouvaient depuis 2003 sur la route du Canal (environ 500 vols/an) a été très fortement réduit. Ceci résulte de la mise en conformité de la liste des avions autorisés à emprunter de nuit la route du Canal. En effet, depuis 2003, seuls les avions ayant un Quota Count (une mesure internationale du bruit émis par un type d'avion en fonction de son poids maximum au décollage) inférieur ou égal à 4 étaient autorisés à survoler de nuit la route du Canal. Belgocontrol avait pris, au fil des ans, "certaines libertés" (c'est un euphémisme) avec ce principe. Et, dans le cadre de la mise en œuvre du moratoire, la Ministre Galant et la DGTA ont, à l'initiative de Belgocontrol, enfin revu cette liste, afin qu'elle ne comporte plus que des avions ayant un Quota Count inférieur ou égal à 4, comme prévu initialement. Le résultat est que le nombre de type d'avions autorisés à survoler de nuit la route du Canal selon cette liste est passé de 178 à 32 (!).

La combinaison de ces deux éléments fait que, en pratique, la route du Canal n'est quasiment plus utilisée de nuit depuis le moratoire, ce qui est une avancée considérable pour les 390.000 (!) bruxellois survolés par cette route insensée, qui survole les zones les plus densément peuplées du pays. Nous ne pouvons, de ce point de vue, qu'approuver l'action

de la Ministre, et nous montrer extrêmement vigilants et stricts pour que l'aberration du survol de nuit de la route du Canal soit définitivement abolie dans le cadre d'un plan durable.

Pour résumer, le moratoire est donc parfaitement appliqué sur la route du Canal, et induit des progrès très substantiels pour les habitants survolés par cette route, même s'il reste encore du chemin à parcourir pour la suppression complète de cette route.

B. Effets encore mitigés du moratoire sur le virage à gauche

La situation sur le virage à gauche est plus complexe: le moratoire y a bien été formellement appliqué, mais une série d'effets pervers liés à des phases antérieures du Plan Wathélet font que la situation en terme de nuisances est loin d'être optimale, et justifie qu'un grand nombre d'entre vous constatent que la situation ne soit pas revenue à celle historiquement en vigueur.

B.1. Les instructions correctes de la Ministre Galant pour mettre en œuvre le moratoire : AIP & Route conventionnelle

La route du virage à gauche court que la Ministre a réactivé le jour du moratoire (2 avril 2015) correspond, dans les AIP (publication officielle des routes), en tous points à la route qui était en vigueur avant le 6 février 2014: les virages vers les balises SOPOK, PITES et ROUSY doivent s'effectuer à nouveau à 1.700 pieds en direction de la balise de Huldenberg (HUL), comme c'était le cas depuis 1988 (et depuis 1973 vers la balise GATTA, située non loin de la balise de Huldenberg).

De ce point de vue, le moratoire est donc parfaitement conforme à ce qui était prévu dans l'instruction ministérielle donnée par la Ministre à Belgocontrol le 23 octobre 2014, à savoir la restauration à l'identique de la route en vigueur avant le 6 février 2014.

Il est par ailleurs important de noter que la route du virage à gauche court qui a été réactivée est une route conventionnelle, et non une route de précision de type PR-NAV. Pour faire simple, l'instruction que doit suivre les avions est depuis 1988 la suivante: monter à 1.700 pieds (env. 600 mètres) d'altitude, puis tourner à gauche en direction de la balise de Huldenberg, située en dehors de la Région bruxelloise (RBC). Il en résulte depuis très longtemps que le virage à gauche court engendre une certaine dispersion naturelle, et qu'une partie des avions causaient déjà des nuisances à Evere, l'Est de Schaerbeek, l'Est de Etterbeek, l'Est des deux Woluwe. De plus, en fonction du type d'avion qui emprunte cette route, de son chargement, des vents, etc... la trajectoire des avions était déjà plus ou moins large, selon le cas. Ainsi, les gros porteurs, qui utilisent cette route depuis longtemps, pénétraient déjà avant le 6 février 2014 parfois assez loin sur le territoire de la RBC, notamment à Schaerbeek, et même l'Est d'Etterbeek.

