

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bulletin des interpellations et des questions orales

Commission plénière

RÉUNION PUBLIQUE DU

MARDI 16 DECEMBRE 2003

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS JOINTES

de Mme Caroline Persoons (les conséquences de l'arrêt de la Cour d'appel du 18 novembre 2003 sur le survol de Bruxelles) à MM. Daniel Ducarme, Ministre-Président du Gouvernement, 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 (les implications pour la Région de Bruxelles-Capitale de l'accord intervenu au Gouvernement fédéral au sujet du plan de dispersion des vols au départ de l'aéroport de Bruxelles National)

de M. Benoît Cerexhe (la réaction bruxelloise à l'adoption par le Gouvernement fédéral du plan Anciaux de dispersion des vols au-dessus de la Région)

(Orateurs: Mme Caroline Persoons, MM. Christos Doulkeridis, Benoît Cerexhe, Joseph Parmentier, Walter Vandebossche, Mme Béatrice Fraiteur, MM. Sven Gatz, Alain Adriaens 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)

Présidence de Mme Magda De Galan, Présidente

- La séance est ouverte à 9 h.35.

INTERPELLATION DE MME CAROLINE PERSOONS A MM. DANIEL DUCARME, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT, 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 PROPRIETE PUBLIQUE ET DU COMMERCE EXTERIEUR

concernant «les conséquences de l'arrêt de la Cour d'appel du 18 novembre 2003 sur le survol de Bruxelles»,

INTERPELLATION JOINTE DE M. CHRISTOS DOULKERIDIS

concernant «les implications pour la Région de Bruxelles-Capitale de l'accord intervenu au Gouvernement fédéral au sujet du plan de dispersion des vols au départ de l'aéroport de Bruxelles National»

INTERPELLATION JOINTE DE M. BENOÎT CEREXHE

concernant «la réaction bruxelloise à l'adoption par le Gouvernement fédéral du plan Anciaux de dispersion des vols au-dessus de la Région».

Mme Caroline Persoons- Au moment même où je vais évoquer le survol de Bruxelles et ses effets néfastes, une audience a lieu au Conseil d'Etat. Elle concerne un recours de la commune de Woluwé-Saint-Pierre et d'une dizaine d'habitants contre la décision du Gouvernement. Elle montre combien les habitants de Bruxelles et de la périphérie du sud-est sont furieux de cette décision fédérale prise sous la menace d'astreintes. Cet accord gouvernemental précipité et néfaste a néanmoins une qualité: il est provisoire. La Région doit y veiller.

L'accord gouvernemental du 3 décembre a donné lieu à de nouvelles nuisances sonores et à de nouveaux risques. La Région doit tout mettre en oeuvre pour agir contre les arrêts de la Cour d'appel des mois de juin et de novembre. Lors de l'épisode de l'incinérateur de Drogenbos, nous avons pu contrer la décision de la Région flamande. Le survol de Bruxelles est un cas de figure plus complexe mais néanmoins similaire.

La jurisprudence de la Cour d'appel est contradictoire. Il y a une contradiction entre l'idée d'équité qui consiste à diminuer le survol de la périphérie Nord et celle d'exiger le respect des recommandations de l'OMS en matière de nuisances sonores. Qu'en pensez-vous?

Les normes OMS contestent la répartition des vols au-dessus de Bruxelles. Citées dans l'arrêt de la Cour d'Appel, elles acquièrent une force nouvelle. Nous devons étudier comment appliquer cette partie de l'arrêt.

Où en sont les recours interjetés par la Région? Y en a-t-il d'autres que la tierce opposition contre la décision gouvernementale du 3 décembre? Il me semble que celle-ci a été prise de manière illégale au regard de la loi spéciale sur les réformes institutionnelles qui, pour certaines matières, prévoit dans son article 6, paragraphe 4, l'association préalable des trois Régions à toute prise de décision du gouvernement fédéral. Il me semble que ce ne fut pas le cas de la Région bruxelloise. En outre, cette décision prive notre Région de l'exercice d'une partie de ses compétences environnementales, en contradiction avec le prescrit de la susdite loi. Elle doit être contestée pour cette double raison et toute action de recours au Conseil d'Etat doit être soutenue. Est-ce votre volonté?

