



**PARLEMENT  
DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE**

—

**Compte rendu intégral  
des interpellations et  
des questions orales**

—

**Commission de l'environnement,  
de la conservation de la nature,  
de la politique de l'eau et de l'énergie**

—

**RÉUNION DU  
MARDI 3 JUIN 2008**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag  
van de interpellaties en  
mondelijke vragen**

—

**Commissie voor leefmilieu,  
natuurbehoud,  
waterbeleid en energie**

—

**VERGADERING VAN  
DINSDAG 3 JUNI 2008**

—

---

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

**SOMMAIRE**

INTERPELLATIONS 4

- de Mme Françoise Schepmans 4

à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,

et à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,

concernant "les plans de vol élaborés par le secrétaire d'Etat fédéral à la mobilité".

Interpellation jointe de M. Denis Grimberghs, 4

concernant "la conclusion d'un accord de coopération relatif aux problèmes des nuisances sonores provoquées par les vols liés à l'aéroport de Bruxelles-National".

*Discussion conjointe – Orateurs :* 9  
**Mme Michèle Carthé, M. Yaron Pesztat, M. Jacques De Coster, Mme Olivia P'tito, présidente, M. Charles Picqué, ministre-président, Mme Evelyne Huytebroeck, ministre, Mme Françoise Schepmans, M. Denis Grimberghs.**

**INHOUD**

INTERPELLATIES 4

- van mevrouw Françoise Schepmans 4

tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

en tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,

betreffende "de vluchtplannen opgesteld door de federale Staatssecretaris voor mobiliteit".

Toegevoegde interpellatie van de heer Denis Grimberghs, 4

betreffende "het sluiten van een samenwerkingsakkoord met betrekking tot de geluidshinder veroorzaakt door de vluchten vanop de luchthaven van Zaventem".

*Samengevoegde bespreking – Sprekers:* 9  
**mevrouw Michèle Carthé, de heer Yaron Pesztat, de heer Jacques De Coster, mevrouw Olivia P'tito, voorzitter, de heer Charles Picqué, minister-president, mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister, mevrouw Françoise Schepmans, de heer Denis Grimberghs.**

*Présidence : Mme Olivia P'tito, présidente.  
Voorzitterschap: mevrouw Olivia P'tito, voorzitter.*

## INTERPELLATIONS

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU LOGEMENT, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

ET À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

concernant "les plans de vol élaborés par le secrétaire d'Etat fédéral à la mobilité".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. DENIS GRIMBERGHS,

concernant "la conclusion d'un accord de coopération relatif aux problèmes des nuisances sonores provoquées par les vols liés à l'aéroport de Bruxelles-National".

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Schepmans.

## INTERPELLATIES

**Mevrouw de voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

EN TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

betreffende "de vluchtplannen opgesteld door de federale Staatssecretaris voor mobiliteit".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS,

betreffende "het sluiten van een samenwerkingsakkoord met betrekking tot de geluidshinder veroorzaakt door de vluchten vanop de luchthaven van Zaventem".

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mme Françoise Schepmans.**- M. le ministre-président, Mme la ministre, mon intention première était tout naturellement de vous interroger sur les actions que le gouvernement bruxellois allait mettre en oeuvre après la présentation par le secrétaire d'Etat fédéral de son plan de mobilité et des propositions qui y étaient contenues quant aux vols liés à l'activité de l'aéroport de Bruxelles.

Ce dossier constitue une véritable saga, même si mon intervention portera davantage sur les derniers événements. Ainsi, les premières propositions présentées par le secrétaire d'Etat fédéral ne pouvaient manquer de nous interpellier, dès lors que le compromis trouvé par Yves Leterme était tout bonnement renié. Balayées donc, la notion de "nuit silencieuse", les études sur les normes de vent et les nouvelles routes aériennes.

Il va sans dire qu'entre le moment où j'ai déposé ma demande d'interpellation et ce matin, il s'est produit un événement majeur en bout de piste 20 qui, fort heureusement, n'a causé aucune victime. Mais à quelques mètres près, la catastrophe était inévitable.

