

L'essentiel

Galant tire sa révérence par une salve contre les médias

■ L'ex-ministre MR de la Mobilité n'a pas reconnu d'erreurs de sa part : elle quitte le gouvernement fédéral par une charge contre les journalistes et contre Laurent Ledoux.

Jacqueline Galant a démissionné vendredi matin, emportée par les nouvelles remises en cause de sa compétence personnelle et de celle de son cabinet. Depuis les libertés qu'elle avait prises avec la loi en désignant le cabinet Clifford Chance pour l'épauler dans les dossiers aériens, la ministre de la Mobilité était sur un siège éjectable. Et tout le MR bruxellois, de la périphérie et du Brabant wallon lui en voulait à mort depuis qu'elle avait semé le trouble en laissant entendre maladroitement que l'achèvement du RER wallon était enterré. A la prochaine boulette, elle devait sauter, laissait-on entendre chez les libéraux.

Jacqueline Galant a été défenestrée pour ne pas avoir suffisamment agi en matière de sécurité aéroportuaire malgré les demandes de son administration et les constats alarmants d'un audit européen remontant à 2015 sur les failles de la Belgique en la matière. Poussé dans ses derniers retranchements par sa "serial gaffeuse", le Premier ministre a tranché vendredi matin : elle devait partir, c'est le gouvernement lui-même qui était mis en péril.

"Croisade médiatique"

Après avoir remis sa démission, Jacqueline Galant a tenu à convoquer la presse à son cabinet ministériel, situé à deux pas de la gare du Midi. Son speech express a été aussi atypique que son mandat de courte durée au sein de la "suédoise". Aucune explication sur le fond du dossier, elle n'a pas tenté de se justifier. A aucun moment, elle n'est entrée dans le fond des dossiers, ne reconnaissant aucune erreur dans sa gestion des matières et les dossiers, il est vrai difficiles, de la Mobilité (le survol de Bruxelles, la modernisation de la SNCB...).

Au contraire, elle a chargé les journalistes, coupables à ses yeux de s'être acharnés contre elle : *"La confusion orchestrée et théâtrale de ces dernières quarante-huit heures m'empêche de continuer avec sérénité dans l'accomplissement de mes dossiers. [...] Je regrette – même plus, je suis choquée – par la mise en scène de la démission du président du SPF Mobilité (Laurent Ledoux, qui a lui-même renoncé à ses fonctions cette semaine en attaquant sa ministre de tutelle, NdLR). Il entraîne dans sa croisade médiatique toute son administration et la plonge dans la polémique. [...] Il surfe sur le climat d'inquiétude actuel marqué par les terribles attentats du 22 mars pour justifier ses propos accusateurs. Propos que certains n'hésitent pas à relayer, voire à amplifier. Cet amalgame qui vise à prétendre que j'ai été laxiste en ne portant pas suffisamment attention aux questions de sécurité me touche profondément."*

F.C.

Le récit

Vendredi, 7h30, la tête de Galant roule

■ Charles Michel avait laissé une toute dernière chance à sa ministre prise en défaut.

Récit **Frédéric Chardon**

Il se dit que Charles Michel s'est senti soulagé de pouvoir la débarquer du gouvernement. Depuis la mise en place de la majorité fédérale, le Premier ministre l'avait toujours soutenue, parfois du bout des lèvres, malgré ses bourdes budgétaires, ses maladresses verbales, ses mensonges, la manipulation de la loi sur les marchés publics...

Mais, cette fois-ci, c'était trop. Au Parlement, jeudi après-midi, Charles Michel avait à nouveau défendu celle qui l'avait soutenu lors de la prise de pouvoir du clan Renaissance au sein du parti.

Les révélations

Mais, en politique, les fidèles d'hier sont souvent les boulets du lendemain. Lorsque Charles Michel et le top du MR prennent connaissance des révélations de "La Libre", un monde s'effondre: la bourgmestre de Jurbise a dissimulé des informations au Premier ministre. Contrairement à ses affirmations, elle et son cabinet avaient bien reçu le contenu du rapport de la Commission européenne pointant depuis 2015 les failles de la sécurité dans les aéroports belges. "A la lecture de ces infos, on a tout de suite compris qu'elle ne resterait plus en poste très

longtemps", confie un porte-parole libéral.

"Les murs du "16" ont tremblé"

Jeudi soir, tandis que les réseaux sociaux s'enflamment et que les députés à la Chambre réclament en vain une nouvelle audition du Premier ministre et de sa ministre prise en défaut, une réunion de crise au 16, rue de la Loi est convoquée. Charles Michel, Jacqueline Galant et le président du MR, Olivier Chastel, se voient en tout petit comité. "Les murs du "16" ont tremblé, explique une source. Charles n'a pas supporté d'être mis en cause et accusé indirectement d'avoir donné de fausses informations au Parlement." Quelques heures auparavant, il avait expliqué à la Chambre que la ministre de la Mobilité n'avait pas reçu le rapport européen confidentiel...

