

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bulletin des interpellations et des questions orales

Commission plénière

RÉUNION PUBLIQUE DU

MARDI 11 FEVRIER 2003

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS JOINTES

de Mme Caroline Persoons (dernier accord relatif au survol de Bruxelles) à MM. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du Gouvernement, Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux Publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide Médicale Urgente, et Didier Gosuin, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté Publique et du Commerce Extérieur

de M. Christos Doulkeridis (suivi du dossier "vols au-dessus de Bruxelles")

(Orateurs: Mme Caroline Persoons, MM. Christos Doulkeridis, Joseph Parmentier, Mme Béatrice Fraiteur, MM. Jean-Pierre Cornelissen, Jean-Luc Vanraes, Mme Adelheid Byttebier, MM. Denis Grimberghs, Alain Adriaens, Walter Vandenbossche, Mme Danielle Caron et M. Didier Gosuin, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté Publique et du Commerce Extérieur)

Présidence de M. Jan Béghin, Premier Vice-Président

- La séance est ouverte à 9 h.20'.

INTERPELLATION DE MME CAROLINE PERSOONS A MM. FRANÇOIS-XAVIER de DONNEA, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, ET DIDIER GOSUIN, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPRETE PUBLIQUE ET DU COMMERCE EXTERIEUR

concernant «le dernier accord relatif au survol de Bruxelles»,

ET L'INTERPELLATION JOINTE DE M. CHRISTOS DOULKERIDIS

concernant «le suivi du dossier 'vols au-dessus de Bruxelles'».

Mme Caroline Persoons.- Le dossier des nuisances sonores liées au survol de Bruxelles est très technique et miné par la mauvaise foi et la non-loyauté. L'Etat fédéral, la Région bruxelloise et la Région flamande étaient arrivés à un accord, vite dénoncé par le gouvernement flamand, en février 2002.

Quant à la Région bruxelloise, elle a pris les choses en mains via ses compétences et adopté une ordonnance-cadre relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain. C'est en mai 1999 que le gouvernement adoptait un arrêté relatif au bruit en provenance du trafic aérien, en vigueur depuis le 1er janvier 2000. Il fixe des normes à l'émission à respecter tant de jour que de nuit avec des normes plus restrictives pour la nuit, dont la durée est fixée à huit heures. L'application de cet arrêté a donné lieu à l'imposition d'amendes administratives aux compagnies aériennes (principalement DHL et ses filiales) pour un montant total d'environ 750.000 euros. Ces amendes ont fait l'objet de recours et ont été à la base de négociations plus larges qui ont abouti à l'accord de février 2002.

Le but de cet accord a été de concentrer tous les décollages de nuit sur une nouvelle route conçue de manière à survoler le moins de population possible, quelle que soit la Région considérée. Le nombre de riverains dérangés est ainsi passé de 19.000 à 10.000 personnes, dont 4000 Bruxellois.

En échange de cette concentration, les riverains concernés bénéficient d'un programme d'isolation acoustique financé par une nouvelle redevance imposée aux compagnies aériennes.

Le fédéral reconnaît par cet accord le pouvoir normatif des Régions en matière de bruit, les deux Régions devant s'entendre sur des nouvelles normes communes de bruit. En échange d'une transaction sur les amendes administratives, les compagnies aériennes ont retiré leur recours.

L'accord de février 2002, complété en novembre dernier, ne supprimait malheureusement pas totalement les vols de nuit, ce à quoi nous devons travailler, mais présentait un certain équilibre et s'efforçait d'utiliser les routes les moins peuplées.

Les autorités flamandes ont cependant très vite commencé à tirer sur cet accord. Mme Dua demandait un retour à la route Chabert et le gouvernement flamand dénonçait rapidement l'accord qu'il avait signé précédemment. Ces divergences ont poussé à la conclusion du nouvel accord du 24 janvier dernier.

Ce dernier a fait l'objet d'une première question orale de M. Doulkeridis qui tendait à démontrer que cet accord était mauvais et que le gouvernement bruxellois en était responsable. Mais qui a dénoncé l'accord de février et novembre 2002? Qui a appelé à une nouvelle négociation? Pas la Région bruxelloise. Elle se serait bien passée d'une révision de cet accord.

Que pouvait-on espérer de ces nouvelles négociations sur fond de note du gouvernement flamand qui demande la régionalisation de l'aéroport rebaptisé "de Zaventem" au lieu de "Bruxelles National" et de manifestations des travailleurs de l'aéroport déjà touchés par la faillite de la Sabena? Dans ce contexte, la Région ne s'en sort pas trop mal.