Cet accident aura-t-il pour conséquence de faire évoluer les mentalités, que nous pourrions qualifier de "butées" et qui caractérisent certains politiques en charge de ce dossier ?

Si, pour le moment, la situation sur le tarmac n'évolue toujours pas, M. Schouppe se réfugiant derrière l'attente des résultats des enquêtes en cours, tout espoir n'est peut-être pas perdu dès lors qu'il admet qu'à l'avenir, seuls les critères de sécurité doivent prévaloir - tels que la vitesse des vents, qui doit déterminer l'utilisation des pistes conformément aux règles internationales -, pour dépasser des choix purement politiques.

Toutefois, alors que ses propos pouvaient laisser penser que le secrétaire d'Etat à la Mobilité prenait ses distances vis-à-vis du plan de dispersion des vols, il a fait machine arrière dans la presse de ce week-end en annonçant qu'il faut une répartition juste et équitable et qu'il faut éviter que ce soient les mêmes personnes qui soient les victimes des nuisances sonores.

En outre, le secrétaire d'Etat semble vouloir faire

**Mevrouw Françoise Schepmans** *(in het Frans).*- *Ik wil u ondervragen over de maatregelen die de regering zal treffen naar aanleiding van de voorstellen over de luchthaven van Etienne Schouppe, de federale staatssecretaris voor Mobiliteit.*

*Dit dossier sleept al ellenlang aan. Het voorstel van de heer Schouppe baart de MR uiteraard zorgen. Hij heeft het compromis dat premier Leterme had uitgedokterd, van tafel geveegd. Er is geen sprake meer van stille nachten en dergelijke.*

*Overigens is er recentelijk een vliegtuig gecrasht op baan 20 van de luchthaven. Gelukkig zijn er geen slachtoffers, maar men heeft slechts op het nippertje een ramp kunnen vermijden. Misschien kan het voorval een aantal stijfkoppen in de politiek tot betere inzichten brengen.*

*Hoewel voorlopig alles bij het oude blijft, verschanst de heer Schouppe zich achter lopende studies. Gelukkig geeft hij toe dat enkel de veiligheid van tel mag zijn bij de selectie van de banen, en niet politieke beslissingen.*

*Hij leek dus afstand te nemen van het spreidingsplan, maar dit weekend zei hij wel in de pers dat er een rechtvaardige verdeling moet komen, zodat niet altijd dezelfde mensen lijden onder de geluidsoverlast.*

*Bovendien wil de federale staatssecretaris voor Mobiliteit de geluidsoverlast beperken tot twee nachten per week tussen middernacht en zes uur 's ochtends, terwijl de uitbater 18.000 nachtvluchten per jaar vraagt, of 2.000 meer dan in de nota van premier Leterme in maart.*

*De pers meldt dat de uitbater, de provincie Vlaams-Brabant en het Vlaams Gewest hierover overleg hebben aangeknoopt. De heer Schouppe stelt dat hij rekening zal houden met het Brusselse standpunt.*

*Welke recente contacten had u met de staatssecretaris? Welke standpunten hebt u verdedigd? Had u ook contact met uw Vlaamse tegenhangers en hoe verloopt die samenwerking?*

diversion en annonçant son intention de limiter les nuisances sonores à deux nuits par semaine entre minuit et six heures du matin, alors que l'exploitant demande à présent 18.000 vols de nuit par an, soit 2.000 de plus que dans la note de mars présentée par Yves Leterme. Tous ces éléments ont de quoi nous plonger dans la plus profonde perplexité.

La presse fait essentiellement allusion à des concertations entre l'exploitant, la Province du Brabant flamand et la Région flamande pour régler cette problématique.

Dès lors que M. Schoupe annonce vouloir être constructif et aurait déclaré qu'il ne négligera pas le point de vue bruxellois, mes questions sont relativement simples :

Quels sont les contacts récents que vous auriez pu avoir avec le secrétaire fédéral à la Mobilité ? Quelle en est la portée ? Quelles sont les positions que vous avez défendues ? Avez-vous récemment pris contact avec vos homologues flamands ? Dans l'affirmative, comment évoluent les coopérations menées entre vous ?

