

Survol de Bruxelles: Galant annonce un paquet de mesures pour la fin de l'année

Le Soir - 16/10/2015 – Véronique Lamquin

La ministre fédérale de la Mobilité va par ailleurs inviter les Régions à réfléchir à une politique aéroportuaire commune. Utopie ? « Il faut oser le débat dans un petit pays comme le nôtre ! » Entretien.

Le dossier du survol de Bruxelles refait surface. Mardi, le Premier ministre a lancé un appel aux Régions pour « œuvrer, avec le fédéral, à la recherche d'une solution ». Ce vendredi, le parlement bruxellois débat du sujet. La pression monte sur Jacqueline Galant que nous rencontrons mardi après-midi. Le matin même, à l'aube, la ministre fédérale de la Mobilité (MR) était dans une famille de Woluwe-Saint-Pierre, pour expérimenter les nuisances aériennes.

A quand le plan Galant ?

Je ne veux pas qu'on parle de plan Galant. J'ai un devoir, une vision stratégique et une méthodologie. Surtout, je veux rassurer vos lecteurs : on travaille. En silence, mais on travaille. Qu'on arrête de dire qu'on ne fait rien, qu'en un an, on n'a rien foutu. C'est un dossier où il y a beaucoup de passionnel et d'instrumentalisation. Il faut prendre de la hauteur. Ce n'est ni par l'injure, ni par le manque de respect ni par les procédures judiciaires qu'on arrivera à quelque chose. Les injures blessent mes collaborateurs.

On repose la question : vous en êtes où ?

J'espère que, pour la fin de l'année, je pourrai présenter au gouvernement un « package complet ». Un, la « vliegwet » (NDLR : loi aérienne) qui va permettre une certaine stabilité et une protection juridique. Deux, l'autorité indépendante de contrôle. Trois, des routes préférentielles. Mon but, ce n'est pas de créer des routes, je ne veux pas de « route Galant ». Je veux trouver des solutions structurelles. Il faut arrêter de reporter le problème chez l'un ou chez l'autre. Et il faut aussi intégrer des solutions techniques.

Vous pensez à quoi ?

En Belgique, on utilise encore des techniques au sol alors que, dans la majorité des aéroports, on travaille avec les nouvelles technologies, notamment les satellites. C'est comme pour le ferroviaire, on me regarde toujours comme une extraterrestre quand je parle des nouvelles technologies. Mais la société, elle évolue, les technologies aussi. Il faut donc adapter les méthodes. Si certains disent que le moratoire n'est pas appliqué, c'est parce que le virage à gauche, c'est en réalité une route large de 4 kilomètres, ce qui est très large. Avec des satellites, c'est beaucoup plus précis, on peut alors rétrécir les routes.

D'autres projets ?

On aura une réflexion sur les amendes. Aujourd'hui, c'est la Justice qui doit être saisie pour qu'une amende soit réellement imposée. Vu l'engorgement de la Justice,

il n'y a jamais rien qui est imposé. D'où notre volonté de travailler avec des amendes administratives. Comme ça les compagnies seront vraiment sanctionnées.

D'ici à la fin de l'année, vous avez demandé un moratoire sur les recours ?

Non, je n'ai pas demandé ça aux Régions. Mais je leur ai dit que, dans l'intérêt du dossier, il vaut mieux qu'on travaille ensemble. Les recours, cela coûte de l'argent à tous les niveaux de pouvoir. Et tant qu'on travaille à ces procédures, on ne travaille pas sur les mesures structurelles. Je trouve donc ça un peu stupide.

Vous avez été comprise ?

Je pense que tout le monde est conscient que ça ne rapporte rien à personne ! Dans ce dossier, on doit travailler tous ensemble. La Belgique a besoin d'une politique aéroportuaire cohérente. Aujourd'hui, on a beaucoup trop d'aéroports pour un petit pays comme le nôtre et il n'y a aucune spécialisation. Du coup, les compagnies peuvent aller un peu où elles veulent.

Ce n'est pas ça qui va résoudre le problème des nuisances aériennes.

