t d'intérêts La menace d'une « bombe nucléaire » pour l'aéroport

ence riche en rebondis-
s la saga du survol de
qu'après la réunion du
tation prévue à 8 heures
n imagine mal qu'elle
e solution apaisée, cha-
en cause – la Région
gion flamande et le gou-
l – devra prendre atti-
es à réserver au litige,
tratégie à adopter pour
isions pourraient se ré-
lon leur degré de radi-

vant la réunion n'incite
à l'optimisme. Comme
bonne volonté, le mi-
Mobilité François Bel-
dimanche matin à une
ion » les ministres
Fremault (CDH) et Di-
), la ministre flamande
(CD&V) et le ministre
n (CDH), mais elle n'a
ultat.

La Région bruxelloise, d'abord, demeure déterminée à mettre fin à la tolérance sur le dépassement de ses normes de bruit pour les avions qui survolent son territoire. Cette décision devrait être d'application dès mercredi, à l'issue de la période suspensive de 60 jours imposée par l'action en conflit d'intérêts du gouvernement flamand contre cette résolution du gouvernement bruxellois qui devait être activée au 1er janvier dernier. Le gouvernement fédéral, ensuite, n'a pas adopté d'attitude autre que dilatoire à l'égard de la proposition bruxelloise de renoncer à percevoir auprès des compagnies aériennes les amendes pour dépassement de normes de bruit en échange, notamment, d'un gel de la route aérienne dite du canal. Comme l'observait samedi dans *La Libre* le ministre bruxellois Guy Vanhengel (Open-VLD), si François Bellot a la compétence dans ce dossier, encore faut-il qu'il ait le mandat du gouvernement fédéral pour pouvoir agir. Quant à la Région flamande, enfin, elle fourbit déjà ses armes pour une nouvelle action en conflit d'intérêts, contre les normes de bruit bruxelloises elles-mêmes, telles qu'elles sont fixées dans un arrêté régional maintes fois attaqué en justice, et toujours validé.

« Proposition constructive »

Seule inconnue, la *« proposition constructive »* que s'apprête à faire le gouvernement flamand, comme l'a annoncé le ministre-président Geert Bourgeois (N-VA) dimanche, sur VTM. Dimanche après-midi, cette proposition n'était pas parvenue à François Bellot. Mais à moins d'un coup de théâtre auquel on s'attend peu, le coup d'envoi sera donné demain pour un nouveau tour de manège politico-juridique. Et celui-ci pourrait ébranler l'Etat belge dans des proportions que certains observateurs qualifient déjà de catastrophiques.

Car si la Flandre confirme son intention d'activer un nouveau conflit d'intérêts portant cette fois sur l'arrêté bruit bruxellois lui-même, et si le gouvernement fédéral estime cette action recevable, c'est la stabilité du cadre juridique des entités fédérées tout entier qui pourrait vaciller sur ses bases : *« Pourquoi ne pas imaginer, par la suite, que les entités fédérées décident de remettre en question n'importe quelle réglementation d'une entité voisine, même effective depuis 25 ans, dès lors qu'elles y verraient tardivement un conflit d'intérêts ? »*, interrogent les observateurs.

Sans compter que les associations de riverains et la Région bruxelloise ne s'en cachent pas : elles disposent d'une *« arme nucléaire »*, selon leur expression, dans le cas où l'on resterait dans une logique de conflit, pour faire respecter les normes de bruit au-dessus de la capitale. Il s'agit de l'arrêté royal du 21 juin 2004, qui octroie la licence d'exploitation de l'aéroport de Zaventem, que l'Etat privatisait à l'époque, à la société anonyme Biac (devenue BAC, pour « Brussels Airport Company »). Le ministre bruxellois de l'Environnement à ce moment-là, Didier Gosuin, père également de l'arrêté « bruit » de la Région capitale, y avait en effet fait inscrire, en son article 34 : *« Le titulaire respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'Etat fédéral. »*

Ce qui signifie que tant les associations que la Région pourraient décider, à tout moment, de relever le niveau du conflit en attaquant en justice les exploitants de l'aéroport, pour non-respect de cet article de l'arrêté qui leur attribue la licence d'exploitation. Notons que l'aéroport, de son côté, a une interprétation totalement divergente du texte. Mais on voit d'ici, combien une telle action, si elle devait aboutir, pourrait porter préjudice à ses activités économiques. ■

PIERRE VASSART

22776556