Mon interpellation a surtout pour souci d'être informée des dernières péripéties de ce dossier, qui concerne tous les Bruxellois de la même manière.

**Mme la présidente.** - La parole est M. Grimberghs pour son interpellation jointe.

**M. Denis Grimberghs.** - J'ai introduit cette demande d'interpellation le 5 mai dernier. Depuis lors, l'actualité récente peut soit nous faire penser que les choses vont changer, soit que les questions politiques sont toujours les mêmes. A mon avis, c'est plutôt le deuxième point qui doit nous guider dans la continuité des débats.

Je commence mon interpellation en rappelant qu'en janvier 2007, je vous interrogeais, M. le ministre-président, sur l'état d'avancement du dossier relatif au survol de Bruxelles, et je concluais en ces termes : "Il est évidemment préjudiciable pour les Bruxellois que ce dossier soit à nouveau pendant dans le cadre de la formation du prochain gouvernement. L'autorité de la Région de Bruxelles-Capitale dans cette affaire sera mesurée à l'aune de sa détermination à mettre

**Mevrouw de voorzitter.** - De heer Grimberghs heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Denis Grimberghs (in het Frans).** - *Ik heb mijn interpellatie op 5 mei ingediend. Volgens mij staan we nog steeds voor hetzelfde politieke probleem.*

*Mijnheer Picqué, ik heb u in januari 2007 ondervraagd over de stand van zaken in dit dossier. Toen heb ik u erop gewezen dat de Brusselse geluidsnormen onder vuur zouden komen te liggen naar aanleiding van de federale regeringsonderhandelingen.*

*Ik heb me niet vergist. De verklaringen van Federaal staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schoupe liegen er niet om. Ik richt me dan ook tot de vertegenwoordiger van de Brusselse regering in het Overlegcomité.*

en oeuvre son arrêté relatif aux normes de bruit".

Dix-huit mois plus tard, on ne peut pas vraiment dire que je m'étais trompé, surtout si l'on prend en considération les dernières déclarations de notre nouveau secrétaire d'Etat fédéral en charge de la Mobilité, M. Etienne Schouppe. C'est donc au représentant du gouvernement bruxellois au Comité de concertation que je m'adresse aujourd'hui pour faire le point sur ce dossier et, en particulier, sur ses derniers soubresauts.

Dois-je encore rappeler que notre accord de gouvernement de 2004 réaffirmait que Bruxelles était compétente pour fixer seule les normes de bruit ? Toutefois, il convient de négocier avec le gouvernement fédéral, dont c'est la compétence, les modalités de fixation de nouvelles routes aériennes, considérant que le plan actuellement d'application est préjudiciable pour nombre de nos concitoyens.

En ce qui concerne plus précisément ce dernier point, après des années d'immobilisme sous le gouvernement Verhofstadt II et l'activité ou la non-activité du ministre Landuyt, l'espoir d'aboutir à une solution durable est revenu lorsque, le 12 mars dernier, Yves Leterme engrangeait un premier compromis dans ce dossier.

Malheureusement, il n'a pas eu le courage de le défendre très longtemps. Or, ce compromis avait le mérite de mettre en avant des principes allant dans la bonne direction, tels que la notion de nuit silencieuse - pas de décollage entre minuit et quatre heures du matin -, la limitation du nombre de vols de nuit, ou encore la réalisation d'études sur le relèvement des normes de vent et les nouvelles routes aériennes.

Pourtant, ce 30 avril, Etienne Schouppe, en présentant sa note de politique générale en commission de l'Infrastructure de la Chambre, semblait avoir oublié ces avancées. Faut-il s'inquiéter du fait que les propos du secrétaire d'Etat tendaient plutôt à évacuer la notion de plafond du nombre de mouvements, à réduire à sa plus simple expression le rôle de l'Institut de gestion des nuisances aériennes, ou encore à minimiser le nombre de personnes gênées par les nuisances sonores ?