Pourquoi pas ? Pour les vols de nuit, c'est surtout la tranche 6-7 qui dérange. Or, l'aéroport de Liège est spécialisé pour les vols de nuit. On pourrait aussi développer l'aéroport d'Ostende. Cela fait partie d'une réflexion globale, où toutes les Régions pourraient être gagnantes sur le plan économique si on spécialisait les aéroports. Mais pour cela, il faut vraiment une politique concertée. Moi, je suis la ministre fédérale et je considère que toutes les Régions sont concernées par la problématique du survol, par l'équilibre économique, par l'emploi, pas seulement Bruxelles.

C'est un tabou ou une utopie ?

On est en Belgique, on est un petit pays et les réglementations sont différentes d'un aéroport à l'autre. Ce n'est pas normal !

Vous avez déjà rencontré les Régions ?

J'ai surtout rencontré des actionnaires qui seraient peut-être intéressés d'investir dans les aéroports. Aujourd'hui, en Région wallonne c'est public ; à l'aéroport de Bruxelles-National, l'Etat belge détient environ 25 % et, en Flandre, c'est totalement privé. A un moment, il faudra que les partenaires publics acceptent qu'il y ait une gestion commune, avec un holding réunissant tous les partenaires. Il faut oser mettre ce débat sur la table. Je vais provoquer une réunion avec mes collègues régionaux pour qu'on puisse commencer à y réfléchir ensemble.

Mais ce débat-là ne sera pas mûr pour la fin de l'année ?

Non ! Il y a des mesures structurelles à court terme et d'autres à plus long terme. C'est comme l'allongement de la piste : cela fait partie des réflexions mais ce n'est pas pour demain

Votre stratégie, ce n'est pas de laisser pourrir le dossier ?

Ce n'est pas mon style ! En me désignant à cette fonction, Charles Michel savait que je suis quelqu'un qui va au bout des choses, dans le dialogue et une méthode.

L'analyse: «Un dossier ni communautaire, ni bruxellois»

Jacqueline Galant n'a pas peur de s'enfermer dans un calendrier : elle promet, d'ici la fin de l'année, un projet de loi aérienne, une proposition d'organe indépendant de contrôle et même un nouveau plan de vol pour l'aéroport de Bruxelles.

Sans vouloir en dévoiler le contenu, qu'elle réserve au gouvernement fédéral. En se donnant deux mois, pas un de plus, la ministre MR veut faire taire les voix, de plus en plus nombreuses, qui la soupçonnent de laisser pourrir un dossier quasi insoluble au Royaume de Belgique. Faute de précisions, elle ne convaincra sans doute pas ses détracteurs, principalement les associations de riverains mais aussi certains élus, qu'une issue est en vue. Il en faudra assurément plus pour démonter la Jurbisienne qui, sans caméras ni micros, enchaîne les visites matinales (et les thermos de café) chez les survolés, histoire de mesurer l'effet réel ou fantasmé des nuisances sonores. En revanche, la ministre sort de ses gonds lorsqu'on évoque un dossier « *communautaire* » ou que l'on avance que les Bruxellois soient les premiers concernés. « *C'est vous qui en faites un dossier communautaire et arrêtez de dire que cela ne concerne que Bruxelles !* », martèle la libérale.

Le champ de mines dans lequel avance Jacqueline Galant

Le Soir - 15/10/2015 - VÉRONIQUE LAMQUIN ET PIERRE VASSART

La ministre revendique son indépendance dans le dossier. Et conteste tout aspect communautaire à sa recherche d'une solution durable. Mais elle ne convainc pas tous les observateurs.

Si Jacqueline Galant arrive à faire atterrir une solution qui ne soit pas communautaire dans ce dossier des routes aériennes sous un gouvernement MR-N-VA-CD&V, c'est sans conteste qu'elle méritera la plus glorieuse des médailles. Les observateurs, pourtant, en sont persuadés : de fortes tensions qui freinent le dossier existent entre le cabinet de la ministre, son administration (la Direction générale du transport aérien, ou DGTA) et Belgocontrol (l'« entreprise publique autonome » chargée de la sécurité du trafic aérien en Belgique). Des tensions qui auraient bien une origine communautaire.

