

Gouverner c'est prévoir

Face aux contestations qui fusent de toutes parts - tant à Bruxelles que dans sa périphérie Nord et dans sa périphérie Est - mais aussi, face à l'imbricolage juridique qui se développe à propos des nouvelles procédures aériennes, le gouvernement fédéral cherche une porte de sortie honorable pour mettre fin à cette situation intenable aux relents communautaires.

Le fédéral avait déjà essayé de renvoyer la patate chaude aux gouvernements régionaux de Flandre et de Bruxelles, mais ceux-ci semblent dans l'impasse : leurs conciliabules secrets n'ont toujours pas débouché sur une proposition commune. C'est que la problématique, exploitée sur le plan communautaire, est en réalité un conflit d'intérêts entre deux régions. Elle n'oppose pas les citoyens néerlandophones aux francophones, puisque plus de 100.000 néerlandophones habitent Bruxelles et que de nombreux francophones habitent certaines communes flamandes proches de Bruxelles. Le conflit d'intérêts oppose donc bien la Flandre à Bruxelles et non les néerlandophones aux francophones.

La position de la Flandre

L'aéroport fédéral de Zaventem - implanté sur le territoire de la Flandre - est aussi sa principale porte d'entrée, avec Antwerpen et Zeebrugge. En termes d'emplois et de recettes fiscales, c'est la Flandre qui profite le plus des retombées économiques de cette infrastructure fédérale. Il est donc normal qu'elle s'oppose à tout ce qui pourrait limiter son expansion. L'attribution, par le Brabant flamand, d'un permis d'environnement « sur mesure » pour la multinationale BIAC, n'a fait que confirmer cette volonté de développement, y compris pour les vols de nuit. Le plan de développement START en est une autre. La politique de dispersion des nuisances aériennes est aussi une manière d'assurer l'expansion de l'aéroport sans trop de frais d'infrastructures et sans se trouver face à l'opposition des citoyens du Brabant flamand, qui ont été autorisés à construire légalement tout autour de l'aéroport, en l'absence de toute politique d'aménagement du territoire cohérente et responsable.

La position de Bruxelles

La région de Bruxelles-Capitale n'a pas été consultée au sujet du développement de l'aéroport, ce qui est dans la logique d'un État fédéral, en voie de confédéralisme ou de séparatisme. Mais là où le conflit d'intérêts se précise, c'est lorsque l'on constate que la piste de décollage principale de l'aéroport s'arrête à moins de 2 Km de la région densément peuplée de Bruxelles-Capitale, et que les vents dominants imposent de décoller en direction de la ville. La région de Bruxelles, qui ne bénéficie ni d'un grand nombre d'emplois à Zaventem, ni des recettes fiscales liées à l'impôt sur les personnes et les sociétés, est censée imposer à sa population un nombre de décollages tel, qu'ils mettent en danger l'habitabilité de la ville et sa sécurité. Les compétences de la région de Bruxelles dans ce domaine se limitent à la seule protection de son environnement. L'Arrêté bruit qu'elle a promulgué pour protéger ses citoyens est contesté et s'est avéré jusqu'ici peu dissuasif. Un exode discret, des Bruxellois qui en ont les moyens, est déjà perceptible et contribue à la paupérisation de la région. Le projet de développement de DHL avait déjà révélé l'exigence des Bruxellois - et de leurs élus - de limiter les capacités de cet aéroport urbain. Le gouvernement bruxellois devra inévitablement continuer à s'opposer à tout développement de l'aéroport de Zaventem, tant qu'il n'aura pas la garantie que les nuisances générées ne seront pas mises à charge de ses citoyens.

Un combat inégal

Dans ce bras de fer entre les deux régions, force est de constater que Bruxelles est un nain politique par rapport à la Flandre, tant en termes de population, que de poids économique et de présence dans

tous les organes de pouvoir et de décision fédéraux. Bruxelles ne peut compter sur le soutien du gouvernement wallon, troisième entité fédérée, qui hésite à prendre position dans un conflit qui ne la concerne que pour une petite partie du Brabant wallon et qui la mettrait en contradiction avec ses propres projets d'expansion à Bierset et à Gosselies.