L'accord gouvernemental prévoyait avant toute décision que le fédéral procède à une évaluation précise des zones survolées pour mesurer l'impact sonore des survols et alléger les nuisances par une répartition plus équitable. Ce cadastre doit tenir compte, entre autres, de la densité de population des zones survolées. L'accord du 3 décembre est provisoire en attendant un vrai cadastre du bruit. Celui de M. Anciaux n'est en effet que théorique. Néanmoins, vous avez annoncé votre volonté de réaliser un cadastre complet sur la Région. Selon quel calendrier? Celui-ci devrait être fait en harmonie avec la Région flamande. Comment imposer les normes OMS sur la Région bruxelloise? Faut-il modifier l'arrêté sur les normes du bruit?

Les récents articles de presse sur les dangers des nouvelles routes ont marqué notre population. Celle-ci craint le choix fédéral pris dans le seul but de répondre aux menaces d'astreintes, au détriment des critères de sécurité. C'est une autre base de recours contre la décision gouvernementale.

Nous refusons le chantage commercial et à l'emploi exercé par DHL. Bruxelles ne peut être la poubelle de l'Europe. Il convient dans ce dossier d'examiner ce qui est utile et ce qui est fait actuellement à Bruxelles-National, de penser à d'autres modes de transport et de planifier les activités aéroportuaires à l'échelle nationale.

M. Christos Doukeridis.- Quelle est la raison de l'absence de M. Ducarme alors qu'il est, lui aussi, interpellé? Sa présence eût été pleinement justifiée étant donné l'importance du dossier.

Mme la Présidente.- Il avait été prévu en Bureau élargi que M. Ducarme répondrait en l'absence de M. Gosuin. Ce dernier étant présent, je suppose qu'il répond au nom du Gouvernement.

M. Christos Doukeridis.- Il est facile d'être absent dans les moments difficiles.

J'espère ne pas assister à un nouveau coup de bluff. Depuis septembre, ce dossier n'est plus abordé avec rationalité et objectivité. Une fois accepté le principe de dispersion des vols

dans la déclaration gouvernementale, il suffisait d'attendre les conséquences, marquant la voie d'une gestion par marchandage politique. Ce coup de bluff consiste à nous faire croire que vous avez encore la possibilité d'agir dans ce dossier.

Nous avons pu observer dernièrement les limites de la solidarité francophone au fédéral. Certes, nous avons entendu des déclarations viriles avant l'accord, mais tous ont accepté cette mauvaise décision. Aujourd'hui, tout le monde est inquiet car aucun critère scientifique n'appuie cette décision.

Il paraît que la balle est maintenant revenue dans le camp de la Région bruxelloise. Donc, Monsieur le Ministre, le Gouvernement a-t-il demandé une réunion du comité de concertation pour y dénoncer l'accord? Quelle sera l'attitude officielle et commune du Gouvernement face à ce dossier? Cet accord serait provisoire et une évaluation est prévue dans un an. Cette remarque, selon moi, n'a été inscrite que pour vous faire plaisir. Ne pensez-vous pas comme moi que ce statut temporaire ne représente que l'illusion que l'on pourrait encore tout modifier après les élections?

Par ailleurs, combien coûte un sonomètre? Combien voulez-vous en acheter? Où seront-ils placés? A l'époque la balise "Niki" était idéalement placée puisqu'elle avait le vent de face presque toute l'année et Mme Durant préconisait les quartiers les moins peuplés où une isolation acoustique tenait la route budgétairement. Aujourd'hui on survole un maximum de quartiers. Mon impression est que l'on croit dans le Noordrand que l'on dort mieux si les avions survolent le plus grand nombre de personnes.

A-t-on une évaluation des coûts d'une isolation permettant que les normes OMS soient respectées? La Région wallonne dépenserait 25.000 mille euros par habitation.

La gouverneure a-t-elle pris la décision de mise en place d'un plan en cas de catastrophe aérienne? M. Boileau a-t-il été consulté?

Votre "arrêté bruit" était une bonne chose. Pourquoi ne l'avoir jamais mis à exécution et revenir maintenant avec un nouveau cadastre de bruit?

Enfin, pourquoi avoir préféré en janvier qu'Ecolo se "casse la gueule" à un accord qui était favorable aux Bruxellois? Pensez-vous obtenir un meilleur accord dans le futur? (*Applaudissements sur les bancs Ecolo*)

M. Benoît Cerexhe.- Selon M. Louis Michel, le plan Anciaux est une solution équitable. Les Bruxellois jugeront cette affirmation qui, par ailleurs, n'est pas étrangère à la mollesse avec laquelle vous traitez maintenant ce dossier. Vous vous alignez ainsi sur l'attitude du MR qui ne veut jamais déplaire à M. Verhofstadt.