La dernière chance

La réunion se traîne en longueur. Jusque 1h30 du matin, Galant se justifie avec peine. Pourtant, à la sortie du cabinet du Premier ministre, elle a obtenu une toute dernière chance. Olivier Chastel, lui, veut sa tête sur un plateau mais Charles Michel lui laisse encore quelques heures. Elle voudrait pouvoir tenter le coup à la Chambre, s'expliquer lors de la commission Infrastructure prévue vendredi après-midi.

Une condition est fixée: pour pouvoir s'y rendre, elle doit préparer une note présentant sa ligne de défense face aux parlementaires de l'opposition. Le Premier reçoit cette note à 7 heures précises, comme exigé. "C'est à ce moment que Charles a basculé", raconte une source. A 7h30, face à un argumentaire qui ne tient pas la route, Charles Michel prend sa décision: il va lâcher Jacqueline Galant.

Peur d'un coup de Ledoux

Avec une note aussi faible, elle allait se faire démonter à la Chambre et entraîner le Premier ministre et tout le gouvernement dans une dangereuse spirale, constate-t-on alors au sein du MR. "Quoi qu'elle aurait pu expliquer, dans les dix minutes, Laurent Ledoux aurait balancé un document explosif pour la démonter. Vu le ton des médias, sa voix aurait été inaudible", analyse un libéral qui a été associé à la mise à mort ministérielle de Galant.

En effet, le contenu impitoyable de la presse de vendredi matin, les "Unes" incendiaires, ont également pesé lourd dans la décision du chef du gouvernement fédéral. Celle du "Standaard", par exemple: "Galant devient un problème pour Michel." Ou encore celle du "Morgen": "Galant, combien de temps encore?" L'agacement dans les rangs flamands de la majorité commençait à se faire sentir. "La situation était intenable", confie un N-VA.

Le couperet tombe

Le pression est trop forte. Juste avant le conseil des ministres de vendredi, prévu à 9 heures, Charles Michel voit sa ministre pour l'informer que le couperet était tombé: elle doit démissionner immédiatement, pas question d'aller en commission se faire incendier. Elle n'a pas résisté, plus insisté, consciente que son simple nom était devenu, pour le gouvernement, un problème en soi.

"Charles n'a pas supporté d'être mis en cause et accusé indirectement d'avoir donné de fausses informations au Parlement."

L'analyse

Galant devait sauter pour protéger Michel et tout son gouvernement

■ Les polémiques autour de la ministre ont fragilisé à la fois le MR, l'exécutif et le Premier.

Analyse Antoine Clevers

Il y a des signes qui ne trompent pas. La ministre du Budget, Sophie Wilmès (MR), était l'invitée de la matinale de "La Première" (RTBF) vendredi. Interrogée sur l'affaire Galant, à aucun moment, elle n'a pris la défense de sa collègue ministre, pourtant issue du même parti. "Personnellement, je n'ai pas connaissance de l'entiereté du dossier. C'est à M^{me} Galant de s'expliquer. [...] La clarté doit être faite", a-t-elle commenté.

A l'inverse, elle a pris soin de protéger Charles Michel (MR). Elle a veillé à bien faire comprendre qu'il ne savait pas que le cabinet Galant – voire M^{me} Galant elle-même – avait été en possession du rapport de la Commission européenne sur la sécurité aéroportuaire, contrairement à ce que le chef du gouvernement avait dit la veille à la Chambre. A la RTBF, M^{me} Wilmès a pesé chaque mot: "Le Premier ministre [...] s'est exprimé en fonction des informations qu'il avait à sa disposition à ce moment-là. Il a dit déjà, à ce moment-là, donc avant ces éléments neufs dont il n'avait pas connaissance, qu'il voulait faire toute la clarté sur cette affaire."

La ministre du Budget s'est exprimée vers 7h45. Elle ne le savait sans doute pas encore, mais le sort de Jacqueline Galant était déjà scellé... Parce que Charles Michel, à contrecœur, a bien dû se résigner à la lâcher.

Espoir gâché

Le Premier comptait beaucoup sur la Jurbisienne. Outre la re-

lation personnelle forte qui les unit, il voyait en elle une personnalité capable d'ennuyer un certain Elio Di Rupo, président du PS et bourgmestre de Mons, sur ses terres électorales hennuyères. Mais la pression était trop forte. L'affaire Galant devenait de plus en plus une affaire gouvernementale. Les polémiques successives autour de la ministre de la Mobilité étaient en train de fragiliser sérieusement l'ensemble de l'exécutif, à commencer par son chef.

Outre la faute désormais avérée de Jacqueline Galant, l'inquiétude et l'exaspération des partenaires flamands de la majorité, singulièrement de la N-VA, ainsi qu'en interne au MR (le président Olivier Chastel voulait la dégager dès jeudi matin) s'amplifiaient d'heure en heure. Le couperet est donc tombé vendredi matin. Charles Michel a annoncé officiellement la démission de M^{me} Galant à 11h30.

