

Vol de nuit (au-dessus d'une centrale nucléaire)

Jean Faniel

En politique, il est des questions qui, non seulement, sont lourdes d'enjeux et de conséquences, mais sont aussi très complexes. Le survol de Bruxelles et le maintien en activité des centrales nucléaires sont de celles-là. Ces deux thématiques présentent en outre des parallèles frappants.

Depuis plus de quinze ans, tant l'avenir des centrales nucléaires belges que le survol de Bruxelles occupent l'actualité de manière récurrente.

La première problématique renvoie à des enjeux de sécurité, que ce soit en raison de la nature même de l'énergie nucléaire ou du contexte spécifique qui entoure en Belgique le débat sur la relance de certaines centrales, mêlant microfissures, actes de malveillance voire de sabotage, et vétusté des installations. Elle a également des implications en termes de santé publique vu le risque de contamination en cas d'accident nucléaire.

La seconde touche tout autant à des enjeux de santé publique : impact des nuisances sonores sur le sommeil, sur la tension artérielle et sur l'espérance de vie. Et la détermination des routes aériennes pose elle aussi des questions de sécurité, chacun pouvant imaginer les conséquences au sol d'un incident majeur ou d'un accident.

Toutes deux comportent aussi des enjeux évidents pour l'environnement, qu'il s'agisse de gérer les déchets radioactifs ou de se positionner par rapport à l'expansion d'un mode de transport reposant exclusivement sur le kérosène.

Plus largement, ces deux problématiques ont donc en commun de soulever des choix politiques fondamentaux. Est-il nécessaire de voler la nuit ? Recourt-on à l'énergie nucléaire pour produire de l'électricité ? Survole-t-on une zone densément et fortement habitée (même en journée) ? Prolonge-t-on des équipements sensibles qui sont prévus pour durer un certain nombre d'années seulement ?

La complexité de ces dossiers ne s'arrête toutefois pas là. Outre des questions idéologiques, le survol de Bruxelles et le maintien en activité de certains des réacteurs nucléaires existants ont des implications économiques et sociales. L'emploi que génère la présence d'un aéroport ou la production d'électricité dans des centrales nucléaires est souvent mis en avant comme élément du débat, voire comme argument massue justifiant le *statu quo*. La reconversion de ces travailleurs dans des activités de substitution (transport ferroviaire ou maritime, ou production d'énergie verte) n'est pas toujours considérée comme réaliste. Et elle est encore plus rarement chiffrée.

Enfin, ces deux problématiques comportent une dimension communautaire ou régionale (on est tout de même en Belgique...). Ainsi, il paraît difficile, politiquement et pour les raisons socio-économiques mentionnées, de fermer complètement la centrale nucléaire de

Doel et pas celle de Tihange (ou l'inverse). De manière semblable, suggérer un déplacement de certaines activités de l'aéroport national (situé en territoire flamand) vers des aéroports régionaux (Charleroi pour les passagers, Liège pour le fret, tous deux en Wallonie) déclenche immédiatement un conflit entre Régions.

Beaucoup d'enjeux = beaucoup d'acteurs

On peut donc parler d'enjeux complexes et majeurs communs à ces deux problématiques. Des intérêts importants et divergents, voire antagoniques, sous-tendent chacune d'entre elles. Et celles-ci impliquent des acteurs extrêmement nombreux, très variés et de poids divers.

Des personnes directement investies dans les activités de production, d'abord. On songe, d'une part, aux travailleurs des centrales nucléaires ou du secteur aérien et aéroportuaire. La pression qui pèse sur ceux-ci, liée notamment au devenir incertain de leur activité économique, pression accrue par les exigences de sécurité renforcée, les place paradoxalement dans une situation de tension et de stress qui peut être source de problèmes de sécurité.

D'autre part, à l'intérieur des firmes privées qui exploitent les installations nucléaires ou aéroportuaires, les *managers* sont soumis à différentes exigences potentiellement contradictoires, telles que garantie de la sécurité et recherche du profit, et leur gestion peut déterminer la poursuite de leur carrière.

Des organes administratifs officiels, ensuite. Ce qu'il est convenu d'appeler l'« affaire Galant » a mis en évidence le rôle de l'administration fédérale (en l'occurrence, le SPF Mobilité) dans le dossier des routes aériennes. Les objectifs, les pratiques et les logiques de fonctionnement de celle-ci diffèrent de ceux du monde politique.

Les organes de contrôle que sont, d'un côté, Belgocontrol et, de l'autre, l'Agence fédérale de contrôle nucléaire (AFCN) ont également un rôle primordial pour garantir que le choix des routes empruntées par les avions et la prolongation éventuelle des centrales soient opérés dans des conditions de sécurité optimales. Cette responsabilité leur confère une position clé dans l'évolution de ces dossiers.