Le Gouvernement fédéral a-t-il consulté le Gouvernement bruxellois? Avant ou après l'adoption de ce plan? Est-ce qu'on ne se parle plus au sein du parti libéral?

M. Picqué avait réclamé la démission de M. Anciaux, s'il n'y avait pas de cadastre du bruit préalable, pour ensuite se rétracter. Aujourd'hui, on brandit que le plan Anciaux n'est que provisoire afin de calmer le jeu. Mais tout peut être provi-

soire. Je n'en crois rien. En effet, quel est le sérieux d'un aéroport dont le personnel doit suivre sans cesse de nouvelles formations pour s'adapter à une législation fluctuante?

Préalablement à toute modification des procédures de survol de Bruxelles, un cadastre de bruit devait être réalisé. Vous vous y étiez engagé et le fédéral aussi. Les habitants de l'ouest de Bruxelles vont sentir les conséquences de cet accord. La réaction du Gouvernement est stupéfiante: elle vous confie la rédaction d'une étude juridique évaluant les conséquences de l'arrêt de la Cour d'appel et du plan fédéral de dispersion. Je m'interroge sur la passivité du Gouvernement. L'arrêt de la Cour d'appel date du mois de juin, le plan Anciaux du mois d'octobre. Pourquoi ces notes juridiques n'existent-elles pas encore?

La réintroduction de vos arrêtés "bruit" reste un moyen efficace de limiter les nuisances sonores. Pourquoi la Région resterait-elle la seule partie à respecter l'accord de Gouvernement? Pour ne pas nuire aux intérêts de la BIAC? Pour obéir au président du MR?

En juillet, le parlement a adopté à l'unanimité, moins les abstentions de notre groupe, une résolution qui demandait notamment la suppression programmée des vols de nuit au départ de Bruxelles National et le retrait du recours de la BIAC au Conseil d'Etat. Aucune demande n'a été rencontrée par le fédéral. A force de répéter inlassablement que vous lui faites confiance, vous êtes devenu aveugle. J'attends que le Gouvernement bruxellois prenne ses responsabilités, y compris vis-à-vis du MR. (*Applaudissements sur les bancs cdH et Ecolo*)

M. Joseph Parmentier.- Pour certains, l'accord fédéral sur le plan Anciaux est une victoire sur le clan des Bruxellois. Mais l'épisode n'est pas clos. Le caractère provisoire de l'accord est confirmé par le Conseil des ministres fédéraux.

Quels moyens allons-nous mettre en oeuvre pour réaliser le cadastre de bruit? Quels seront les critères appliqués pour fixer les limites de bruit admissibles?

Le problème c'est que vous partez toujours à l'heure à laquelle vous devez arriver. Le Ministre Anciaux a pu duper le fédéral en taisant les conséquences de ses décisions parce que vous ne disposiez pas d'un cadastre contradictoire. La commission d'avis sur les nuisances sonores a informé le fédéral que les mesures prises en août confirmaient le modèle théorique élaboré par la KUL. Aucune information fiable n'a pu contredire le cadastre d'Anciaux puisqu'en définitive, votre propre administration y souscrivait. Nous devons mettre en place un réseau efficace de sonomètres, installés aux bons endroits, en commençant par les couloirs aériens situés à Schaerbeek, Evere, Woluwé-Saint-Pierre et Woluwé-Saint-Lambert. L'IBGE, qui est une administration très compétente pour tout ce qui concerne l'environnement, ne dispose pas de spécialistes de la navigation aérienne. Il faudrait y mettre en place une cellule «avion» performante.

M. Christos Doukeridis.- Ce n'est pas une question de spécialistes. C'est une décision politique.

M. Joseph Parmentier.- Une fois que nous disposerons d'un outil administratif compétent et de données fiables, il faudra que le politique bruxellois ait le courage de défendre le cadastre établi.

Qu'en est-il des pénalités qui devraient frapper les avions de DHL? Le recours de la BIAC contre vos arrêtés est encore pendant et elle n'applique pas non plus les arrêtés «bruit» du fédéral. Qui fait la loi dans ce pays?