Bruxelles est manifestement le maillon faible de ce combat. Il ne devrait pas être trop difficile de faire céder la région capitale pour arriver à une solution et sauver le gouvernement fédéral. Les récentes tentatives du ministre Landuyt de « diaboliser » les citoyens bruxellois et leur gouvernement vont en ce sens : Bruxelles pourrait être responsable de la fermeture de l'aéroport dans les 3 mois, si l'Arrêt en sa faveur est signifié. Aucune allégation du même genre, lorsque l'Oostrand et le Noordrand ont fait signifier des Arrêts semblables en leur faveur. Pour « sauver » l'aéroport, Bruxelles devrait autoriser le survol de ses quartiers densément peuplés par les avions les plus bruyants, interdits par l'Arrêté Bruit de 1999, approuvé par le Conseil d'Etat. Ses normes sont qualifiées d'excessives, alors qu'elles sont plus laxistes que les normes recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé.

Il est évident que, dans un conflit avec de tels enjeux financiers, les intérêts légitimes des victimes de l'aéroport risquent fort de passer au second plan. La santé, la sécurité et la qualité de vie des 300.000 citoyens bruxellois survolés ne seront certainement pas au centre des préoccupations du gouvernement fédéral et de la Flandre, dans la recherche d'une solution. Le projet de loi du ministre fédéral de la Mobilité place la sauvegarde de la santé et de la sécurité des populations survolées en 3ème position, après la sécurité des avions et le développement économique de BIAC et de l'aéroport.

Une campagne de désinformation, assez systématique, tendrait même à faire croire que la région de Bruxelles n'est pas survolée et qu'il serait temps que les Bruxellois payent pour « leur aéroport de Bruxelles-National ». Même la presse flamande semble y perdre une partie de son sens critique et se trouve régulièrement confrontée à ses lecteurs bruxellois néerlandophones qui ne se reconnaissent pas dans un certain nombre de leurs commentaires et éditoriaux en faveur d'un partage « équitable » des nuisances qui ne tient pas compte de la densité des quartiers survolés.

Une partie de la classe politique et une certaine presse affirment, tout à la fois, que Bruxelles est très peu survolée, et déclarent, en même temps, que Bruxelles condamnerait l'aéroport à la fermeture, si elle maintient son Arrêté bruit de 1999.

C'est dans ce climat délétère - et parfois même revanchard vis-à-vis des Bruxellois, après l'issue de l'affaire BHV - qu'une solution durable doit être recherchée sereinement par la classe politique.

La solution du bon sens

Pour tout observateur extérieur, et pour la plupart des experts internationaux qui connaissent la situation géographique particulière de l'aéroport de Zaventem, la solution coule de source : il faut recréer des couloirs « IN » et « OUT » au-dessus des zones les moins peuplées, en proposant l'expropriation volontaire aux personnes qui seront victimes de ces décisions. C'est la réponse qu'avait proposée le bureau hollandais AAC, chargé de rechercher des solutions par le gouvernement Verhofstadt I, sur proposition de la ministre de la Mobilité Isabelle Durant. Le gouvernement fédéral et les gouvernements de Flandre et de Bruxelles avaient déjà marqué leur accord sur ce programme de concentration et d'indemnisation pour les vols de nuit. L'erreur commise par la ministre, fut de mettre partiellement cette concentration en œuvre, avant même d'avoir proposé l'expropriation à qui que ce soit et en n'ayant pas attendu l'interdiction programmée des bruyants avions « hushkittés ». L'opposition massive des victimes de cette concentration sans indemnisation était prévisible et ne s'est pas fait attendre. A peine amorcée, la solution de la concentration était condamnée sans appel. La mise en application malhabile du plan de concentration a provoqué le rejet du principe même de la concentration, devenu la bête noire des partis flamands, aiguillonnés par le Vlaams Blok. Le gouvernement Verhofstadt II l'a remplacé par une politique de « dispersion équitable » des nuisances qui a multiplié le nombre des victimes, en ne tenant pas compte de la densité des zones survolées. Pour le ministre Anciaux, chargé de sa mise en application, une zone agricole ne devait pas être davantage survolée qu'un quartier habité de Schaerbeek ou de Wezembeek. Toujours pas évaluée, cette politique de dispersion, amorcée par la ministre Onkelinx, a fait exploser le nombre de plaintes et a fait l'unanimité contre elle dans les milieux économiques comme dans la population.