Nous avons pu lire le contenu de l'accord du 24 janvier et recevoir des informations plus techniques mais il reste des zones d'ombre.

Qu'en est-il de la poursuite du contrôle des normes? Le bruit lié à l'utilisation des quatre nouvelles routes sera-t-il contrôlé par l'IBGE via les sonomètres? Qu'en est-il des verbalisations en cas d'excès, et cela de jour comme de nuit?

Qu'en est-il de la concentration des vols de nuit à certaines heures? L'interdiction totale des vols de nuit serait profitable à tous les habitants de la Région bruxelloise ou flamande. L'accord prévoit 25 décollages selon quatre routes. Des heures limitées sont-elles prévues? Ne pourrait-on prévoir des horaires sans décollages nocturnes, quelques heures la semaine ainsi que le week-end? Les décollages les plus bruyants peuvent-ils avoir lieu à n'importe quel moment de la nuit?

Il semble que la Région flamande demande également de renvoyer une partie des vols de jour vers la Région bruxelloise. Qu'en est-il? Quelle est la position du gouvernement bruxellois à ce sujet?

Combien de temps tiendra l'accord du 24 janvier? Il semble autoriser jusqu'à 25.000 mouvements de nuit, ce qui fait dire à plusieurs associations (UBCNA, Bruxelles Air Libre) que l'on autorise bien plus que 3 vols de nuit. Devons-nous nous attendre à des demandes de vols supplémentaires?

M. Christos Doulkeridis.- Il y a un manque de mobilisation des Bruxellois dans ce dossier. Le dernier accord est mauvais pour Bruxelles. Que la responsabilité en incombe à Didier

Gosuin ou à Isabelle Durant importe peu. Ecolo. assume sa part de responsabilités.

Les réunions du comité de concertation rassemblent le fédéral et les Régions. C'est donc au gouvernement bruxellois de défendre l'intérêt des Bruxellois.

C'est une question de mandat. Il semblerait cependant qu'il n'y ait pas d'unanimité au sein du gouvernement bruxellois. Cette absence constitue le point principal de l'échec de l'accord et débouche sur un recul. Bien que l'aspect sécurité soit fondamental, certains interlocuteurs ne semblent pas le prendre en compte. C'est pourtant le noyau du combat qu'il faut mener. Les interlocuteurs flamands vont sans doute proposer d'autres arguments; il faut s'y préparer et élaborer une stratégie efficace. Je me demandais aussi pourquoi les bourgmestres bruxellois ne feraient pas du lobbying comme le font les bourgmestres flamands.

Vendredi, sur initiative flamande, se tiendra une nouvelle réunion du comité de concertation au cours de laquelle les vols au-dessus de Bruxelles seront évoqués. A cet égard, il serait utile de bien comprendre le dernier accord intervenu en comité de concertation et de le rendre public afin que chaque Bruxellois sache de quoi il est question.

Quelles sont précisément les conséquences pour Bruxelles du dernier accord intervenu en comité de concertation?

Le Gouvernement dispose-t-il d'une étude d'incidence sur la sécurité des Bruxellois en ce qui concerne l'autorisation de survol du centre de Bruxelles?

Quelle est l'évolution de l'exposition de Bruxelles au bruit, de jour comme de nuit, durant ces trois dernières années?

Quelle est l'évolution quantitative des lignes empruntées par les avions décollant à Bruxelles National pendant cette même période?

Qu'en est-il de votre arrêt? A-t-il été gelé? Va-t-il être remis en question? Si oui, de quelle manière?

Les Bruxellois doivent se serrer les coudes, nous devons organiser une mobilisation et pour Ecolo la loyauté unilatérale n'a pas de sens puisque nous sommes les seuls à respecter cet accord. (*Applaudissements*)

M. Joseph Parmentier.- Le PS a, depuis longtemps, défini ses objectifs fondamentaux en matière de mobilité durable en termes de navigation aérienne: maintenir un équilibre entre le développement économique et la protection du milieu de vie des citoyens. Il faut, en effet, que la prospérité de certaines sociétés commerciales profite aux travailleurs bruxellois et flamands de ce pays et, pour ce faire, notre position de Région-Capitale doit s'appuyer sur une bonne infrastructure aérienne.

Cependant, par une attitude modérée mais ferme, nous avons soutenu les revendications légitimes des Bruxellois excédés par le vacarme des avions qui troublaient leur sommeil, sans pour autant exiger des habitants de la zone Nord-ouest, du Brabant flamand, qu'ils s'étouffent pour nous donner de l'air.