Faut-il s'inquiéter du fait que M. Schouppe

*In het regeerakkoord van 2004 werd nogmaals benadrukt dat het Brussels Gewest exclusief bevoegd is voor de geluidsnormen op zijn grondgebied. We moeten echter ook onderhandelen met de federale regering over de vluchtroutes. Het huidige vluchtplan is immers nadelig voor de Brusselaars.*

*Na een jarenlange blokkering van het dossier door de heer Landuyt, die minister van Mobiliteit was in de regeringen Verhofstadt I en Verhofstadt II, had Yves Leterme op 12 maart eindelijk een compromis bereikt.*

*Hij heeft het echter al snel laten vallen. Het compromis ging nochtans in de goede richting. Zo was er onder meer sprake van een verbod om tussen middernacht en vier uur 's ochtends op te stijgen.*

*Toen de heer Schouppe op 30 april zijn beleidsnota voorstelde aan de Kamer, veegde hij het compromis volledig van de tafel. Het is zorgwekkend dat hij onder meer het aantal personen dat last heeft van geluidshinder door vliegtuigen, sterk minimaliseert.*

*Hij wentelt ook een deel van de verantwoordelijkheid op de gewesten af. Zo is de politieke impasse volgens hem te wijten aan een gebrek aan overleg tussen de verschillende beleidsniveaus. Hij wil dat het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest een samenwerkingsakkoord afsluiten over de harmonisering en de toepassing van de geluidsnormen, over maatregelen inzake ruimtelijke ordening en over een isolatieprogramma.*

*Het regeerakkoord bepaalt uitdrukkelijk dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onmiddellijk en volledig moet worden betrokken bij de redactie van alle aspecten van het samenwerkingsakkoord.*

*Er werd een globaal akkoord verwacht tegen 30 mei, maar ondertussen heeft de federale regering de termijn verschoven naar 30 juni. Het is belangrijk dat het gewest zijn stem laat horen om zijn rechten te doen gelden.*

*De bevoegdheden van het gewest zijn complementair aan de hoofdverantwoordelijkheid van de federale overheid. Ik vraag u dus niet om u met het hele dossier bezig te houden, maar om op uw strepen te staan en ons op de hoogte te houden van*

semblait rejeter, au moins partiellement, la responsabilité de la situation actuelle sur les Régions ? Je cite sa note : "L'impasse juridique et politique actuelle est en partie attribuable au manque de cohérence et de concertation dans les mesures prises par les différents niveaux de pouvoir. Pour sortir de cette impasse, il sera proposé à la Région flamande et à la Région de Bruxelles-Capitale de conclure un accord de coopération portant sur l'harmonisation et l'application des normes de bruit, des mesures en matière d'aménagement du territoire et un programme d'isolation."

M. le ministre-président, si - comme le prévoyait le compromis dégagé par M. Leterme - un accord global était attendu pour le 30 mai dernier, il importe évidemment que notre Région fasse entendre sa voix pour faire respecter ses droits. Notre accord de gouvernement prévoit explicitement que la Région soit immédiatement et intégralement associée à la rédaction de tout accord de coopération.

Je n'ignore pas que le gouvernement fédéral a décidé de poursuivre en son sein une négociation et de décaler les objectifs prévus pour le 30 mai au 30 juin. Toutefois, il me semble primordial que, parallèlement à cette négociation interne, les Régions soient associées dans une phase ultérieure au dispositif, de sorte que Bruxelles fasse entendre sa détermination à faire respecter ses compétences.

L'accident qui s'est produit récemment montre, bien entendu, que nous avons toutes les raisons de prendre nos responsabilités à bras-le-corps, tout comme le gouvernement fédéral doit assumer les siennes, qui sont bien plus grandes dans ce dossier.

Les responsabilités de la Région de Bruxelles-Capitale sont, d'une certaine façon, complémentaires à la responsabilité principale du fédéral en ce domaine. Je n'ai jamais dit autre chose et je ne vous invite donc pas aujourd'hui à déclarer que vous allez vous occuper de tout le dossier, mais il convient vraiment que Bruxelles persévère et que nous soyons tenus informés des négociations avec le fédéral à cet égard.

