

## **L'étude met en lumière une succession de décisions subjectives, partisans, voire influencées par des intérêts particuliers.**

Vu de 2016, le dossier du survol de Bruxelles semble indémêlable. Les routes aériennes actuelles, qui mènent et partent de l'aéroport de Zaventem, sont le résultat de 40 années de choix parfois incompréhensibles par les autorités nationales, puis fédérales. Des décisions questionnées et disséquées par une étude de l'Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire de l'ULB, commandée par la ministre bruxelloise de l'Environnement Céline Fremault (CDH).

Les chercheurs pointent du doigt plusieurs exemples pour le moins étonnants dans l'histoire du survol de Bruxelles. On cite notamment l'accident de Kalitta Air, utilisé à mauvais escient pour justifier une réduction des décollages sur la piste 19 ; ou la «route Chabert », du nom du ministre qui avait modifié le tracé pour épargner sa commune de résidence.

Au fil des ans, plusieurs ministres fédéraux de la Mobilité se sont cassés les dents sur le survol de Bruxelles. Arrivé à cette fonction en avril dernier, François Bellot (MR) avait suscité de nombreux espoirs, sur ce dossier comme sur les difficultés de la SNCB. Mais pour l'heure, le miracle n'a pas eu lieu.