L'accord conclu le 22 février 2002 entre les autorités fédérales et les Régions flamande et bruxelloise, au sujet des normes de bruit pour les vols nocturnes au-dessus de Bruxelles National reléguait "la route Chabert" aux oubliettes. Cet accord reconnaissait les compétences des Régions en ce qui concerne la mesure du bruit, mais a éveillé des appétits. Très rapidement, les habitants de la périphérie au nord-ouest de Bruxelles ont compris que la situation allait devenir désagréable pour eux et ont communiqué leur mécontentement à la classe politique flamande qui n'a pas manqué de la relayer, Premier Ministre en tête.

Nous avons eu le déplaisir d'assister aux tentatives flamandes de détricotage de l'accord pour des raisons purement électorales. Pour ne pas remettre en cause l'accord historique de février 2002, nous ne nous sommes pas opposés à la discussion. Nous avons dû, certes, accepter certaines concessions, mais il est dommage que vous ayez dû agir sous pression.

Le groupe PS ne peut accepter des changements de cap continus. Il sera donc vigilant en ce qui concerne le respect strict et équitable du dernier accord, notamment, la répartition harmonieuse des 2,7% des vols de nuit.

Les chiffres pris pour base de l'accord sont-ils corrects? Il semblerait que la négociation ait été fondée sur des chiffres relatifs au trafic hivernal et nous risquons de mauvaises surprises l'été prochain quand les déplacements estivaux augmenteront le trafic aérien. Avez-vous été attentif à ce problème?

Avez-vous un mandat de l'ensemble du gouvernement régional, lorsque vous avez participé aux négociations? Certains ministres et députés socialistes ont été exaspérés de n'avoir pas été vraiment consultés.

La situation est vraiment paradoxale, car nous avons entendu récemment le Ministre-Président déclarer à la presse qu'il n'était pas question de remettre l'accord de 2002 sur la table. Pourtant des concessions ont dû être faites au VLD et à Agalev par ceux qui ont toujours fait de la musculation en la matière, contraints de lacher du lest et faire des politesses à leurs homologues flamands.

Ces manoeuvres s'inscrivent manifestement dans le cadre de la campagne électorale imminente. Il fallait, dans un schéma de coude à coude entre le CD&V et le VLD, mettre en avant le premier ministre en tant que grand négociateur, avec le soutien du MR et du FDF. (*Applaudissements*)

Mme Béatrice Fraiteur.- Je note avec plaisir qu'un parti de la majorité souhaite encore obtenir des éclaircissements sur les derniers accords de concertation conclus en matière de vols de nuit.

Dans cette nébuleuse, je ne sais s'il s'agit du prix à payer pour qu'un parti de la majorité soit réélu. Si tel était le cas, le prix est beaucoup trop lourd. Le nouvel accord du comité de concertation du 14 janvier dernier prévoit une répartition des vols de nuit en quatre catégories. Il s'agit du retour des vols de nuit sur Bruxelles, au mépris de la santé et de la sécurité de nos concitoyens. En outre le plafond annuel des vols de nuit reste inchangé.

La dispersion des vols de nuit sur le territoire régional rend inefficaces toutes les mesures concernant les zones d'isolation.

Vous avez annoncé comme une victoire le fait que la compagnie aérienne de courrier DHL ait accepté de retirer ses appareils les plus bruyants, les Boeing 727. Mais ce retrait était déjà prévu pour le 15 mars 2003 et nous avons gagné deux semaines en échange de nouveaux survols de Bruxelles la nuit.

Je vous rappelle que vous aviez déjà répondu à M. Grimberghs que cette année, vous feriez des vols de nuits votre priorité absolue tout en arguant que vous aviez obtenu un accord favorable aux Bruxellois.

Le FDF, quant à lui, insistait sur sa position visant à l'interdiction des vols de nuit entre 23 heures et 6 heures.

M. Jean-Pierre Cornelissen.- Nous n'avons pas changé d'avis.

Mme Béatrice Fraiteur.- Mme Durant insistait également sur l'importance d'une période de grand calme durant la nuit tandis que les conseillers de Woluwé-Saint-Pierre ont voté à l'unanimité, en ce compris les acteurs du MR et d'Ecolo, une motion pour dénoncer ces accords. Quelle incohérence.