Y a-t-il un avenir durable pour l'aéroport urbain de Zaventem ?

Pour un aéroport aussi proche d'une grande ville, et entouré de zones résidentielles plus récentes - de plus en plus nombreuses - il semble n'y avoir que deux issues :

- se maintenir à Zaventem, en limitant ses activités au transport de passagers à destination des grandes villes européennes entre 07 h et 23 h
- se délocaliser (au moins partiellement) vers une région moins peuplée pour pouvoir développer un projet de grande plate forme européenne, après avoir exproprié les riverains

Vouloir poursuivre le développement de l'aéroport implanté à Zaventem, en multipliant les liaisons intercontinentales et en augmentant le fret et les vols de nuit, conduira - tôt ou tard - à la révolte des personnes survolées et à la nécessaire prise en compte de leur situation par le pouvoir judiciaire et par leurs élus.

Un plan « provisoire »

Les différentes composantes du gouvernement fédéral se sont avérées incapables de se mettre d'accord sur un plan à long terme qui confirme Zaventem dans sa fonction d'aéroport urbain.

Le gouvernement fédéral cherche donc à gagner du temps, en faisant des propositions visant à calmer les esprits, à limiter les interventions du pouvoir judiciaire et à juguler la contestation des victimes.

Les parlementaires flamands souhaitent avoir l'accord de leurs collègues francophones pour bétonner le principe de dispersion des nuisances, dans le cadre d'un projet de loi que le ministre Landuyt vient de présenter. Ce projet de loi subordonne la sécurité et la santé des personnes survolées à la sécurité des avions et au développement de l'emploi et de l'économie de la région aéroportuaire et de la société multinationale BIAC, qui gère l'aéroport de Zaventem.

Une partie de la classe politique francophone se rassemble autour de l'idée d'un retour à la situation de 1999. Un retour à propos duquel, les définitions divergent ou restent fort imprécises. L'Union Belge Contre les Nuisances Aériennes (UBCNA) soutient ce retour à 99, parce que, selon elle, ces procédures n'étaient pas contestées. Ce n'est pas le point de vue de l'association Bruxelles Air Libre Brussel, qui a rappelé, qu'en 1999 déjà, elle contestait les survols abusifs de la région la plus peuplée du pays et que l'UBCNA les contestait tout autant. Air Libre se dit opposée à cette solution « provisoire », qui conduira inévitablement à un accroissement du nombre de personnes survolées contrairement au plan en 10 points (1) qu'elle a proposé pour assurer un avenir durable à l'aéroport fédéral de Zaventem.

Vu l'imprécision des modalités de ce retour à 99, il est difficile d'en préciser exactement les retombées pour les citoyens bruxellois.

Trois mesures contribueront cependant à accroître le survol de la région de Bruxelles :

1. le recours intensif à la piste de décollage braquée sur Bruxelles, avec des virages à gauche et à droite qui ne mettent pas de limites à la pénétration dans l'espace aérien bruxellois
2. le retour de la route Chabert qui traverse la région de part en part tous les WE de l'année
3. le maintien probable de la route du canal pour les vols de nuit, qui n'existait pas en 99.

Ces mesures viendraient s'ajouter aux conséquences des nombreux virages à gauche, depuis la piste 25R, qui sont devenus insupportables pour Bruxelles depuis près de 3 ans et que le service de médiation s'avère incapable d'expliquer. Quant à la route dite « du ring », qui survole Laeken et Ganshoren de jour comme de nuit, rien ne garantit qu'elle ne viendra plus perturber des dizaines de milliers de Bruxellois du nord de la région.

Ce retour à 99 est généralement présenté comme une première phase, en vue soulager l'Est de Bruxelles et de sa périphérie. Bien qu'il n'y ait encore aucun accord entre ministres flamands et francophones du gouvernement fédéral, à propos de cette première phase, beaucoup de Bruxellois s'interrogent à propos de cette solution provisoire, dont leur région ferait les frais.