Il vous reste peu de temps pour entamer un processus que vous auriez dû enclencher depuis bien longtemps. La Région pourrait apporter une contribution rationnelle à un futur commissaire du Gouvernement assumant le rôle d'arbitre indépendant que le groupe PS accueillerait avec grande satisfaction. Les normes de bruit ne peuvent être alignées sur les recommandations de l'OMS car, si elles étaient suivies, elles condamneraient l'aéroport à ne laisser décoller que des cerf-volants et des ULM. Si des normes communes avec la Flandre pouvaient être arrêtées, ce serait déjà une avancée.

Devant la perte de légitimité à laquelle nous assistons aujourd'hui, je propose la mise sur pied d'une commission de contrôle paritaire bruxelloise composée de représentants de l'IBGE, des associations de riverains et de parlementaires bruxellois. Cette commission consultative permettrait de regagner la confiance des citoyens. La population mérite une information vérifiable et compréhensible.

Monsieur le Ministre, le groupe PS réclame que vous preniez un peu plus de hauteur. Vous avez fait beaucoup de déclarations aux médias. Il est temps, comme je vous l'ai suggéré à plusieurs reprises, de prendre à bras le corps tous les aspects pratiques qui doivent résulter de notre résolution de juillet 2003.

M. Denis Grimberghs.- Déposez une motion de censure!

M. Joseph Parmentier.- Je ne viens pas à cette tribune pour gémir, pleurer ou trépigner car je ne fais pas partie de l'opposition. Nous vous faisons des propositions constructives dont notre majorité n'aura qu'à se féliciter.

M. Walter Vandenbossche (en néerlandais).- Nous débattons aujourd'hui sur une résolution de quelques partis bruxellois de la majorité. Ce débat a déjà eu lieu il y a quelques mois et est très sensible sur le plan social. Le Gouvernement fédéral arc-en-ciel a arraché avec difficulté un accord sur la proposition du ministre fédéral de la Mobilité, monsieur Bert Anciaux. L'écologie et l'économie sont diamétralement opposées.

Comment avons-nous pu en arriver là? Une répartition équilibrée, non contestée, du trafic aérien, a été envoyée à la poubelle par la ministre de l'époque, madame Isabelle Durant, dans un élan écologique empreint de fanatisme.

M. Christos Doulkeridis.- Vous êtes membre d'un parti qui a participé à la faillite de la Sabena. Vous n'avez aucune leçon d'économie à nous donner.

M. Walter Vandenbossche (en néerlandais).- Madame Durant, pour faire plaisir à quelques électeurs schaarbeekois, a modifié la route Chabert qui datait de 1974. Les conséquences étaient catastrophiques. Le premier ministre, Monsieur

Verhofstadt, s'en est mêlé, a élaboré un plan de concentration et, finalement, le pouvoir judiciaire a dû forcer le pouvoir exécutif afin de parvenir à l'accord actuel. Le résultat final se rapproche très fort de la route Chabert.

Je serai clair: le CD&V partage la préoccupation de tous les Bruxellois. Pour nous également, la sécurité et la santé des Bruxellois sont primordiales. Nos points de départ sont identiques. Car, qu'ont révélé les débats parlementaires? En premier lieu, que la route élaborée par madame Durant était une erreur monumentale. Cela lui a d'ailleurs coûté sa crédibilité et de nombreux électeurs. La route de monsieur Maingain peut être qualifiée de "route crash". Enfin, nous avons la route Anciaux. On peut cependant se demander de quel Anciaux il s'agit ici? S'agit-il de Bert ou de Roel? En effet, le fait qu'un frère force l'autre, par le biais d'une procédure judiciaire, à assumer sa responsabilité politique, est un fait unique dans l'histoire politique. En outre, de nombreux pilotes sont inquiets pour la sécurité de leurs appareils et de leurs passagers.

Le groupe CD&V n'a pas approuvé la résolution du 4 juillet, parce qu'elle est incohérente, irrationnelle, contraire à la solution optimale et conduit à la concentration. En revanche, le CD&V plaide en faveur d'une dispersion complète des vols de jour et de nuit.

Aujourd'hui, le Gouvernement bruxellois fait le contraire de ce que prône la résolution. Le ministre Didier Gosuin donne donc raison au CD&V. C'est donc un homme courageux. Néanmoins, j'imagine aisément que son sommeil nocturne a, ces derniers temps, plus souvent été perturbé par des soucis politiques que par les vols de nuit eux-mêmes.