Différents groupes de pression sont bien entendu à l'œuvre. La production d'énergie nucléaire représente un intérêt financier de taille pour Electrabel (et les autres propriétaires des installations) et, partant, pour sa maison-mère française, le groupe Engie. Les capacités de développement du trafic aérien (nombre de mouvements et autorisation ou non de voler la nuit) préoccupent les actionnaires de l'aéroport, de même que les firmes qui y développent des activités. Ces acteurs, étrangers pour certains des plus influents, pratiquent dès lors un lobbying intense envers les acteurs politiques belges. Il y a dix ans, on a ainsi vu DHL menacer de délocaliser – puis le faire en partie – ses activités vers l'Allemagne faute de pouvoir effectuer davantage de vols de nuit à partir de Bruxelles, ce qui a mis fortement sous pression les décideurs politiques, en particulier le gouvernement fédéral de l'époque (Verhofstadt II) ¹.

Les syndicats sont également attentifs à ces deux dossiers. Souvent, ils apparaissent surtout préoccupés par le volume de l'emploi généré par ces activités. Pas toujours par la qualité

¹ Cf. *L'année sociale 2004*, p. 149 et s.

de celui-ci (le travail à temps partiel ou de nuit est assez répandu à l'aéroport), par les salaires ou par la santé des travailleurs (sans nécessairement la négliger, mais en y accordant une attention moins prioritaire). Et surtout, l'accent mis sur le nombre d'emplois semble le plus souvent éclipser les impacts que ces activités peuvent avoir sur la population environnante... qui peut se composer des travailleurs susnommés.

Ces retombées environnementales (y compris pour les êtres humains) sont davantage la préoccupation première des associations de protection de la nature (en particulier, mais pas seulement, de Greenpeace dans la lutte pour l'abandon du nucléaire) ou des collectifs de riverains. Dans le cas de l'aéroport, ces derniers sont nombreux et donnent parfois l'impression d'être davantage mus par un effet Nimby que par une vision globale, ce qui les oppose parfois les uns aux autres.

Des dossiers politiquement très difficiles

Enfin, ces dossiers sont éminemment conditionnés par les interventions des acteurs politiques : ministres de tutelle, Premier ministre et vice-Premiers, cabinets de ceux-ci, états-majors de partis politiques, parlementaires de la majorité et de l'opposition, ou encore autorités politiques régionales (en attestent les prises de position et actions des gouvernements bruxellois et flamand dans le dossier du survol de Bruxelles) ou locales (collèges et conseils communaux, par exemple). C'est en particulier au gouvernement fédéral qu'il revient de prendre la décision de limiter ou d'interdire les vols de nuit ou de privilégier certaines routes aériennes (songeons au « plan Wathélet »²) ; c'est lui aussi qui doit prévoir le moment auquel chaque réacteur nucléaire sera désactivé (même si c'est la Chambre des représentants qui doit modifier la loi en conséquence).

Dans ces deux dossiers, la décision politique du gouvernement fédéral, s'appuyant sur les autorités de contrôle, est donc soumise à la pression d'intérêts divers et antagoniques, pas uniquement partisans. Son application dépend de son acceptation par les acteurs économiques concernés, qui la mettent en œuvre avec plus ou moins de bonne volonté (pensons aux recours d'Electrabel contre la « taxe nucléaire »), et des capacités des travailleurs sur le terrain. Elle s'expose enfin à la critique et aux plaintes des riverains ou d'autres associations, éventuellement soutenus par les autorités régionales ou locales.

Pas étonnant, dès lors, que des dossiers à ce point complexes soient également très conflictuels. Les acteurs politiques se font eux-mêmes le relais de certains des intérêts et groupes évoqués plus haut. Les différentes positions dessinent un clivage entre productivisme et antiproduktivisme³. Décider de fermer les centrales nucléaires ou de les prolonger, décider d'interdire ou non les vols de nuit et fixer le tracé des routes aériennes reviennent nécessairement à privilégier certains acteurs et intérêts au détriment d'autres et à poser des actes aux conséquences durables.

Cet article a été publié dans : *Imagine demain le monde*, n° 113, janvier-février 2016, pages 32-33.

Pour citer cet article dans son édition électronique : Jean FANIEL, « Vol de nuit (au-dessus d'une centrale nucléaire », *Les @analyses du CRISP en ligne*, 1^{er} janvier 2016, www.crisp.be.

² Du nom de Melchior Wathélet (CDH), alors secrétaire d'État fédéral en charge de la Mobilité.

³ Cf. V. DE COOREBYTER, « Clivages et partis en Belgique », *Courrier hebdomadaire*, CRISP, n° 2000, p. 58 et s.