Quelles garanties seraient offertes à Bruxelles concernant une hypothétique deuxième phase ? dont ni le contenu ni la date de mise en œuvre ne sont à l'ordre du jour.

Après avoir été mise au frigo, sans statut, pendant plus de 10 ans, la communauté urbaine de Bruxelles sait que le provisoire est souvent ce qui dure le plus longtemps en Belgique. Après les promesses, non tenues, de réaliser un véritable cadastre du bruit quartier par quartier, de créer une autorité de contrôle et de verbalisation indépendante et de reculer les seuils de piste, elle sera probablement très réticente vis-à-vis de cette solution « provisoire ».

Quelles perspectives s'offrent encore au gouvernement fédéral ?

Vu que le retour à 1999 a peu de chance d'être accepté par les partis de Flandre, et que le projet de loi Landuyt qui vise à légaliser le principe de dispersion des vols risque bien d'être l'objet d'une guerre des amendements de la part de nombre de députés francophones, le gouvernement fédéral voit-il une autre issue que la mise à l'étude rapide d'un plan à long terme pour l'avenir de son aéroport?

Gouverner c'est prévoir. Il y a trop longtemps déjà, que l'aéroport de Zaventem ne fait l'objet d'aucun plan à long terme. C'est toujours, parce qu'il était trop tard pour envisager une autre solution, que les gouvernements successifs ont accepté d'encore agrandir, cet aéroport mal localisé.

C'est sans aucune vision d'avenir, présentée aux élus de la nation, que l'Etat a vendu les terrains de l'aéroport à BIAC à bas prix, qu'il lui a octroyé une nouvelle licence d'exploitation aux contraintes environnementales très limitées et qu'il a finalement vendu ses parts à la société privée australienne Macquarie. Cette société privée possède aujourd'hui 70% des parts de BIAC et compte bien tirer un profit maximum du laxisme dont l'Etat a fait preuve, pour arriver à bien vendre ses parts. Macquarie menace déjà d'exiger le remboursement de ses parts si de nouvelles mesures devaient l'empêcher d'augmenter le trafic aérien.

C'est dans la situation difficile dans laquelle il s'est placé, que le gouvernement va devoir opérer des choix importants.

Face à la détermination de la Flandre et à la relative indifférence de la Wallonie, c'est de la considération dont bénéficiera la situation de la Région de Bruxelles-Capitale que dépendra l'issue de ce conflit d'intérêts inter régional.

Le choix retenu pourrait bien avoir des conséquences qui dépassent largement la seule problématique aérienne, pour éprouver les limites de la solidarité et du fédéralisme d'union et relancer certaines aspirations séparatistes.

L'Arrêt rendu par le pouvoir judiciaire, en faveur de la ministre bruxelloise de l'Environnement, vient cependant de changer quelque peu la donne. En proposant de retarder volontairement la signification de ce jugement la région de Bruxelles peut se permettre de poser ses conditions. Elle peut exiger la recherche d'une solution à long terme, qui subordonnerait le développement de l'économie et de l'emploi de la zone aéroportuaire au respect de la santé et de la sécurité des personnes qui en sont actuellement les victimes. Elle pourrait aussi, exiger que les personnes qui continueront à être survolées puissent bénéficier d'une indemnité d'expropriation couvrant tous les frais liés à ce départ. Elle pourrait demander que l'ensemble du trafic de nuit et le trafic de jour excédentaire soient délocalisés vers un second aéroport fédéral mieux situé.

Le gouvernement Verhofstadt II est à la croisée des chemins.

Il a l'opportunité de démontrer sa capacité à sortir de la crise par le haut et à assurer à Zaventem l'avenir durable auquel ses employés et ses investisseurs aspirent, sans vivre en permanence dans l'insécurité juridique et politique.

Saura-t-il saisir cette opportunité ?

Yvan Vandenberg
un Bruxellois survolé
ancien porte-parole de l'asbl Bruxelles Air Libre Brussel