Sans surprise, on a retrouvé dans sa déclaration les mêmes éléments de langage que ceux utilisés par Sophie Wilmès. "Jeudi après-midi, je me suis exprimé à la Chambre sur base des informations qui m'avaient été communiquées par la ministre Galant et son cabinet. [...] A l'issue de la séance plénière, il m'a été confirmé que, contrairement à ce qui avait été porté à ma connaissance, un résumé (du rapport de la Commission) avait été discuté et envoyé au cabinet de la ministre en juin 2015. Je ne peux accepter que cet élément précis n'ait pas pu être porté (jeudi) à la connaissance de la Chambre. Et cela, même si la ministre m'a indiqué qu'elle n'a pas personnellement reçu ce document." Ce sera d'ailleurs la ligne de défense – très faiblarde – de la désormais ex-ministre.

Un poste explosif pour le successeur

On l'a compris, Charles Michel n'avait pas d'autre choix que de sacrifier sa protégée. Mais qu'on ne s'y trompe pas. Le poste de la Mobilité, singulièrement le dossier à haute valeur communautaire du survol de Bruxelles au départ de l'aéroport de Zaventem, est hyperexplosif. C'est le genre de dossier dans lequel il y a

toujours plus de mécontents que de gens satisfaits. Le genre de dossier qui laisse inmanquablement des traces, même pour le plus brillant des ministres. On promet d'ores et déjà beaucoup de plaisir au libéral qui succédera à M^{me} Galant. Le casting s'annonce compliqué...

"Je me suis exprimé sur base des informations qui m'avaient été communiquées."

CHARLES MICHEL
Premier ministre.

Le cabinet

Un cabinet en manque d'experts

■ Le secteur aérien était le talon d'Achille de l'équipe de Jacqueline Galant.

A son arrivée au fédéral, le MR a dû constituer sept cabinets ministériels, ce qui représentait grosso modo quelque 350 personnes à engager. Pas une mince affaire donc. *"Reynders avait ses hommes, Michel a pris les meilleurs, il ne restait donc que les trois ou quatre autres couteaux pour les autres"*, se rappelle un libéral.

Le cabinet Galant a-t-il péché par incompétence? Oui et non. Dominique Offergeld, la chef de cabinet de Jacqueline Galant, fut présidente de la SNCB au cœur des années 2000 et est toujours considérée comme une pointure. Sûre de ses arguments et de ses dossiers,

c'est une interlocutrice respectée mais qui peut crisper. *"C'est une dure"*, dit-on à son sujet pour indiquer qu'il n'est pas facile de négocier avec elle. En matière ferroviaire, le cabinet pouvait également compter sur Guy Vernieuwe, un ancien de chez Infrabel qui connaît son affaire mais ne pèse pas bien lourd au cabinet. David Weytsman, chef de cabinet adjoint chargé de la SNCB, est issu du sérail de la Toison d'or, le siège du MR. *"Le cabinet a surtout payé l'arrogance de Galant qui, à son arrivée, a braqué beaucoup de gens en affirmant que tout était à revoir et qu'elle allait tout révolutionner à coups d'audits"*, se rappelle une source proche du gouvernement. *"Jacqueline Galant commençait justement à s'assagir"*, constate un membre de son cabinet.

Au niveau aérien, par contre, *"le cabinet ne dispose pas de véritable expert"*, glisse-t-on. Dominique Laurent, proche de Charles Michel, est chef de cabinet adjointe pour cette matière et fut l'objet de lourdes rumeurs de démission dès jeudi soir. C'est à elle qu'il revenait de réceptionner les fameux rapports confidentiels de la Commission sur la sécurité de l'aéroport. Cette faiblesse en aérien explique au moins en partie le recours litigieux au cabinet d'avocats Clifford Chance et l'influence supposée trop forte de Johan Decuyper, patron de Belgocontrol et ancien cabinetard CD&V.

L'ensemble du cabinet est démissionnaire, précisait sa porte-parole hier. Mais Dominique Offergeld pourrait survivre à sa ministre.

M. Co.

Épinglé

Libérale de Vielsalm

Dominique Offergeld a été débauchée chez Ores, qui gère le réseau de distribution de gaz et d'électricité en Wallonie, où elle était directrice financière, pour diriger le

cabinet Galant. Très libérale, elle est originaire de la commune de Vielsalm (province du Luxembourg) où elle fut échevine dès 2001. En 2004, Didier Reynders, alors président du MR, l'avait nommé à la présidence du CA de la SNCB. Une expérience qui aura justifié son arrivée dans les bureaux de Jacqueline Galant. Agée de 52 ans,

elle est licenciée en sciences économiques et remplit le poste très rémunérateur de commissaire du gouvernement au sein de Belgocontrol. **M. Co.**

DOMINIQUE OFFERGELD

Chef de cabinet de Jacqueline Galant.