Nous attendons également des décisions de justice dans cette affaire. Elles donneront sans doute raison, une fois de plus, à la position défendue par les Bruxellois et leurs autorités. Mais nous savons

*de onderhandelingen met de federale overheid.*

*Wij wachten ook nog op een aantal rechterlijke uitspraken. Vermoedelijk zullen ze opnieuw in het voordeel van de Brusselaars uitvallen, maar jammer genoeg volgen de politieke beslissingen niet noodzakelijk de uitspraken van de rechter. Bovendien worden heel wat vonnissen gewoon niet uitgevoerd.*

*Hebben er sinds de nota-Leterme van 12 maart 2008 vergaderingen plaatsgehad waarbij het gewest werd betrokken? Werden de voorstellen uit die compromistekst onderzocht?*

*Wat is het standpunt van de Brusselse regering ten aanzien van die compromistekst?*



malheureusement que ce n'est pas à coup de décisions de justice que des mesures politiques sont prises. De plus, beaucoup de mauvaise foi apparaît dans l'exécution des décisions de justice.

M. le ministre-président, je souhaiterais plus précisément savoir si, d'une manière ou d'une autre, vous avez été associé aux négociations relatives au futur accord de coopération. Depuis la fameuse note Leterme du mois de mars 2008, des réunions entre experts ou entre ministres ont-elles associé la Région ? Si oui, les pistes évoquées dans le compromis trouvé le 12 mars dernier ont-elles été examinées ?

Enfin, quelle est l'évaluation que livre le gouvernement bruxellois à partir de ce dossier ?

#### *Discussion conjointe*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Carthé.

**Mme Michèle Carthé.**- J'avais souhaité interroger les ministres dans le cadre des questions d'actualité de la dernière séance plénière. Ma question d'actualité a été reportée à cette commission, ce que je comprends parfaitement. Cependant, si elle s'inscrivait dans le cadre des questions d'actualité, c'est parce qu'elle souligne une situation bien précise ressentie au cours de ce mois de mai.

En effet, depuis le début du mois de mai - donc bien avant l'accident survenu le 25 mai - une intensification des survols à basse altitude de plusieurs communes bruxelloises localisées d'est en ouest a engendré des nuisances pour de nombreux habitants.

Contacté à ce propos, le médiateur de l'aéroport a communiqué en date du 8 mai une réponse dans laquelle il précise qu'il s'agirait de "l'utilisation de la piste d'atterrissage 07 gauche due uniquement à des vents importants du secteur est /sud-est (...), la piste 07 étant dans ces conditions la mieux orientée dans le sens des vents dominants (...). De ce fait, il en résulte que seules les conditions météo imposent l'utilisation temporaire de la piste 07 gauche pour les atterrissages. Aucune décision ni juridique, ni politique, ni administrative n'est la

#### *Samengevoegde bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Carthé heeft het woord.

**Mevrouw Michèle Carthé (in het Frans).**- Deze vraag was oorspronkelijk bedoeld als dringende vraag.

*Sinds begin mei 2008 is er een probleem met vluchten op lage hoogte boven de gemeenten ten westen en ten oosten van Brussel.*

*De woordvoerder van de luchthaven heeft hierover op 8 mei verklaard dat landingsbaan 07/L uitsluitend wordt gebruikt bij sterke oosten- of zuidoostenwind. Volgens de luchthavenautoriteiten spelen beslissingen van juridische, politieke en administratieve aard hierbij geen enkele rol.*

*Na de crash op 25 mei, heeft de woordvoerder verklaard dat omwille van de toenemende klachten slechts twee van de drie start- en landingsbanen meer worden gebruikt, behalve bij sterke tegenwind uit het noorden of het oosten. Blijkbaar staat er in België al wekenlang een stevige oostenwind!*

*Volgens de persmededeling van Air Libre Brussel van 27 mei 2008, wordt wegens de crash van zondag en de noordoostenwind baan 07/L permanent gebruikt. Sinds 25 mei gebeurt dat voor*

source de cette mise en service."

Les mêmes nuisances étant toujours d'actualité et même renforcées après le 25 mai (jour de l'accident), le médiateur est recontacté et nous signale en réaction à l'accumulation des plaintes que "suite à l'accident, ne sont utilisables que deux des trois pistes (...). En cas de vent contraire, soit de secteur nord ou est, les atterrissages doivent se faire (...)." Jamais nous n'avons connu des vents d'est qui perdurent pendant plusieurs semaines !