M. Christos Doulkeridis.- Nous allons continuer avec de nouvelles motions.

Mme Béatrice Fraiteur.- Quand pensez-vous renégocier cet accord?

Où en êtes-vous dans le contrôle des normes de bruit que notre Région a instauré? Des relevés sont-ils toujours effectués? Dans l'affirmative, combien d'infractions ont-elles été relevées et surtout quel sort leur a-t-il été réservé?

En effet, bien souvent vos amendes n'avaient pas encore été effectivement perçues pour cause de recours des compagnies. Ces recours sont sans nul doute épuisés aujourd'hui, je souhaiterais donc savoir quel est le pourcentage d'amendes qui ont été effectivement perçues et combien cela a effectivement rapporté à la Région!

Si vous n'avez pu sauver les vols de nuits, allez-vous résister à la Flandre qui souhaite, semble-t-il, renvoyer une partie des vols de jours vers la Région bruxelloise?

M. Jean-Luc Vanraes (en néerlandais).- Aujourd'hui, nous avons déjà entendu des mots très durs. Nous assistons à une séance de musculation : certains groupes font de la surenchère et la polémique est avivée par un duel entre les «bons» et les «mauvais». Je ne peux pas cautionner une telle approche. Nous devons nous distancer de cette mentalité «eigen volk eerst» ou du syndrome «not in my backyard».

M. Christos Doulkeridis.- Le débat d'aujourd'hui a lieu parce qu'un accord général a été dénoncé par une seule Région.

M. Jean-Luc Vanraes (en néerlandais).- Les Bruxellois savent évidemment de quoi ils parlent quand ils évoquent les nuisances sonores des avions. Nous devons chercher la meilleure solution pour tous et pas la meilleure solution pour

une partie spécifique de la population. Je signale également qu'un pilote m'a confirmé qu'en imposant certaines routes, on oblige les avions à effectuer certaines manoeuvres qui peuvent se révéler dangereuses.

M. Parmentier a eu raison d'insister sur l'importance économique de l'aéroport de Bruxelles-national pour la Région bruxelloise. Je peux le suivre sur ce point: une étude sur cet impact économique pourrait bien donner des résultats surprenants.

Je suis partisan d'une harmonisation des normes de bruit et d'un minimum de nuisances sonores pour tous les habitants concernés de Bruxelles et de sa grande périphérie. Entretemps, il est apparu clairement qu'il est impossible de limiter les routes aériennes à un seul couloir étroit: les nuisances sonores deviennent dans ce cas insupportables pour une partie de la population. Il faut donc élargir au maximum ce corridor même si je reconnais qu'il devient toujours plus difficile de dégager une orientation vu la foule de données qui ont été diffusées à ce sujet au cours de ces derniers mois. Loin de moi l'idée de plaider pour un retour à la route Chabert, mais il ne faut pas perdre de vue l'élément solidarité.

Il est trop facile d'affirmer qu'il faut écarter les avions. Il faut jouer le jeu honnêtement. Je demande dès lors qu'on veille dans les prochaines négociations à ce que les nuisances sonores restent minimales pour tous. Il faut encore travailler à la mise en oeuvre d'un contrôle permanent des nuisances sonores et il faut une étude approfondie sur la sécurité de l'aéroport de Bruxelles-national. Enfin, il faut prendre en considération les retombées économiques de l'existence de cet aéroport pour Bruxelles.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Je me rallie à la position défendue par M. Vanraes mais il ne parle que des solutions techniques, pas des choix politiques en matière d'environnement et d'économie. La question est de savoir comment on peut garantir la qualité de vie à Bruxelles, dans les Régions et dans l'ensemble de la Belgique. Ce dossier est, pour tout le monde, un dossier ingrat. On ne rend service ni à l'environnement ni à l'économie en laissant faire une seule société, à savoir DHL.

Certains prétendent que les Flamands ont gagné la partie, mais d'autres Flamands en payent apparemment le prix. C'est pourquoi il est trop facile de jouer le jeu d'une surenchère entre Flamands et francophones.

Les négociations servent surtout à évaluer le problème et s'y attaquer. C'est pourquoi il faut faire des choix politiques. L'interpellation de Mme Persoons comporte une série d'éléments importants.

La question est de savoir dans quelle mesure il existe un lien entre l'ordonnance-cadre de lutte contre les nuisances sonores et le dossier des nuisances sonores générées par l'aéroport. Quelles sont les conséquences pour l'ordonnance-cadre? Certains affirment que l'ordonnance bruxelloise est trop bonne. Il n'est rien de plus irritant: cette ordonnance pourrait servir d'exemple aux autres gouvernements régionaux.