L'historique

La Mobilité, un portefeuille maudit

On souhaitera déjà bonne chance à celui qui succédera à Jacqueline Galant et prendra en charge la politique de la Mobilité. C'est que ceux qui s'y sont frottés ont rarement passé des jours heureux. Gérer le département, c'est du pilotage à l'aveugle en zone de turbulences. De la haute voltige par grand vent. Du

vol en rase-mottes dans le brouillard. Les pilotes qui y ont laissé leur peau sont nombreux.

Isabelle Durant avait initié la série funeste en mai 2003. Jacqueline Galant (MR) la perpétue. Et on peut faire les paris qu'elle ne sera pas la dernière.

V.R.

ISABELLE DURANT (ECOLO)

Pour leur première participation gouvernementale, les Verts vont déguster. Dans le gouvernement arc-en-ciel (juillet 1999-juin 2003), Ecolo avait hérité de la compétence Mobilité. Dossier hypersensible pour le parti, c'est Isabelle Durant qui est désignée pour assumer la charge. La vice-Première Ecolo tente d'imposer de nouvelles règles pour le survol de Bruxelles, en privilégiant les zones moins densément peuplées. La Flandre cale. Le 3 mai 2003, le Premier ministre lui retire la compétence et la refile à la rivale socialiste, Laurette Onkelinx. Un camouflet.

MELCHIOR WATHELET (CDH)

Le jeune prodige de la politique s'est lui aussi crashé sur le dossier du survol de Bruxelles alors qu'il était en pleine ascension. Jusqu'à sa désignation, en décembre 2011, comme secrétaire d'Etat à la Mobilité, il avait fait un parcours sans faute. Mais le nouveau plan de répartition des vols qu'il présente à quelques semaines des élections soulève une vague de protestations à Bruxelles. Il ne s'en relèvera pas. Il a depuis lors quitté la politique.

BERT ANCIAUX (SPIRIT/SP.A)

L'ancienne idole de la Flandre, le nationaliste au cœur tendre, Bert Anciaux hérite de la Mobilité dans le gouvernement violet (juillet 2003-décembre 2007). En décembre 2003, il présentera un plan de répartition des vols au-dessus de Bruxelles et de la périphérie. Son plan va à l'encontre de la philosophie poursuivie par Isabelle Durant : il n'épargne personne. Il ne cessera d'être contesté par les francophones et coûtera à l'Etat d'importants frais de défense en justice. Pas fou, Bert Anciaux quitte le gouvernement fédéral en juillet 2004 pour devenir ministre flamand.

JACQUELINE GALANT (MR)

La bourgmestre de Jurbise n'aura donc pas fait mieux que ses prédécesseurs. On pourrait même dire qu'elle a fait moins bien, puisqu'elle n'aura pas tenu deux ans comme ministre de la Mobilité dans le gouvernement Michel (octobre 2014 -). Elle n'aura donc pas eu le temps de présenter un plan de survol de Bruxelles à son nom. Il faut dire que ses prédécesseurs n'avaient pas dû affronter les circonstances particulières liées aux attentats.

Le fief

Les Jurbisiens restent fiers de leur bourgmestre

■ Les avis sont unanimes. Jacqueline Galant reste très appréciée dans son fief.

Reportage Louise Vanderkelen

A Jurbise, il semble bien que la "dynastie Galant" n'ait pas perdu une seule plume dans la bataille. Comme son père avant elle, Jacqueline Galant (MR), à la tête de la commune hennuyère depuis 2000, est très populaire dans son fief. Et cela, malgré les mésaventures que l'ex-ministre a vécues.

Un véritable symbole

Ici, tout le monde l'appelle par son prénom. Et tout le monde lui a déjà parlé, au moins une fois. "Jacqueline ? Je la connais depuis qu'elle est haute comme trois pommes !", s'exclame Marcel, 77 ans, facteur à la retraite et

aujourd'hui musicien dans la fanfare de la commune. "C'est malheureux, que voulez-vous...", renchérit sa femme, un sac de courses garni à la main. "C'était un cadeau empoisonné et elle n'aurait jamais dû l'accepter."

La proximité avec ses concitoyens est sa marque de fabrique. "A Jurbise, elle agit comme un politique de gauche. Toujours en train de serrer des mains", nous livrera-t-on anonymement.

Il n'empêche, cette approche semble fonctionner pour le mieux. Après un bref sondage auprès des Jurbisiens, aucun reproche ne ressort quant à sa gestion de la commune en tant que bourgmestre. A une exception près peut-être : "Le refus de l'installation de logements sociaux à Jurbise", avoue timidement Benoît, qui habite la commune depuis maintenant 15 ans.

Le libraire situé le long de la route d'Ath nous le confirme. Elle est au centre de toutes les discussions depuis vendredi matin. Et cela se fait ressentir dans ses ventes. "Dès qu'elle est en Une,

les journaux partent comme des petits pains ! J'avais déjà eu le coup avec l'affaire Clifford Chance".