De ce point de vue également, le moratoire est conforme à ce qui était prévu, puisqu'il a bien rétabli une route conventionnelle 1.700 pieds HUL, empruntée aussi par certains gros porteurs, et qu'il était logique de s'attendre à ce que certains avions pénètrent de temps à autre un peu plus à l'intérieur de la RBC, en fonction du type d'avions et la direction des vents.

B.2. Les effets pervers résultants de phases antérieures du Plan Wathelet qui doivent encore être éliminés

Effet pervers n° 1 du plan Wathelet : la procédure de "Noise abatment", éliminée en 2013, ne sera rétablie que progressivement, dès le 25 juin 2014

La procédure de « Noise abatment » (réduction du bruit) est un standard international pour les aéroports situés à proximité des zones habitées. Elle était d'application pour les décollages à Zaventem avant d'être supprimée par le cabinet Wathelet en Août 2013, de façon pour le moins curieuse et aberrante. **Cette suppression a eu un impact très négatif pour la route du virage à gauche court, mais qui ne se fit réellement sentir que pendant une très courte période, en janvier 2014, et fût ensuite éclipsée dès le 2 février 2014 avec l'application du virage à gauche large du Plan Wathelet.**

Explications : Avec un Noise abatment, les avions montent jusqu'à 1.700 pieds, puis effectuent leur virage, et continuent à prendre de l'altitude avec un taux de montée important, et à vitesse réduite, jusqu'à 3.200 pieds. Ils ne prennent donc réellement de la vitesse qu'à partir de 3.200 pieds, une fois en dehors de la RBC. Or, quand un avion prend de la vitesse, cela a deux effets: (1) l'avion "abaisse" son nez, pour se mettre plus à l'horizontale, ce qui diminue dès lors son taux de montée, et donc la rapidité avec laquelle il prend de l'altitude, et (2) l'avion émet plus de nuisances sonores, puisqu'il va plus vite et qu'il est plus bas. **Sans noise abatment**, ce qui est le cas en ce moment, les avions commencent à accélérer bien avant 3.200 pieds, donc avant et pendant qu'ils effectuent leur virage à gauche, ce qui induit qu'ils survolent la RBC à une altitude plus basse, en effectuant une courbe plus large, et en émettant plus de bruit. Pas moyen de faire pire en terme de création de nuisances au-dessus de Bruxelles.

Pourquoi dès lors la suppression de ce Noise abatment par le cabinet Wathelet en Août 2013 ne s'est-elle pas fait ressentir directement ? Pour le comprendre, il faut expliquer que, de façon naturelle, la suppression (ou réinstauration) d'une telle procédure se fait toujours avec un certain délai de latence : ainsi bien que la suppression de la procédure fût publiée dans les AIP en Août 2013, il a fallu plusieurs mois avant que l'ensemble des compagnies aériennes, et des pilotes opérant à l'aéroport de Bruxelles, n'intègrent systématiquement dans leur ordinateur de bord, à chaque décollage, cette instruction et que celle-ci ne produise donc d'effets sensibles en termes d'augmentation des nuisances sonores.

Ce n'est donc que durant l'hiver 2013 que le virage à gauche court a commencé à être moins bien respecté et qu'en janvier 2014 que certains d'entre vous ont commencé à s'en rendre compte. Mais, à partir du 6 février 2014, avec l'introduction du virage large, et le chaos qui s'en est suivi, personne n'a plus prêté attention à ce problème de suppression du Noise abatment.

Ce n'est que maintenant, avec l'application du moratoire, et du virage à gauche court sans réinstauration du Noise abatment, que l'on se rend totalement compte de l'effet négatif de sa suppression par le cabinet Wathelet.