Je souscris également à la proposition de Mme Persoons concernant les vols de nuit et les horaires. J'ai l'impression qu'on n'y accorde pas suffisamment d'importance. La question est de savoir si Bruxelles peut exercer une influence en vue d'un réaménagement des vols de nuit. On pourrait éventuellement rendre les vols de nuit plus coûteux, ce qui serait dissuasif.

On peut se demander dans quelle mesure on a tenu compte dans les négociations des risques, pour la sécurité, du survol d'un territoire densément peuplé tel que la Région de Bruxelles-Capitale. Il est essentiel de tenir compte de ce facteur.

Nous devons surtout éviter la surenchère. Il est important que dans chaque parti, on jette un pont entre les différents niveaux. Je suis convaincue que les considérations électoralistes ne jouent pas. Si l'on veut garantir la qualité de vie à Bruxelles, ce sont la solidité du dossier et la force des arguments qui doivent faire pencher la balance.

M. Denis Grimberghs- Vivant à Schaerbeek, j'ai l'expérience de "la route Chabert" qui permettait aux avions de survoler Bruxelles le week-end. On avait espéré que cette législature améliore les choses. On a certes supprimé "la route Chabert" mais la transformation des procédures de décollage a pour résultat qu'une plus grande partie du territoire bruxellois est survolée à basse altitude. On m'avait assuré que l'accord Durant était bétonné. Force est de constater qu'on a dû revenir sur cette affirmation. Il est inconcevable de disperser les nuisances, à moins de vouloir augmenter le nombre des mécontents. Concentrer les nuisances sonores permettait de mieux gérer le problème, d'autant qu'il est susceptible d'augmenter de plus de 200%.

Quand les autorités bruxelloises pourront-elles déterminer leurs priorités? Peut-on accepter la diminution du survol des zones les moins peuplées? Qu'en est-il des mesures d'accompagnement prévues pour les riverains? Quels sont les résultats de la campagne d'analyse menée en juillet dernier? Qu'en est-il du cahier des charges commun?

M. Alain Adriaens- Peu de résultats ont été engrangés dans ce dossier avant l'arrêté Durant du 28 décembre 1999 dont a découlé l'accord du 11 février 2000. Fut aussi mis en oeuvre le 1er janvier 2000, l'arrêté bruxellois qui sanctionnait les avions trop bruyants. Des amendes ont été infligées aux compagnies aériennes. Qu'en est-il des recours que celles-ci ont présentés?

L'accord du 11 février s'est concrétisé progressivement et contenait beaucoup d'aspects positifs comme redevances ou recours contre les moteurs hushkités. L'épisode de janvier 2003 constitue un recul bien préparé. Par ailleurs, dans la région de Vilvorde, certains politiciens ont manipulé les riverains pour déstabiliser le fédéral.

Aujourd'hui, il est possible de repartir de l'avant pour autant que tous les Bruxellois se solidarisent. Je suis donc heureux d'entendre la modération des discours de ceux qui m'ont précédé. Il s'agit d'aller vers des mesures rationnelles indépendamment de la langue des riverains: l'interdiction des vols de

nuit et la concentration des vols de jour sur les zones les moins peuplées me semblent tout indiquées.

Ecolo ne voulait pas discuter des couloirs pour ne pas diviser le mouvement contre les vols de nuit et c'est à ce titre que le nouvel accord du 24 janvier 2003 constitue un recul. Les solutions précédemment adoptées (redevances et concentration sur les zones les moins peuplées) étaient plus rationnelles, et permettaient une meilleure gestion de la situation.

M. Walter Vandenbossche (en néerlandais).- C'est l'histoire d'un fiasco prévisible. Il faut oser! «Madame la ministre» s'est encore distinguée. (*Protestations de M. Doulkeridis*)

Ce que nous entendons aujourd'hui est inouï, totalement fantaisiste. On nage dans l'hypocrisie ... et Ecolo est en pleine déconfiture.

Je me base sur un argument juridique. Les juristes connaissent la théorie juridique à la base des arrêts sur les troubles du voisinage de 1960. Ces arrêtés interprètent l'article 544 du Code civil qui porte sur le dommage résultant d'une rupture d'équilibre. (*Protestations de M. Doulkeridis*)

Si nous appliquons l'article 544 à ce dossier, nous devons chercher à trouver un équilibre entre l'économie et la qualité de vie, entre la ville et la campagne, entre les différentes Régions, entre les transports par air, par route et par rail, entre technologie ancienne et nouvelle.