Présentée en martyr

A Jurbise, quand "Jacqueline" va mal, ses habitants aussi. Et cela se ressent. Les mines étaient quelque peu déconfites vendredi après-midi, quand les messes basses et autres papotes à son sujet avaient déjà fait trois fois le tour de la commune de 10000 habitants.

Parfois, les esprits s'emportent. "J'ai l'impression qu'on s'en est pris à elle pour le plaisir", s'offusque Laurie, une étudiante en communication de 23 ans. "L'opposition s'est attaquée à elle, par gaminerie. En tout cas, je n'ai rien à lui reprocher en tant que bourgmestre. Et en plus, nous avons désormais plus de trains vers Bruxelles !"

Pour Benoît, elle ne méritait pas "tout cet acharnement". "Je vais finir par croire que le gouvernement Michel est misogyne si les femmes de pouvoir continuent à tomber."

Les réactions

“Au-delà des attentes relatives à une meilleure sécurisation de l’aéroport national, le successeur de Jacqueline Galant au département fédéral de la mobilité devra être à la hauteur des énormes enjeux liés au dossier du survol de Bruxelles.”

CÉLINE FREMAULT (CDH)
Ministre bruxelloise de l’Environnement.

“La démission de Madame Galant oblige le gouvernement à régler sans tarder les questions prioritaires de la sécurisation

des aéroports, des gares et moyens de transport à grande fréquentation, ainsi que du survol aérien de Bruxelles.”

OLIVIER MAINGAIN
Président de Défi.

“Je pense que c’est une décision sage, et je la remercie d’avoir pris ses responsabilités.”

LAURENT LEDOUX
Patron démissionnaire du SPF Mobilité.

“Les dossiers concernant la sécurité de l’aéroport ne sont évidemment pas clos. Toute la clarté devra être faite au Parlement.”

KARINE LALIEUX (PS)
Députée fédérale.

L’édito

Par Francis Van de Woestyne

Pauvre casting, pauvres partis

J oëlle Milquet, Jacqueline Galant : deux ministres ont démissionné cette semaine... Les temps sont durs pour ceux qui ont choisi de consacrer leur vie à la politique. Les parcours des deux femmes ne sont pas comparables. Et leur point de chute n’a rien de semblable. On peut cependant leur trouver ce point commun : passionnées, elles l’étaient – elles le sont toujours –, par ce métier violent, difficile, ingrat. Leur retour au Parlement, bruxellois pour l’une, wallon pour l’autre, ne sera pas aisé pour ces femmes hyperactives. Que penser du sort de Jacqueline Galant ? Son maintien au gouvernement était devenu impossible dès lors qu’il apparaissait que les conclusions du rapport de la Commission européenne pointant des défaillances à Zaventem avaient bien été transmises au cabinet de la ministre. Avait-elle lu ces pages ou non ? Dans les deux cas, la faute était manifeste : soit

elle ne les avait pas vues et cela révélait un dysfonctionnement interne. Soit elle les avait vues et n’avait pas dit la vérité à Charles Michel. Et le Premier ministre ne pouvait plus défendre, même du bout des lèvres, une ministre à ce point déstabilisée. Bien entendu, le chef de l’administration a porté un coup brutal à la ministre. Mais le tombeur de Jacqueline Galant n’est pas Laurent Ledoux ; c’est Jacqueline Galant elle-même. Sa dernière faute s’ajoute à une liste d’errements impardonnables en politique. Que nous enseigne cet épisode ? Trois choses.
1° Dès la formation du gouvernement fédéral, on a très vite senti que le casting du MR ne tenait pas la route. Et que tous les ministres n’avaient pas été choisis uniquement pour leurs compétences réelles ou supposées mais aussi pour leurs affinités avec le Premier ministre. Charles Michel a déjà eu le courage

d’en écarter deux : Hervé Jamar et Jacqueline Galant (tous les deux, très à l’aise sur le terrain local mais inadaptés au niveau fédéral). Ces choix initiaux ont fait perdre beaucoup de temps au gouvernement et ont durablement terni l’image du Premier ministre et de l’ensemble de son équipe. Une élue libérale s’était écriée, le jour de la publication du nom des ministres : “C’est quoi ce casting de merde...” Elle avait raison.
2° On peut comprendre que dans un parti, il faille récompenser les fidèles, doser les équilibres régionaux. Mais lorsqu’il s’agit de nommer des ministres à des postes très exposés, à la tête de départements importants, seule la compétence devrait entrer en ligne de compte. Pour gérer les dossiers de l’Etat, on peut s’attendre à ce qu’un président de parti, un Premier ministre choisisse les meilleurs éléments, ceux dont le profil correspond le mieux aux dossiers. Et non qu’ils

soient désignés en fonction de positionnements partisans ou de renvois d’ascenseurs.
3° Ces épisodes révèlent une triste réalité : les partis politiques manquent cruellement de talents. Il y en a, trop rares. Pour exercer ce métier de ministre, il faut des qualités : compétence, intelligence, disponibilité, santé... Certains, une minorité, sont là pour soigner leur ego ou assouvir leur goût du pouvoir. Mais la plupart s’investissent pour servir la collectivité et l’intérêt général. Cependant, il reste un problème : le manque de renouvellement. Si les jeunes pousses éprouvent du mal à se lancer et à s’épanouir dans la carrière politique, c’est souvent parce que les aînés ne leur laissent pas beaucoup de place. C’est aussi parce que l’image de la politique s’est très fortement dégradée. Le défi est donc de taille : revaloriser une profession, une passion et pousser des jeunes à s’y lancer.