La Ministre Galant, consciente de ce problème, a déjà donné instruction de réintroduire le Noise abatment dans les AIP qui seront publiés le 25 juin 2015.

Cet effet pervers du Plan Wathelet va donc être corrigé mais, tout comme il a fallu un certain délai pour que sa suppression ne produise ses effets, il faudra aussi un certain délai - quelques semaines- après la publication dans les AIP pour que tous les pilotes l'appliquent correctement et que sa réinstauration nous fasse revenir à la situation initiale.

Pour accélérer ce processus, la Ministre s'est engagée à rencontrer dès maintenant les compagnies aériennes, et à mettre la pression sur celles-ci pour que dès aujourd'hui, avant même la publication aux AIP du 25 juin 2015, certaines d'entre elles appliquent déjà le Noise abatment.

La Ministre nous a également assuré qu'elle publiera la semaine prochaine les tracés radars officiels de Belgocontrol. Ceux-ci devraient montrer l'impact important qu'a eu la suppression du Noise abatment, et en quoi le fait qu'il ne soit pas encore réinstauré explique en grande partie pourquoi le moratoire n'a pas encore produit tous les effets attendus.

Donc, même si ce n'est pas réellement à cause du moratoire, il est légitime que beaucoup d'entre vous se plaignent encore aujourd'hui de ce que "la situation n'est pas comme avant le Plan Wathelet", en particulier pour l'Ouest de Schaerbeek (Parc Josaphat, Avenue de Roodebeek, etc...), l'Ouest d'Etterbeek (Mérode, rue du Noyer, etc...), l'Ouest de WSL (quartier de l'avenue de Juillet, de Mai, Square Vergote, Maison communale, etc...), l'Ouest de WSP (Montgomery, Chant d'Oiseau, Parc de Woluwe, Val Duchesse, etc...) et Auderghem (Saint-Julien, marges Est du Transvaal, etc...).

La réintroduction du Noise abatment le 25 juin 2015 aura, après un certain temps de latence, pour effet de resserrer le virage à gauche et de faire en sorte que le flux principal d'avions soit en dehors ou aux marges de la RBC. Cette mesure est essentielle pour en revenir exactement à la situation du virage à gauche court tel qu'il avait été en vigueur pendant des décennies.

Notons enfin que cette réintroduction du Noise abatement aura aussi un effet positif pour les avions qui survolent encore durant le Week-end la route du Canal: celle-ci sera en conséquence survolée à plus haute altitude.

Effet pervers n° 2 du plan Wathelet : la 4^{ème} phase du plan Wathelet, non modifiée par le moratoire, a augmenté les normes de vent, et depuis la mise en œuvre du moratoire, les vents ont soufflé plus fréquemment que d'habitude du Nord ou du Nord-Est.

Comme évoqué plus haut, la direction des vents a une influence sur la trajectoire des avions sur le virage à gauche court. Or, depuis l'entrée en vigueur du moratoire, nous avons été confrontés assez fréquemment à des vents du Nord ou du Nord-Est, avec pour conséquence que les avions décollant de la piste 25R montent un peu moins vite, donc font un virage plus large, qui pénètre plus dans le territoire de la RBC. En prime, ces vents déportent le bruit vers Bruxelles. C'est la configuration des vents qui cause le plus de nuisances à Bruxelles, mais qui n'est pas la plus fréquente. La situation s'améliore naturellement pour le virage à gauche avec le retour des vents dominants d'Ouest ou du Sud-Ouest, ce que certains d'entre vous ont pu observer notamment le jeudi 30 avril et le vendredi 1 mai.

Notons toutefois la complexité de cette question relative aux vents: quand le vent provient du Nord, du Nord-Est, voire de l'Est, les avions décollent de la piste 25 R en direction de Bruxelles, notamment sur le virage à gauche, mais seulement jusqu'à une certaine limite de vent arrière ou de vent latéral, dite "norme de vents". Au-delà d'un certain seuil, la configuration des pistes change, et les avions décollent des pistes 07, en direction des champs à l'Est de l'aéroport, mais atterrissent sur la "fameuse" piste 01, causant des nuisances à une partie de Boitsfort (coin du balai), d'Auderghem (Transvaal), de WSP (Stockel), de Wezembeek et Kraainem.