C'est pourquoi le Gouvernement bruxellois a pris une bonne décision. Demain cette décision peut à nouveau être remise en cause parce que l'équilibre se sera déplacé. Nous devons poursuivre en permanence la recherche du meilleur équilibre.

Le Gouvernement a pris une bonne décision. Ecolo aussi.

Mme Danielle Caron.- Je ne discuterai pas les aspects techniques mais les questions des zones d'isolation et de sécurité de l'aéroport.

Après le compromis du 24 janvier 2003, acquis en comité de concertation, il s'agira maintenant d'obtenir, via une disposition européenne, l'interdiction des vols de nuit entre 23 heures et 6 heures du matin.

Les derniers avions, plus modernes mais plus bruyants en fonction de leur masse totale importante au décollage, devraient être interdits de vol pendant la nuit, surtout que le nombre annuel de vols de nuit et le nombre de passagers a diminué selon les chiffres de l'UBCNA.

Qu'en est-il du tout premier accord gouvernemental du 9 février 2000 approuvant la concentration des vols de nuit? Le programme d'isolation des maisons est maintenu. Quels sont les Bruxellois qui peuvent en bénéficier? Quels sont les délais? Comment et quand les nouvelles zones seront-elles définies?

BIAC a été chargée de calculer au plus vite de nouveaux contours d'isolation. Ne faut-il pas craindre un délai trop long?

La dispersion des survols répond au problème de la fréquence mais revient à remettre en cause les zones d'isolation

qui avaient été déterminées, ce qui est favorable pour BIAC compte tenu de sa situation financière.

Qui va contrôler l'application de l'accord conclu avec DHL? Quelles seraient les pénalités éventuelles en cas de non respect?

Qu'en est-il des dangers de survol d'une grande ville? Des plans d'urgence sont-ils prévus en suffisance? Il s'agit ici de normes fédérales. Ne serait-il pas possible au niveau régional de rassurer les habitants qui ont été survolés de très près par des avions en difficulté?

Bruxelles reste une plateforme stratégique importante et un centre nerveux des affaires; il ne s'agit pas d'interdire son survol mais de faire moins de bruit. (*Applaudissements sur les bancs du MR*)

M. Didier Gosuin, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté Publique et du Commerce Extérieur.- On ne peut parler de développement durable dans ce dossier. Tout au plus, on doit tenter de mettre le sparadrap environnemental sur des accords économiques signés en 1989-1990.

Je suis sorti insatisfait de la réunion ayant débouché sur l'accord de janvier 2003. Ce dernier nous ramène presque à la situation anarchique de 1999.

J'ai commis l'erreur d'avoir sous-estimé la désinformation ambiante du Noordrand. Alors que tous les chiffres montrent que la situation acoustique s'améliore, pourquoi avoir organisé cette désinformation? J'aurais souhaité que le fédéral soit plus convaincant à démontrer cette amélioration.

Au cours des négociations, la délégation bruxelloise a été à tout moment unanime et fidèle à son mandat. Le gouvernement bruxellois n'était pas demandeur d'une révision de l'accord de février 2002. Il y a été contraint suite à sa remise en cause unilatérale. A midi trente, nous sommes finalement arrivés à un accord après avoir refusé trois propositions. Refuser une énième proposition aurait signifié un manque de loyauté fédérale et la remise en question de tous les acquis antérieurs. Nous avons réussi à conserver les logiques de concentration, d'isolation acoustique et de dialogue. Toute cessation de dialogue aurait été très dangereuse vu l'incertitude électorale prochaine.

L'accord forme un tout. Il n'est pas question d'en appliquer un point et non les autres. La diminution du bruit sera poursuivie. Les zones d'isolation et les normes de bruit seront maintenues. Certaines seront cependant modifiées en vue d'une harmonisation avec la Région flamande. De plus, des dispositifs de contrôle mobile seront prévus dans les zones moins systématiquement survolées et le réseau sonométrique de surveillance sera adapté.

La suspension de verbalisation pour les vols de nuit sera maintenue jusqu'en novembre 2003, le temps que les normes de bruit soient révisées. Cependant, les procès-verbaux pour les vols de jour seront évidemment maintenus.

Quant à déterminer quels types d'avions sont davantage responsables d'infractions, ce n'est pas dans mes compétences.

Ma seule compétence concerne les normes de bruits perçus au sol. Il faut cependant respecter le principe de proportionnalité ainsi que l'impact économique. On ne peut pas négliger l'importance économique de DHL pour notre Région.