Le bilan

SNCB : une ministre qui peine "à trancher"

■ La mise en œuvre de la vision stratégique et des économies budgétaires n'est toujours pas claire.

Jacqueline Galant est sortie du bois en juillet 2015 avec une "vision stratégique" pour les chemins de fer. Une vision mettant à l'honneur le voyageur, considéré ici comme un client plus que comme un usager du service public. Une vision qui doit s'appliquer à la SNCB dans un contexte budgétaire inédit. Le gouvernement Michel a décidé de tailler dans les revenus de l'entreprise ferroviaire pour plus de 600 millions sous cette législature. Ce qui porte, en y ajoutant les mesures d'économies décidées précédemment, à quelque 3 milliards d'euros l'effort demandé aux chemins de fer. La vision stratégique dessine des objectifs de compétitivité, d'amélioration du service et de clarification tarifaire afin de faire entrer la SNCB dans la modernité et de la rendre assez forte pour affronter l'éventuelle concurrence qui naîtra de la libéralisation annoncée du transport de passagers.

C'est dans ce nouveau cadre que trois défis se présentent. Le premier est social et a conduit la direction, pour augmenter la productivité des cheminots, à se heurter violemment aux syndicats, ce qui a donné lieu aux grèves de ce début d'année. Le conflit est en latence mais certainement pas terminé. Deuxième défi : la rédaction d'un nouveau contrat de gestion, dont l'actuel est dépassé depuis 2012. On en parle depuis la fin 2015 mais rien n'a encore abouti à ce jour. Pour l'heure, l'accouchement est prévu "avant l'été" mais l'exercice est laborieux. En interne à la SNCB, on critique l'absence de directives claires de Jacqueline Galant : "Elle a peur de trancher". Il en va de même pour le plan d'investissements du rail qui a été supprimé et n'est toujours pas remplacé.

A ce stade, le bilan Galant, entaché par la polémique née de ses déclarations sur le RER, n'est donc pas bien lourd.

M. Co.

Sécurité routière : quand même un bon bulletin

■ Les experts jugent judicieux les chantiers ouverts par une ministre qu'ils qualifient de volontariste.

De l'avis, très largement partagé, des experts en matière de sécurité routière, la ministre Galant et son cabinet ont plutôt fait du bon boulot dans un domaine où certains des prédécesseurs de l'intéressée se sont surtout signalés par leur sens du surplace.

L'un des mérites de Jacqueline Galant aura été de mettre sur pied, en décembre 2015, des Etats généraux de la sécurité routière. La réunion a rassemblé quelque 250 professionnels et citoyens (une première) et a accouché d'un plan d'action destiné à inverser l'évolution négative du nombre de tués sur les

Survolt de Bruxelles : rien à l'horizon

■ Aucun plan global soulageant la capitale n'a été déposé par la ministre Jacqueline Galant.

Le dossier du survolt de Bruxelles avait fait exploser la carrière politique de Melchior Wathelet (CDH), secrétaire d'Etat sortant à la Mobilité. Lorsqu'elle a hérité au sein de l'équipe Michel de cette matière aussi technique que sensible, Jacqueline Galant ne pouvait ignorer qu'elle allait cheminer en terrain miné. Sa première initiative fut de respecter l'engagement électoral de son parti, le MR, en décrétant un moratoire sur les routes aériennes implémentées par son prédécesseur au sud de Bruxelles. L'effet fut immédiat, les associations d'habitants qui avaient contesté le plan dit "Wathelet" se sont provisoirement tues. Dans l'attente d'une solution durable et acceptable aux multiples problématiques soulevées par le survolt intensif d'une ville comme Bruxelles. Comme la Région bruxelloise, forte de ses normes de bruit, elles attendent toujours.

Plus d'un an et demi après l'installation du gouvernement Michel, aucun projet global digne de ce nom n'a été déposé sur la table de l'exécutif fédéral afin que celui-ci statue enfin dans un dossier pourrissant depuis plus de 10 ans pour des raisons communautaires. Pourtant, un plan existe. En coulisses, on parle notamment de la suppression de la route du canal, de la remontée du virage gauche touchant le sud-est de Bruxelles. Sans confirmation, alors que plusieurs décisions de justice fragilisent la position du gouvernement et que l'entrée en vigueur, en juin, d'une directive européenne risque de compliquer toute réforme.

Par ailleurs, le gouvernement s'était engagé à négocier avec les Régions pour refinancer Belgocontrol. Ici encore, on attend toujours une initiative concrète de la part du ministre de la Mobilité.