Le mardi 27 mai, nous prenons connaissance du communiqué de l'association Bruxelles Air Libre, généralement bien informée, qui dit entre autres : "A cause du crash de dimanche et du vent dominant temporaire du nord-est, la piste 07/L est mise en usage de façon permanente toute la journée et, depuis le dimanche 25 mai, pour la première fois même toute la nuit. Des milliers de familles ne bénéficient plus d'un environnement diurne normal et voient leur sommeil perturbé durant une grande partie de la nuit."

Pour ce qui est de la Région de Bruxelles-Capitale, en général, ce sont principalement les communes et quartiers du nord-est qui subissent les effets de ces survols qui se suivent quasi sans discontinuer. Qu'est-ce qui se passe à nouveau ? Par vent d'est (à peu près 20% de l'année), c'est traditionnellement la piste 02 qui est employée.

Le communiqué nous dit : "Le cabinet Schouppe expérimente depuis trois semaines, soit depuis début mai, une nouvelle procédure qui fait atterrir les avions d'ouest en est. Cette procédure d'atterrissage au travers de Bruxelles offre deux avantages. Les habitants se trouvant entre Waterloo et Zaventem sont soulagés. Par contre, cette route crée des milliers de nouvelles victimes en pleine ville qui voient leurs journées et leurs nuits totalement perturbées."

Depuis plusieurs semaines, une nouvelle procédure et une nouvelle piste semblent donc utilisées régulièrement à Zaventem. Des milliers de familles sont victimes de survols intenses et voient leurs journées transformées en cauchemar et leurs nuits en enfer. L'explication basée sur l'orientation exceptionnelle des vents a perdu toute crédibilité, les survols à basse altitude se poursuivant depuis plusieurs semaines.

*de eerste keer ook 's nachts. Sindsdien hebben ook duizenden gezinnen geen normaal leven en nachtrust meer.*

*Vooraf de gemeenten en wijken ten noordoosten van Brussel dragen de gevolgen van het onophoudelijke vliegverkeer. Bij oostenwind wordt normaal immers baan 02 gebruikt.*

*Volgens dezelfde persmededeling experimenteert minister Schouppe met een nieuwe procedure waarbij de vliegtuigen van oost naar west landen. Deze procedure dwars over Brussel verlicht de hinder van de inwoners tussen Waterloo en Zaventem. Het nadeel is dat van duizenden inwoners in het centrum het dagelijkse leven en de nachtrust grondig worden verstoord.*

*Sinds een aantal weken lijkt een nieuwe procedure van kracht te zijn, waarbij een andere landingsbaan wordt gebruikt. Dit heeft rampzalige gevolgen voor duizenden gezinnen. De uitzonderlijke meteorologische toestand is geen geloofwaardige verklaring meer, aangezien de lage vluchten nu al wekenlang doorgaan.*

*Bent u op de hoogte van nieuwe maatregelen die de heer Schouppe zou hebben getroffen? Hebt u de verantwoordelijken van de luchthaven en de bevoegde politici geïnterpelleerd over deze verontrustende toestand?*

*Veiligheid is de belangrijkste beleidsprioriteit. Het is vreemd dat de staatssecretaris een aantal landingsbanen uitprobeert, ofschoon er voldoende studies over bestaan.*

*Enkele weken geleden hebben twee of drie burgemeesters uit het zuid-oosten van het gewest een communiqué verspreid over geluidsoverlast in hun gemeenten. Ik doe een oproep aan alle Brusselse burgemeesters om te waken over de veiligheid en de rust van alle Brusselaars.*

Mme la ministre ou M. le ministre-président, êtes-vous informés de ces nouvelles dispositions qui semblent être expérimentées par M. Schouppe ? Pouvez-vous nous le confirmer ?

Avez-vous interpellé les responsables de l'aéroport et les responsables politiques quant à cette situation plus que préoccupante ?

Il semble évident, comme souligné par d'autres, que les préoccupations quant à la sécurité doivent être prioritaires. Il est donc surprenant qu'un secrétaire d'Etat, fût-il en charge de la mobilité au niveau fédéral, expérimente, directement ou indirectement, l'utilisation de certaines pistes alors que de nombreuses études existent en la matière.