Les heures de décollages nocturnes ne sont pas précisées mais DHL doit encore faire des propositions pour les nuits de week-end. Les deux décollages les plus bruyants emprunteront la route dite "du ring". Des sonomètres de l'IBGE s'en assurement.

Certaines erreurs flagrantes de communication au nord du pays ont mis le feu aux poudres et ont donné naissance à un problème communautaire. Des groupes de pression ont diabolisé la Région bruxelloise, prétendant qu'elle bénéficiait des avantages socio-économiques de l'aéroport mais rejetait ses nuisances. Celle-ci prend pourtant sa part de nuisances. Ainsi, 90% des vols diurnes touchent notre Région. De même il n'est pas possible pour les gros porteurs d'éviter Bruxelles. On peut cependant corriger certaines procédures, comme la technique des 1.700 pieds.

Le Gouvernement bruxellois défend la logique d'une réduction des charges sonores sur les zones les plus densément peuplées de jour comme de nuit. On ne peut pas non plus souscrire aux demandes de survol systématique de l'agglomération, qui maximiseraient le nombre de personnes exposées. Toute discussion devra viser à améliorer la situation des Bruxellois. On instaurera ainsi une heure de calme entre 6 h. et 7 h. du matin.

En ce qui concerne l'avenir, je m'en tiens à des informations fiables. J'ai demandé à Mme Durant de vérifier les propos de l'UBCNA sur la possibilité de huit vols nocturnes. Si cela devait être confirmé, nous devrions renégocier.

Je ne peux pas décrire les conséquences pour Bruxelles de l'accord du 24 janvier car son impact n'est pas encore visible. Nous constaterons les effets des nouvelles procédures le 15 mai prochain. Néanmoins, certains se plaignent alors qu'elles ne sont pas encore à l'oeuvre.

J'ai demandé à mon administration de calculer leurs impacts sur Bruxelles. Il semblerait que les vols dit peu bruyants ne pourront pas respecter les normes de bruit, mais il s'agit seulement d'un calcul théorique. Il faudra peut-être revoir les trajectoires ou bien sanctionner.

En ce qui concerne les critères du fédéral, le programme d'isolation ne sera pas accessible à la majorité des survolés. Mais une étude d'incidence n'est pas de la compétence du gouvernement bruxellois. Elle dépend du fédéral ainsi que de la gouverneure. J'ai insisté auprès de cette dernière sur la nécessité d'avoir un plan de crise en cas d'accident. Ainsi, je présume qu'elle dispose des informations que vous me demandez.

On assiste à une évolution favorable du bruit. Il y a une diminution du bruit de fond ainsi que des pics de bruit. Bien sûr, si on atteint le chiffre prévu au début des années 90 de 435.000 vols, on assistera à une augmentation du bruit de fond, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Le trafic aérien de jour comme de nuit a diminué à la suite de la faillite de la Sabena et de l'abandon de la route Chabert. Nous assistons à d'importantes évolutions des trajectoires des survols de la Région de Bruxelles.

Je ne suis pas heureux de cet accord mais c'est actuellement le seul possible et je l'appliquerai en ce comprises les mesures de contrôle.

Concernant le recours devant le Conseil d'Etat, je souhaite qu'il se prononce rapidement sur cet arrêté. En attendant, les compagnies ne paient pas les amendes prévues. Cependant, des mesures de contrôle restent prévues et on continue à verbaliser de jour comme de nuit.

Je regrette qu'au terme de cette législature nous n'ayons pas obtenu d'accord entièrement favorable aux concitoyens mais j'insiste sur certains acquis fondamentaux. Premièrement, des mesures ont été prises afin de garantir le sérieux nécessaire concernant les flottes qui transitent en Belgique. Ensuite, cet accord offre des conditions nécessaires au dialogue. Troisièmement, un programme d'isolation acoustique a été mis en place. Enfin, nous avons établi des normes de confort valables pour tous.

Je conclurai en rappelant, d'une part, que ces négociations ont lieu dans un contexte très délicat où nous avons dû faire face à la nonchalance du fédéral et, d'autre part, que nous n'avons pas reculé.

Nous poursuivrons dans cette voie grâce, entre autres, aux directives européennes. A cet égard, les normes fédérales sont encore en désaccord avec les mesures prises au niveau de l'Union qui entend imposer les nuits de sept heures, cela grâce aussi au rôle joué par Bruxelles lors des négociations.