La dispersion proposée doit s'accompagner de la réalisation d'un cadastre du bruit. Cela devrait contribuer à une meilleure répartition, plus correcte, des nuisances, qui sont une conséquence de l'expansion économique de notre région bruxelloise. En effet, en tant qu'habitants de Bruxelles, nous ne devons pas nous voiler la face. La prospérité de notre ville est étroitement liée à l'espace que nous créerons pour la mobilité de tous ceux qui souhaitent venir à Bruxelles. Par conséquent, il est vital de disposer d'un aéroport de qualité et concurrentiel. Les Bruxellois le savent. Mais les Bruxellois souhaitent être traités de manière correcte. Optons donc pour le principe des nuisances minimums pour tous les habitants de toutes les régions. Ne défendons pas de positions, ne votons pas d'ordonnances et ne déclenchons pas de conflits qui pourraient mettre en péril le rôle de capitale et le rôle international de Bruxelles.

Le Ministre peut compter sur l'appui du CD&V. Qu'il tienne compte de la prospérité et du bien-être de notre ville. Ce sera tout bénéfique pour Bruxelles.

Mme Béatrice Fraiteur.- Je suis frappée par les propos musclés de M. Parmentier. J'espère qu'ils seront suivis d'actions.

Il y a quelque temps, certains élus de la majorité annonçaient vouloir la peau de M. Anciaux. Force est de constater que leurs revendications n'étaient pas aussi dures que leurs propos.

Le Ministre fédéral avait argué de l'urgence liée à la menace d'astreintes pour agir. Pourtant, il s'était bien gardé d'expliquer que cette décision pouvait faire l'objet d'un recours.

Il est étonnant que le Gouvernement régional ne se soit pas penché plus tôt sur cette saga judiciaire. En juin 2003 une première décision prévoyait déjà le principe d'une astreinte.

Finalement, M. Anciaux a obtenu gain de cause. La majorité a accepté un accord non conforme avec la déclaration gouvernementale de juillet 2003. Elle s'est contentée d'un modèle théorique loin du cadastre réel du bruit qui devait précéder toute décision en matière de survol. Ce cadastre devait être élaboré au plus tôt en mars 2004 sur la base de 9 sonomètres. Comment expliquer aux citoyens ces changements de décision intempestifs? Je réclame de la cohérence.

Je ne comprends pas le manque de courage de nos excellences face au forcing de M. Anciaux. Vous aviez pourtant le soutien de notre parlement. Il est temps que vous mettiez en oeuvre l'arrêté bruit de 1999 et diminuiez les seuils de bruit prévus afin d'atteindre les normes OMS comme l'a préconisé la Cour d'appel en novembre 2003.

La répartition des vols s'est faite au profit des Flamands qui exigent de garder l'aéroport sans pour autant être survolés, et ce au détriment des Bruxellois qui seront survolés jour et nuit.

Qui plus est, ce nouveau plan est dangereux. Si la sécurité n'est pas un thème de politique pure, elle est néanmoins de notre responsabilité.

Nous avons assisté à une série de reculades du Gouvernement bruxellois. Personne ne s'est opposé au forcing de M. Anciaux. Il avait pourtant déjà modifié unilatéralement l'utilisation des pistes. C'était le premier pas dans la mise en oeuvre de son plan de protection du Noordrand au détriment des bruxellois. M. Anciaux a pu avancer à défaut d'opposition ferme des autres membres du Gouvernement fédéral.

Nous devons prendre conscience que les voies proposées ne sont pas des solutions. La vraie solution passe par une délocalisation partielle des activités aéroportuaires, par la suppression des vols de nuit et l'établissement d'un nombre de vols annuels maximum. (*Applaudissements sur les bancs du cdH*)

M. Sven Gatz (en néerlandais).- Ce n'est pas un dossier simple. Il comporte trois dimensions intéressantes: santé, environnement et économie. Y ajouter encore une quatrième - la dimension communautaire - comme certains le font, est irresponsable.

Concernant la santé, les gens se soucient à juste titre du cadastre de bruit qui doit être établi par une instance indépendante. Cela donne la possibilité à la Région bruxelloise d'aller jusqu'au bout mais dans les limites de la loyauté fédérale. Néanmoins des efforts sont déjà faits, par exemple par une augmentation le pourcentage de décollage des avions de 7 à 8%, de sorte qu'ils atteignent plus vite une hauteur de 4000 pieds.