M. Co.

routes belges. La ministre de la Mobilité a, en effet, décidé, en concertation avec les ministres de l'Intérieur, Jan Jambon (N-VA) et de la Justice, Koen Geens (CD&V), de prendre une série de mesures qui, certes, devront se concrétiser mais ont été bien accueillies.

On se dirige vers une simplification du code de la route, vieux de 40 ans; vers l'adoption (imminente) d'une réglementation claire et sécurisante pour l'usage des vélos électriques; vers la tolérance zéro en matière d'alcool au volant pour les conducteurs novices; et vers une répression accrue en cas de récidive. Un institut d'accidentologie est en voie de création et les véhicules neufs pourraient bientôt être obligatoirement équipés d'une boîte noire. Réduction des fraudes dans le transport routier, usage systématisé de caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, usage accru de radars-tronçons sont aussi au menu.

Pour cet expert, si ces chantiers attendent d'être réalisés, ils ont au moins le mérite d'avoir été lancés par une ministre qui, dans ce domaine-là, semble avoir fait consensus, même si le très attendu permis à points demeure dans les tiroirs du pouvoir.

J.-C.M.

Épinglé

L'usage des drones réglementé le jour de la démission de la ministre

Au Moniteur. C'est le jour même où la ministre Galant annonçait sa démission que l'arrêté royal sur l'utilisation de "petits avions sans équipage", autrement dit les drones, était publié au Moniteur. De nombreuses entreprises attendaient cela depuis des années, qui souhaitent utiliser les drones de manière professionnelle et n'étaient jusqu'à présent autorisées qu'à effectuer des vols à des fins expérimentales. Un arrêté royal avait été adopté, fin 2015, sous la supervision de Jacqueline Galant, qui réglait l'usage des drones en Belgique et établissait des distinctions entre usage privé (drones de moins d'un kilo) et professionnel (drones de moins de 150kg). La Commission européenne avait émis quelques remarques qui ont abouti à la création d'une catégorie supplémentaire pour les pilotes professionnels (drones de moins de 5kg). Désormais, les propriétaires de ces engins, dont il se vend jusqu'à 2 000 exemplaires par mois, savent à quoi s'en tenir. **J.-C.M.**

Le remplacement

Un relais qu'ils sont nombreux à vouloir saisir

■ De Borsus à Clarinval, en passant par Bouchez, Ducarme et Bellot, les hypothèses sur la succession de Galant foisonnent.

Éclairage **Stéphane Tassin**

La succession de Jacqueline Galant suscite évidemment bon nombre de rumeurs et "bruits qui courent" en tout genre. Que sait-on avec certitude ?

Jacqueline Galant, en démissionnant, retrouve de facto son siège au Parlement wallon où elle est élue dans la circonscription de Mons (province du Hainaut). Si elle retourne au Parlement wallon, elle renverra vers le collège communal de Mons, où il occupe la fonction d'échevin empêché des Finances, le remuant Georges-Louis Bouchez, espoir, s'il en est, des libéraux montois. Un premier

scénario circulait déjà vendredi matin. Celui-ci visait à sauver le soldat Bouchez, qui n'a pas froid aux yeux, en recasant Jacqueline Galant au Sénat en lieu et place d'Anne Barzin (échevine déléguée à la signature maïorale à Namur). Double avantage: Galant pourrait reprendre son maïorat de Jurbise et Bouchez rester au Parlement wallon.

Bouchez à toutes les sauces

Le nom de **Georges-Louis Bouchez** a également été cité pour remplacer directement Jacqueline Galant. C'est un Hennuyer. Il garantirait donc de l'équilibre géographique au sein du gouvernement fédéral. Mais l'hypothèse paraît peu probable au vu du tempérament parfois incontrôlable du jeune homme. Charles Michel et le MR ne peuvent pas se permettre de nouvelles polémiques à un poste ministériel aussi sensible.

Mais l'hypothèse Bouchez a connu un autre développement qui intègre cette fois l'actuel ministre des Classes moyennes **Willy Borsus**. Ce dernier pourrait aller au casse-pipe en reprenant les compétences de Jacqueline Galant. Plus rond et beaucoup moins polémique, le défi serait de taille mais les risques plus calculés. Dans ce cas de figure, Bouchez est à nouveau cité mais pour reprendre les Classes moyennes laissées libres par Borsus. Dans ce poste moins exposé et plus porteur au niveau médiatique, le jeune Montois pourrait s'épanouir et préparer le terrain médiatique en vue des prochaines élections communales à Mons où il entend bien défier le président du PS, Elio Di Rupo.