1 Des tensions avec son administration. Dès le début de son mandat, Jacqueline Galant a déclaré publiquement que par souci de neutralité, elle ne souhaitait pas de Bruxellois dans l'équipe qui ferait aboutir le dossier. Elle se défie par conséquent de son administration, au point d'avoir engagé un bureau d'avocats, Clifford Chance, pour rédiger un projet de loi aérienne (appelée « *vliegwet* » même par les francophones) plutôt que de recourir à sa propre administration. « *C'est pour cela qu'il faut un organe indépendant de contrôle qui, lui, pourra contrôler si les procédures sont respectées*, explique-t-elle. *Et pourquoi mon administration rèle par rapport à cet organe indépendant ? Regardez l'administration du ministre, elle n'est*

peut-être pas toujours totalement indépendante non plus. » Lorsqu'on lui demande qui, aujourd'hui, effectue les contrôles, elle répond : « *L'administration. Il y a certaines personnes, ajoute-t-elle, qui sont fort sensibilisées par rapport à la problématique du survol. Cela ne me déforce pas moi. Cela déforce l'administration parce qu'elle doit gérer tous les dossiers de manière indépendante.* » Plus étonnant, et confirmé par différentes sources : la ministre et son chef de cabinet refusent que le président du SPF Mobilité et des experts de la DGTA participent à certaines réunions au cabinet concernant les procédures aériennes relatives à l'aéroport de Zaventem. Belgocontrol, en revanche, est toujours représenté. « *Faux, rétorque Jacqueline Galant. Tous les stakeholders sont consultés.* »

2 Une « vliegwet » pilotée depuis la Flandre. Les détracteurs de Jacqueline Galant voient planer l'ombre de Belgocontrol dans tous les choix qu'opère la ministre dans ce dossier. Et s'interrogent quant à la neutralité de son administrateur délégué : cet homme, en effet, c'est Johan Decuyper, qui n'a pas souhaité répondre à notre demande d'entretien. Etiqueté CD&V, il fut le chef de cabinet d'Etienne Schouppe (CD&V) de 2008 à 2010, lorsque ce dernier était secrétaire d'Etat chargé de la Mobilité. Depuis plusieurs mois, en vertu de la loi aérienne de 1937, la cellule environnement de la DGTA demande à Belgocontrol des informations précises sur les vols au départ et à l'arrivée de l'aéroport.

De source interne à l'organisme, on nous le confirme : Johan Decuyper a formellement interdit à son administration toute transmission d'informations qui ne serait pas validée par lui personnellement. Mais Jacqueline Galant n'y croit pas : « *Je suis la ministre de tous les Belges, insiste-t-elle. Je ne me laisse instrumentaliser par aucune association ou niveau de pouvoir. On travaille avec le médiateur ; c'est la personne la plus objective dans le dossier. Il peut notamment nous donner une idée plus précise du nombre de réclamations.* » Et si la ministre souligne « *nous avons de très bonnes relations avec Belgocontrol* », elle ajoute toutefois : « *nous lui demandons d'avoir beaucoup plus de transparence. L'ancien management n'avait pas cette politique de transparence. Depuis un an, ça évolue : ils ont un site internet, ils ont participé à la Journée Découverte Entreprises. C'est anecdotique, mais ce sont autant de moyens pour informer les citoyens. Pareil pour l'aéroport, qui a créé une revue, Contact. Si on explique et qu'on donne un maximum d'informations, les gens ont moins peur.* » Et précise encore : « *L'accord de gouvernement prévoit clairement qu'il faut arrêter l'ingérence des politiques dans les entreprises publiques autonomes. Mais il faut leur donner un cadre dans lequel ils doivent travailler. Et il faut leur donner une stabilité.* » En fait, croient savoir les associations de riverains, Johan Decuyper agit en sorte qu'à terme, Belgocontrol échappe totalement à l'autorité et au contrôle de la DGTA, au sein de laquelle devrait pourtant voir le jour ce fameux « organe de contrôle indépendant » du trafic aérien, dont la création figure au programme du gouvernement.