Or, le Plan Wathelet, dans sa 4^{ème} phase (19 septembre 2013) a augmenté ce seuil de vent au-delà duquel la configuration des pistes change, dans le but de soulager les habitants survolés par les atterrissages en piste 01. Il en résulte que, si l'on utilise moins la piste 01 à l'atterrissage, on utilise mécaniquement plus le virage à gauche au-dessus de la RBC, et en particulier avec un vent latéral ou arrière du N ou du NE, qui implique que les avions montent moins vite et font un virage à gauche plus large, pénétrant plus profondément dans le RBC.

Ce problème, c'est en quelque sorte l'équation impossible, car il s'agit de choisir entre survoler à l'atterrissage 35.000 personnes (environ 300 atterrissages/jour, plus fréquents, mais moins bruyants) ou survoler au décollage 130.000 personnes (environ 170 décollages/jour, plus bruyants, mais moins fréquents). De plus, certaines zones de Bruxelles sont prises "en sandwich" entre ces deux options, et subissent alternativement les deux types de nuisances (WSP-Stockel).

L'équilibre entre ces deux maux est extrêmement difficile à trouver, et tout arbitrage revient en quelque sorte à choisir entre la peste et le choléra.

Ce problème ne pourra malheureusement être résolu que dans le cadre de mesures structurelles, étant entendu que pour Pas Question, il est exclu d'envisager que l'on ne déplace les atterrissages de la piste 01 vers la piste 07L, comme demandé par les associations de l'Oostrand, car cela reviendrait à les déplacer sur 240.000 personnes au NO de Bruxelles (Jette, Berchem, Laeken, Ganshoren, Bruxelles-Ville, Schaerbeek, Haeren), au lieu de 35.000 personnes.

Par contre, certaines mesures à court terme, permettraient une amélioration de la situation de la piste 01, telles que (1) la transparence totale de Belgocontrol dans l'application des normes de vent, (2) la suppression immédiate des atterrissages de nuit sur cette piste. Ces atterrissages pourraient parfaitement avoir lieu sur les pistes 25, à l'Est de l'aéroport, les vents étant très faibles de nuit. Mais Belgocontrol, pour des raisons inconnues, s'obstine à ne pas effectuer de transition de piste durant la nuit, et (3) l'amélioration du tracé de ces atterrissages, comme expliqué ci-dessous.

Effet pervers n° 3 du plan Wathelet : la boucle à l'atterrissage en piste 01 au-dessus de Bruxelles doit encore être éliminée

Beaucoup de Bruxellois ont pu constater ces derniers jours des avions survolant Bruxelles à l'atterrissage, à basse altitude (6.000 pieds), essentiellement sur WSP, Ixelles, Auderghem et Boitsfort. Il s'agit de la procédure dite "de la boucle à l'atterrissage en 01", qui est (encore) un autre scandale, causé par la 3ème phase du Plan Wathelet (11 juillet 2013), et non-modifié par le moratoire.

Explications: Avant le 11 juillet 2013, lorsque la configuration piste 01 était active, la majorité des atterrissages en provenance de l'Est et du Sud-Est de la Belgique effectuaient une approche vers Bruxelles via le Sud du Brabant Wallon (Grez-Doiceau, Wavre, Lasne, Ohain), avant de se positionner dans l'axe de la piste 01. A la demande de ces communes, le cabinet Wathelet a modifié cette approche en date du 11 juillet 2013: en conséquence, l'approche vers cette piste 01, au lieu de se faire via le Brabant wallon, se fait désormais via le Nord de Leuven, avant de contourner Bruxelles par le Nord et l'Ouest, et de se positionner dans l'axe de la piste peu après Waterloo (commune où les avions sont donc concentrés depuis cette date, ce qui explique en grande partie les plaintes actuelles de cette commune, première victime de cette 4ème phase du Plan Wathelet). Il était cependant bien prévu dans l'instruction à Belgocontrol d'éviter Bruxelles ("Avoid EBP-01"). Mais cette règle ne fût que de courte durée: en effet, après seulement 3 mois, Belgocontrol a commencé à mettre en place de sa propre initiative un "raccourci" au-dessus des zones densément peuplées de Bruxelles.