Autre hypothèse, la nomination de **Jean-Luc Crucke**. Un nom qui revient presque à chaque fois que l'on cherche un ministrable MR. Le député wallon et bourgmestre de Frasnes-lez-Anvaing est Hennuyer comme Galant mais peut-être un peu trop impulsif pour ce poste à risque. La polémique autour de son soutien trop appuyé aux transporteurs routiers qui bloquaient les routes la semaine dernière doit sans doute faire craindre à son parti des réactions dures d'un homme politique plutôt doué. De plus, il est catalogué "Reynder-sien" pur jus. Galant étant une "Micheliennne" de la première heure, ce remplacement provoquerait un déséquilibre dans le partage des influences entre les deux clans rivaux.

La surprise du chef

Le jeune député fédéral namurois, **David Clarinval**, spécialiste des questions énergétiques est également cité pour deux raisons. Comme remplaçant de Galant dans un premier temps ou comme remplaçant de Borsus si ce dernier remplace Galant (voir les scénarii précédents). Il est également cité comme chef du groupe MR à la Chambre, si les libéraux décident de confier le maro-

quin ministériel trompe-la-mort à **Denis Ducarme**. Même si l'homme rêve d'y aller, au parti, on apprécie sa capacité à se rendre presque tous les dimanches sur les plateaux télé défendre la politique fédérale avec force et grosse voix.

Enfin, le nom de **François Bellot** (62 ans), député wallon et bourgmestre de Rochefort revient aussi très régulièrement. Pourquoi ? Ni "Michélien" ni "Reyndersien", il est Namurois et dans ce cas précis cela peut-être en atout. En fin de carrière, le parti ne prend pas le risque, en le nommant, de griller un élu d'avenir. Avec un profil plus diplomatique que d'autres, cet énarque (promotion Michel de Montaigne en 1988) a surtout brillé lors de la commission Bui-zingen qu'il présida en 2011, démontrant une grande connaissance de la SNCB. Il se murmure encore qu'il connaît bien le dossier du survol de Bruxelles. Deux atouts non négligeables pour reprendre le poste.

Enfin, il y a toujours la possible surprise du chef qu'apprécieraient les présidents de partis. Rappelons que lors du départ d'Hervé Jamar, le MR est allé chercher une quasi inconnue en la personne de Sophie Wilmès. A l'époque, on nous assurait qu'il fallait un Liégeois. Wilmès vient de la périphérie...

Stéphane Tassin

La sécurité

“Irresponsable d'avoir mis ce rapport en ligne”

■ Selon Arnaud Feist, le patron de Brussels Airport, l'aéroport a reçu le feu vert de la Commission en 2012.

Arnaud Feist, le patron de l'aéroport de Bruxelles-National, a tenu à réagir aux polémiques de ces derniers jours touchant à la sûreté des infrastructures de Zaventem et qui ont conduit à la démission de Jacqueline Galant. “Il y a eu beaucoup de choses inexactes dites et écrites dans la presse qui ont donné l'impression que Brussels Airport n'était pas sûr. Je regrette que la sûreté soit utilisée par certains pour d'autres fins, explique-t-il. Le fait, par exemple, d'avoir donné ces rapports confidentiels de la Commission européenne (NdLR : des publications qui ont entraîné la démission de la ministre Jacqueline Galant) à la presse qui les a ensuite mis en ligne est totalement irresponsable”.

Arnaud Feist tient tout d'abord à repréciser le rôle de chacun dans la sécurité à l'aéroport. “Nous, en tant que société privée, sommes responsables du screening des passagers et des bagages, de la sécurité sur les pistes et ses alentours et du contrôle des bagages en soute. Tout le reste est du ressort de la police fédérale”, explique-t-il. Rajoutons que l'aéroport est

aussi responsable de la gestion administrative des badges d'accès des personnes travaillant dans l'aéroport. “Mais ceux-ci sont accordés ou retirés par un organisme dépendant du ministère des Affaires étrangères. Et nous n'avons aucune compétence pour vérifier les identités dans les zones publiques.”

Le contrôleur contrôlé

Selon le CEO de Brussels Airport, les rapports de la Commission de 2011 et de 2015 ne portaient pas sur la sécurité dans l'aéroport, mais sur la manière dont fonctionne la DGTA (Direction générale des transports aériens). “C'est un peu comme si on contrôlait le contrôleur. En tant qu'aéroport, nous n'avons eu aucun accès à ce document.”

Arnaud Feist explique par ailleurs que l'aéroport a reçu la visite surprise d'une vingtaine d'inspecteurs de la Commission européenne en 2012. “L'audit nous imposait deux points à améliorer en matière de sûreté. Ce que nous avons immédiatement fait pour obtenir l'aval de la Commission. Nous sommes à deux pas des institutions européennes et notre aéroport est certainement l'un des plus contrôlés d'Europe.” M. Feist rappelle que la sûreté est une priorité absolue. “Plus vous avez un aéroport sûr, plus il se développe commercialement.” Après les attentats de mars, Brussels Airport a aussi reçu le feu vert des autorités américaines pour reprendre les vols vers les Etats-Unis. “Si nous n'étions pas un aéroport totalement sûr, nous ne pourrions pas voler vers des destinations comme New York”.

Raphaël Meuldere