Je reconnais qu'au niveau de l'environnement, le plan fédéral en dit peu sur l'émission de NOx, des fines particules de

poussière et du CO². Mais je rappelle que la Cour européenne des Droits de l'Homme, après une plainte des riverains de l'aéroport de Heathrow, a jugé que l'intérêt économique national prévalait sur les nuisances par quelques-uns. L'arrêt de la Cour d'Appel part également d'une dispersion objective et équitable. Ceci forme donc à juste titre la source d'inspiration de l'accord gouvernemental fédéral.

M. Christos Doulkeridis.- Ce n'est pas le seul fait de M. Anciaux. Je parlais du Gouvernement dans son ensemble.

M. Sven Gatz (en néerlandais).- Je persiste à dire que le plan a été mieux préparé que certains ne le pensent. Il ne s'agit pas d'une décision purement politique d'un seul ministre.

M. Christos Doulkeridis.- Vous devez tenir compte des propos des pilotes et des compagnies aériennes qui, tous, dénoncent le marchandage politique.

M. Sven Gatz (en néerlandais).- Sur ce point, je suis d'accord avec vous. Nous devons tenir compte des spécificités techniques. Il faut également tenir compte du fait que les avions ne sont pas toujours en mesure de respecter la route tracée. Je suis d'ailleurs convaincu que ce plan n'est pas acquis une fois pour toutes et qu'il sera adapté après son évaluation dans un an.

Enfin, en ce qui concerne l'aspect économique, nous ne pouvons négliger le fait que l'aéroport de Zaventem génère 1,5% du PNB. Les vols de nuit de DHL donnent du travail, de manière directe ou indirecte, à 12. 000 personnes. Nous ne pouvons les licencier sans plus.

M. Christos Doulkeridis.- Ni mon parti, ni moi n'avons jamais dit cela.

M. Walter Vandenbossche.- Vous êtes brouillon.

M. Christos Doulkeridis.- Le problème a commencé lorsque votre parti a décidé d'énormes investissements dans l'aéroport sans étude préalable. Votre parti est responsable des problèmes.

M. Walter Vandenbossche.- Les partis sérieux ne veulent plus de vous. (*Colloques*)

M. Sven Gatz (en néerlandais).- Le débat ne peut être posé en ces termes. Il est hypocrite de plaider en même temps pour le maintien intégral de l'emploi et pour la suppression totale des nuisances sonores. Il faut tenir compte autant que possible des deux éléments.

Ce n'est pas réaliste. Il est impossible de doubler le nombre de vols de nuit.

Le plan de dispersion est loin d'être parfait. Néanmoins, il se fonde sur une décision judiciaire et prend un certain nombre de critères en considération. A moyen terme, nous devrions développer une politique relative à la gestion de l'aéroport. Le gouvernement devra inévitablement limiter l'expansion de l'aéroport national.

Il convient de prendre en considération tant l'emploi que l'environnement. A cette fin, je demande aux gouvernements

fédéral, bruxellois et flamand, ainsi qu'à nous, parlementaires, de faire preuve d'un minimum de courage politique.

M. Alain Adriaens.- Il est injuste de traiter le Ministre Gosuin de "nul" car il sait comment il pourrait s'opposer au plan diabolique car dangereux de M. Anciaux. C'est d'ailleurs son cabinet qui a indiqué comment contrecarrer les astreintes de manière juridique. Le Ministre Gosuin ne fait rien car il respecte seulement la ligne de conduite voulue par le MR.

M. Jean-Pierre Cornelissen.- Vous n'avez pas dû lire le communiqué de presse signé par MM. Ducarme et Duquesne! (*Colloques*)

M. Denis Grimberghs.- Il paraît qu'on va faire une étude juridique!

M. Alain Adriaens.- Notre Ministre de l'Environnement relaye en fait la position du Gouvernement bruxellois. Ce dernier et tous les partis qui le composent sont responsables de son inaction. Pourtant, tous accablent un seul homme, même Mme Persoons alors qu'elle appartient au même parti. Le Gouvernement bruxellois ne fait rien afin de permettre la survie de la coalition PS/MR au fédéral. Je n'avais jamais autant senti l'effet pervers de la logique de parti. Monsieur Gosuin, je vous plains d'être l'exécutant des décisions imposées d'en haut.

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.- Ce débat traduit la faiblesse et les contradictions de la position bruxelloise.

Je comprends qu'Ecolo s'accroche à un plan négocié par sa ministre qui s'est révélé être un échec politique et méthodologique. Le cdH s'oppose à tous les plans car il est dans l'opposition. Le parti socialiste fait preuve d'une double logique en considérant le Ministre de l'Environnement comme seul responsable. Son parti, quant à lui, a soutenu des positions impossibles à tenir et affaiblissant la position bruxelloise. Les interventions des partis flamands sont hypocrites. Tout a commencé par leur relais d'informations tronquées sur le Noordrand.