Depuis la fin octobre 2013, les avions à l'atterrissage en piste 01 effectuent, juste après être passé au Nord de Leuven (qu'ils évitent!?), un premier passage à basse altitude en traversant tout le Sud-Est de Bruxelles (WSP, WSL, Schaerbeek, Etterbeek, Ixelles, Auderghem, Boitsfort), avant de se concentrer au-dessus de Waterloo pour se mettre dans l'axe de la piste 01, puis de repasser aux marges Est de Bruxelles (Boitsfort, Auderghem, WSP).

Soyons objectifs: la Ministre n'a pas causé cette situation désastreuse de la boucle à l'atterrissage au-dessus de Bruxelles. Elle a toutefois le pouvoir de remédier immédiatement -au moins de manière partielle- à ce problème par une simple instruction ministérielle à Belgocontrol, qui ordonnerait d'éviter la RBC ("Avoid EBP-01"). La Ministre nous a affirmé travailler en ce moment à la suppression de cette procédure aberrante, en détournant ces flux d'atterrissages soit via un contournement de Bruxelles par le Nord et l'Ouest (comme cela avait été le cas entre juillet et octobre 2013), soit via une nouvelle approche par l'Est et le Sud-Est de la Belgique, au-dessus de zones peu densément peuplées de Wallonie (et en évitant autant possible les agglomérations denses du Brabant Wallon, comme Waterloo).

En tout état de cause, Pas Question exige qu'un terme soit mis le plus rapidement possible à cette procédure aberrante, aux conséquences très négatives tant pour Bruxelles que pour Waterloo.

C. Autres aberrations liées au survol de Bruxelles

Pour être exhaustif dans notre analyse, il nous faut aborder deux autres problématiques, qui témoignent de l'exécrable gestion de ce dossier par les autorités fédérales.

C.1. L'absence de sanctions effectives en cas de non-respect des procédures en vigueur dans les AIP

Vous êtes nombreux à constater que, très fréquemment, des avions s'écartent des routes aériennes publiées aux AIP, et font un peu "n'importe quoi" au-dessus de Bruxelles. Ceci est évidemment inacceptable, et témoigne d'une très mauvaise gestion des procédures de décollage et d'atterrissage par Belgocontrol, qui ne se soucie absolument pas de l'impact environnemental de ces procédures, et de leur non-respect éventuel.

Un Arrêté Royal de 1937 prévoit cependant une procédure précise en cas de non-respect par un avion des procédures aériennes en vigueur. Pour simplifier, la DGTA est supposée vérifier le respect des procédures, et aussi tenir compte des plaintes que lui envoie le médiateur de l'aéroport. En cas de constat de non-respect, une plainte doit être déposée au Parquet, qui a la possibilité d'entamer des poursuites et de prononcer une amende pénale à l'encontre de la compagnie aérienne contrevenante. Dans les faits, le Procureur du Roi classe

systématiquement les affaires sans suite... Mieux encore: même si le Procureur du Roi classe l'affaire, il reste à la DGTA la possibilité d'envoyer à la compagnie aérienne une amende administrative, ce qu'elle ne fait que très exceptionnellement.

Encore un scandale démocratique dans ce dossier, car à quoi bon édicter des lois protégeant les citoyens, si c'est pour ensuite ne pas les appliquer ?

Pas Question exige donc une application stricte et immédiate de cet Arrêté Royal de 1937.