La logique environnementale est de notre côté et nous devons poursuivre le combat ensemble, en dépassant les clivages politiques. *(Applaudissements)*

Mme Caroline Persoons.- Il semble que nous voulons tous poursuivre le combat afin de supprimer les vols nocturnes. Pour ce faire, nous devons utiliser tous les niveaux de pouvoir. A cet égard, je rappelle que la force de la Région de Bruxelles-Capitale reste l'arrêté de lutte contre le bruit et ses mécanismes de contrôle. En effet, les autres données dépendent du niveau fédéral. Je me réjouis à cet égard de l'aveu de M. Doulkeridis concernant la faiblesse de Mme Durant.

J'insiste sur l'intérêt particulier que nous devons porter aux zones les plus peuplées de la Région et ce, pour des raisons de santé et de sécurité.

M. Christos Doulkeridis.- A ce stade, la question de la stratégie doit pouvoir être posée. La voie choisie devait éviter toute communautarisation du débat et je pense aujourd'hui que cette stratégie n'a pas été payante.

En outre, je m'étonne de vous entendre parler de l'unanimité de votre gouvernement au sein du comité de concertation dans la mesure où le CD&V, parti de la majorité, estime qu'il s'agit d'un bon accord. Il existe donc des difficultés pour s'exprimer d'une seule voix sur ce dossier. En effet, ce parti flamand semble animé par une logique communautaire. Cela

me semble absurde dans un débat portant non pas sur les problèmes sonores mais bien sur des problèmes de sécurité.

Dans sa globalité, cet accord vise à la diminution pour tous du bruit des avions et s'inscrit dans une logique de concentration des vols au-dessus des zones moins peuplées. Je ne suis pas convaincu que la logique de concentration et d'isolation de ces zones puisse être poursuivie à l'avenir puisque nous assisterons à une dispersion des vols de nuits.

Sur la question de la concertation: l'accord a été conclu aux forceps sans logique globale et sans prendre en compte tous les éléments, contrairement à ce qui s'était passé lors de l'accord de février 2002.

Pour l'avenir, pourquoi reporter l'application de l'arrêté jusqu'en novembre 2003 et ne pas le faire entrer en vigueur en même temps que les décisions du 24 janvier?

En ce qui concerne la sécurité, vous dites n'être pas compétent puisque la matière relève de la gouverneure. Qui peut lui adresser des demandes et qui peut faire pression sur elle?

Sur la stratégie, vous devez sortir de l'hypercorrection et entamer un lobbying du même type que celui de la Flandre. Une attitude prudente nous fera subir d'autres reculades et il ne s'agit pas d'adopter une loyauté unilatérale.

M. Didier Gosuin, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté Publique et du Commerce Extérieur.- Il est irréaliste de faire entrer en vigueur le décret avant novembre 2003 puisque les zones concentriques 1/2/3 qu'il prévoyait ont été modifiées. Il faut adapter le décret en conséquence et en fonction des nouvelles trajectoires, notamment au dessus de Neder et Haren. Lorsqu'il sera modifié, il pourra être validé mais la procédure ne pourra être complétée avant novembre 2003.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Le Ministre n'est-il pas certain?

M. Didier Gosuin, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté Publique et du Commerce Extérieur.- Pour la sécurité, j'ai écrit plusieurs fois à la gouverneure depuis trois ou quatre ans. Elle m'a dit s'en occuper. Ce problème relève du fédéral, et particulièrement du ministère de l'Intérieur. Je suppose que les zones de police et les bourgmestres sont au courant.

J'imagine qu'un plan de sécurité existe, et même si j'en doute, je ne peux rien faire d'autre que rappeler leurs devoirs aux pouvoirs compétents.

Sur la mesure du bruit, il faut objectiver ce qui se passe au-dessus de Bruxelles. Le rapport 2002 se finalise à l'IBGE et il comportera des projections théoriques sur le nombre de Bruxellois touchés de jour comme de nuit par les nuisances sonores. Je remonterai donc au créneau.

M. Christos Doulkeridis.- Je vous encourage à sortir de votre réserve sur les problèmes de sécurité et de nuisances

sonores, d'autant plus que la commission de concertation entre fédéral et Régions se réunira à nouveau ce vendredi.

- Les incidents sont clos.
- La séance est levée à 11 h.35'.

CONGES ET ABSENCES

Mmes Isabelle Molenberg, Audrey Rorive et M. Sven Gatz, empêchés, demandent d'excuser leur absence à la présente séance.