Je le répète: cette décision est provisoire. Et je ne la cautionne pas. Je m'inscris dans la position écrite et signée ce 4 décembre par MM. Ducarme et Duquesne et dans celle du Gouvernement qui, le 5 décembre, a demandé une étude juridique. Je ne suis convaincu ni par la lecture réelle ni par la méthode du Gouvernement fédéral et je m'emploierai à démontrer ce qu'elle a de pernicieux.

Nous ne sortirons jamais de ce débat si nous n'obtenons pas de données objectives. C'est pour cette raison que nous voulons un cadastre du bruit. Certes, cela prendra du temps, au moins 9 mois.

J'étais heureux d'avoir été mandé pour participer à la déclaration gouvernementale fédérale. J'avance que certains ont été abusés alors qu'ils étaient de bonne foi.

Je pensais sincèrement disposer du cadastre en mars 2004 et qu'à partir de ce moment, une décision objective respectant le principe de dispersion pourrait être prise. La décision fédé-

rale s'est faite dans la précipitation. Un plan subjectif et théorique, élaboré dans l'urgence, n'était pas nécessaire. Je l'ai dit aux ministres fédéraux ainsi qu'à tous les représentants des partis politiques de la majorité violette.

Certains disent que pour éviter les astreintes, il n'y avait pas d'autre alternative. Je dis qu'il y en avait une: l'arrêt de la Cour d'appel n'implique pas de prélèvement automatique. Cela n'a pas été dit. Le fédéral aurait pu mener une action auprès du juge des saisies. Le Gouvernement bruxellois m'a chargé d'examiner les alternatives par une étude juridique poussée.

La Région n'a jamais disposé d'un cadastre de bruit. Le plan Anciaux est basé sur un modèle théorique dont nous n'avons pris connaissance que le 4 décembre. Ce modèle n'a pas fait l'objet d'une analyse contradictoire des Régions. Un véritable cadastre de bruit est basé sur des mesures permettant d'apprécier les nuisances subies et d'extrapoler l'impact des futures routes. En l'absence de ce cadastre, le modèle théorique ne peut être validé.

On dit que Bruxelles doit réaliser son cadastre. Mais ce n'est pas à Bruxelles d'appliquer la déclaration gouvernementale fédérale. Le cadastre doit examiner un périmètre de 360 autour de Bruxelles: il implique donc la Flandre. Seule la Région a démontré le hiatus existant entre un modèle théorique et un cadastre. Ce dernier nécessite des sonomètres mais surtout les données de la BIAC et de Belgocontrol afin d'établir des corrélations. Les données dont nous disposons sont incomplètes et décalées. La Région bruxelloise veut participer à l'élaboration d'un cadastre de bruit mais seul le fédéral est compétent.

Si BIAC et Belgocontrol nous fournissent les informations nécessaires, nous réaliserons le cadastre.

(Poursuivant en néerlandais)

La décision d'appliquer le plan de dispersion Anciaux est une décision provisoire. Nous savons néanmoins ce que "provisoire" peut signifier, surtout quand certains éléments communautaires y sont liés.

L'autorité fédérale estime que la décision est équitable et l'évaluera sur la base d'un cadastre du bruit. Nous pouvons cependant dire d'ores et déjà que le risque est réel que les habitants de la périphérie nord entameront à nouveau des actions en justice.

(Poursuivant en français)

Même si elle est provisoire, la décision fédérale n'est pas bonne pour Bruxelles. Le dossier est loin d'être refermé. La Région bruxelloise a initié une analyse juridique complète. L'IBGE vérifie les interprétations possibles du plan. Un cabinet d'avocats spécialisé en environnement analyse les effets de l'arrêt, notamment en regard des normes de l'OMS. Une note juridique mettra à jour les possibilités de recours inexploitées par le fédéral. J'ai introduit une procédure en tierce personne.

La motivation relève de l'évidence: il faut entendre les juges confirmer que les Bruxellois bénéficient d'une juste répartition, d'une part, et entendre, d'autre part, ces mêmes

juges admettre que le caractère équitable d'une répartition ne pourra être garanti qu'en connaissant la situation de toutes les personnes exposées au bruit.