C.2. L'in vraisemblable tracé des avions en provenance de Londres et survolant Bruxelles à haute altitude

Un nombre important de citoyens bruxellois s'est plaint de subir des nuisances fortes après 23h00, pensant même que des décollages avaient lieu de nuit sur le virage à gauche. Après analyse, il apparaît que ces nuisances sont causées par les gros porteurs (A 380 et B 777) décollant de Londres, et se dirigeant vers l'Asie ou le Moyen-Orient (Dubai, Abu Dhabi). Ces avions survolent donc Bruxelles à leur altitude de croisière (environ 35.000 pieds), mais causent en effet des nuisances fortes. Plus spécifiquement, on peut observer une salve importante de ces vols bruyants entre 23h00 et 24h00.

L'examen des tracés radars montre que ces avions décollent de Londres, puis rejoignent la balise de Coxyde (KOK), avant de traverser la Belgique en direction de Liège, mais selon un axe qui passe systématiquement par le centre et le Sud-Est de Bruxelles.

Ce tracé invraisemblable, qui traverse la capitale du pays de part en part, relève de Eurocontrol (organisme qui gère le trafic aérien au niveau européen), mais appelle une série de nouvelles questions:

- comment et pourquoi a t'on pu mettre en place un tel tracé, qui semble presque avoir été spécialement mis en place pour causer des nuisances aux Bruxellois ?

- Depuis quand ce tracé est-il en place et quelle est l'évolution du flux d'avions sur ce tracé (on sait que les destinations du Moyen-Orient connaissent un taux de croissance important, et que les compagnies du Golfe sont les principales utilisatrices du très bruyant Airbus A 380) ?

- quel rôle a joué la DGTA et Belgocontrol dans l'adoption de ce tracé ? Pourquoi n'ont-ils pas agi dans le cadre des négociations sur l'espace aérien européen pour éviter le survol de Bruxelles, comme c'est le cas pour d'autres villes européennes ?

Pas Question n'a à ce stade que des questions, mais demande à la Ministre et au SPF Mobilité d'investiguer, d'apporter des réponses précises, et de tout mettre en oeuvre pour mettre un terme à cette situation ubuesque du survol de Bruxelles à haute altitude.

Conclusion

Le moratoire, s'il a bien été formellement appliqué, et a engendré des effets positifs pour un très grand nombre de Bruxellois, souffre encore d'une série d'effets pervers et de dommages collatéraux causés par l'aberrant Plan Wathelet. Cela montre une fois de plus à quel point TOUTES les mesures du plan Wathelet se sont faites, non seulement au détriment de Bruxelles mais aussi, plus fondamentalement, au détriment du principe d'intérêt général qui consiste, comme partout ailleurs en Europe, à éviter autant que possible le survol des zones les plus densément peuplées.

Des mesures correctrices sont donc indispensables pour ramener de la sérénité, et pouvoir considérer que nous en sommes revenus à une situation acceptable à court terme, dans l'attente d'un plan durable.

La Ministre Galant en est bien consciente, et y travaille dans un esprit constructif, ce qui mérite d'être souligné.

Enfin, dans le cadre de l'élaboration du plan durable auquel le gouvernement s'est engagé, Pas Question entend faire valoir ses exigences, à commencer par une interdiction complète des vols de nuit entre 22h00 à 07h00.

Le "bricolage à la belge" n'a qu'assez duré dans ce dossier, et il n'y a plus de place à l'aéroport de Bruxelles pour des demi-mesures, et des adaptations marginales.

Il faut un nouveau plan ambitieux, basé sur des principes (en premier lieu l'évitement du survol des zones densément peuplées) et une méthode objective. Il s'agira d'adopter des mesures fortes, telles que la définition de routes aériennes minimisant le nombre de personnes survolées, et la réduction à la source des nuisances, via notamment le transfert des vols de fret et des vols low-cost vers d'autres aéroports régionaux.

Nous aurons l'occasion d'en reparler très prochainement.

Le Mouvement citoyen Pas Question