Si les arrêts de la Cour d'appel devaient être pleinement appliqués, les vols devraient être dispersés équitablement, ce qui serait impossible à faire sans cadastre de bruit, mais les normes de l'OMS devraient aussi être respectées. J'ai fait savoir que si telles étaient les conclusions juridiques, je déposerai sur la table du Gouvernement une proposition de modification de l'arrêté bruxellois en ce sens. L'Etat belge, BIAC et Belgocontrol pourront profiter de la tierce opposition pour déposer des conclusions contestant ces arrêts et soutenant l'impossibilité de respecter les normes de l'OMS.

La décision du Kern du 3 décembre dernier n'est qu'une étape dans la gestion de cette problématique qu'il faut arrêter d'embrasser de façon passionnelle au sein de cette assemblée. C'est dans ce sens que travaille ensemble du Gouvernement. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

Mme Caroline Persoons.- La précipitation avec laquelle la décision a été prise reste incompréhensible. Il faudra prendre le temps de bien faire le cadastre qui sera la base des routes définitives, et cela dans l'intérêt de tous.

M. Christos Doulkeridis.- Je remercie M. Gosuin pour la dignité de sa réponse dans ce débat passionnel.

Hélas M. Gosuin est dans une situation où il ne peut approuver l'accord du Gouvernement fédéral et où il n'a pas une grande marge de manoeuvre au sein du Gouvernement bruxellois.

Comme je l'avais prévu, vous ne saisissez pas le comité de concertation car et c'est déplorable, vous n'arrivez pas à dégager un accord au sein du Gouvernement. Enfin, vous dites que la Région prendra ses responsabilités avec le cadastre, mais il est évident que le fédéral a pris cette décision dans la précipitation car il pensait qu'une décision rapide ferait rapidement du bruit et que ce bruit disparaîtrait d'autant plus vite avant les élections. Mais, si le fédéral, et en particulier les partis francophones, avaient l'intention de tenir compte de critères tels que la densité de population, il pouvait déjà le faire. Mais, cela aurait favorisé les Bruxellois et pas les habitants du Noordrand. C'est pourquoi je me demande maintenant si réaliser le cadastre nous permettra de contrer le Fédéral.

Bien sûr, la question de l'emploi et les questions économiques sont essentielles mais il ne faut pas jouer avec l'argument comme le font DHL ou le Gouvernement fédéral.

Je suis effrayé car des décisions importantes sont prises dans l'indifférence la plus totale. Il fallait réfléchir au moment où l'on a investi des milliards dans l'aéroport de Zaventem. Aujourd'hui, nous devons gérer les conséquences d'une situation qui a été mal négociée.

M. Benoît Cereixe.- Vous dites que l'accord est mauvais dans sa forme comme sur le fond. Mais alors, que faites-vous encore à votre place? Il y a quelques semaines, vous disiez faire confiance au Gouvernement fédéral. Aujourd'hui, vous nous avouez avoir été trompé. Pourquoi ne prenez vous pas des

mesures radicales? Il n'y aura pas de comité de concertation et nous ne savons pas dans quel délai l'étude juridique sera réalisée ni ce qu'il en sera de la mise en oeuvre des arrêtés bruit.

- La discussion est close.

Mme la Présidente.- Je suis saisie d'une motion motivée déposée par M. Denis Grimberghs, Bertrand Ide, Mmes Béatrice Fraiteur et Geneviève Meunier, libellée comme suit:

"Ayant entendu les interpellations de Mme Persoons et de MM. Doulkeridis et Cereixe à propos du plan Anciaux et la réponse du Ministre Gosuin, le Parlement demande au Gouvernement de saisir le Comité de Concertation à propos de la décision du Gouvernement fédéral prise le 3 décembre dernier en ce qui concerne les procédures d'atterrissage et de décollage des avions au départ de l'aéroport de Bruxelles-National."

Je suis également saisie d'une motion pure et simple signée par MM. Marc Cools, Jean-Pierre Cornelissen, Joseph Parnentier, Sven Gatz, Robert Delathouwer et Walter Vandebossche.

M. Denis Grimberghs.- Pouvons-nous voter ces motions jeudi plutôt que l'année prochaine?

Mme la Présidente.- Votre demande est-elle appuyée? Nous ne pouvons pas modifier un ordre du jour en commission plénière. Je convoquerai un Bureau élargi à 14 h.15 demain.

- Le Conseil se prononcera ultérieurement sur ces motions.

- La séance est levée à 11 h.45.