Je souhaiterais aussi lancer un appel à certains de mes collègues qui sont, par ailleurs, bourgmestres. J'ai appris qu'il y a quelques semaines, deux ou trois bourgmestres de communes situées dans le sud-est ont diffusé un communiqué commun concernant les nuisances sur leurs communes. Je pense qu'il serait utile de prendre un peu de hauteur - cela éviterait les nuisances - et de considérer la sécurité et la tranquillité de tous les Bruxellois, comme l'a très justement souligné Mme Schepmans.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Pesztat.

**M. Yaron Pesztat.**- J'ai personnellement été alerté par des habitants de Laeken, se plaignant du survol de leur quartier alors que celui-ci ne l'avait jamais été jusqu'à présent. Je me méfie comme de la peste des critères techniques, dont on peut douter de l'objectivité, d'autant plus lorsqu'ils sont utilisés à des fins politiques.

C'est la tour de contrôle qui est le seul organe habilité à interpréter les règles générales en matière de décollage. Mais, curieusement, en fonction de la météo, on ne respecte jamais la règle et c'est l'exception qui devient la règle. Et c'est comme ça qu'on se retrouve avec des avions qui survolent systématiquement Bruxelles.

Il s'agit d'une question purement politique, dont la résolution est du même ordre.

Par ailleurs, ce débat est semblable à celui que nous avons eu en séance plénière sur la SNCB,

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Pesztat heeft het woord.

**De heer Yaron Pesztat** (in het Frans).- *Ik ben aangesproken door een aantal Lakenaren die tegenwoordig plots last hebben van vliegtuiglawaaï. Ik heb geen vertrouwen in technische criteria, want die zijn niet objectief. Ze kunnen voor allerlei politieke doeleinden worden ingeschakeld.*

*De controletoren van de luchthaven interpreteert de algemene regels. Bij uitzonderlijke weersomstandigheden gelden er andere regels. Dat argument gebruikt men al jaren om de vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te rechtvaardigen. Dit is een louter politieke kwestie.*

*Het debat doet mij denken aan de problemen met de NMBS. We moeten onze partijgenoten in de federale regering oproepen om druk uit te oefenen op de heer Schouppe.*

*Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet beter*

dans le cadre duquel le ministre M. Smet a été interpellé alors qu'il s'agit d'une matière exclusivement fédérale. Il convient alors d'interpeller nos éminences au niveau du gouvernement fédéral afin de faire pression sur M. Schouppe pour obtenir une solution.

La conclusion du débat sur la SNCB mérite également d'être suivie. Il importe en effet de renforcer le lobby bruxellois afin de défendre les intérêts de ses habitants, et de former éventuellement une délégation afin de rencontrer qui de droit.

Enfin, depuis le début de la législature, et notamment les déclarations du ministre fédéral de la Mobilité, il convient de souligner l'attitude exemplaire du gouvernement bruxellois sur ce dossier. Je l'en félicite et j'encourage ses éminences à poursuivre dans cette voie.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Coster.

**M. Jacques De Coster.**- Je suis un peu interloqué par les propos de M. Pesztat. Ce débat est vieux comme la Région bruxelloise. Jusqu'à présent, il paraissait acquis que, pour des raisons de sécurité, les avions décollent contre le vent. Comme l'aéroport est situé à l'est de Bruxelles et que les vents dominants viennent de la capitale, il semblait inévitable que les avions la survolent.

Si vous estimez que les critères ne doivent pas être techniques, mais politiques, je vous avoue mon inquiétude. Il conviendrait, en l'espèce, d'être sûr de la doctrine à appliquer. A mon avis, les vents déterminent le choix des pistes.

**Mme la présidente.**- Je pense qu'il faut clarifier les propos de M. Pesztat.

**M. Jacques De Coster.**- J'ai toujours cru que la détermination des pistes dépendait des considérations météorologiques. Alors, si ce n'est pas le cas, il importe de faire toute la clarté à ce sujet, sous la forme d'un exposé technique conçu par un scientifique à destination des membres de la commission. C'est très important pour des raisons de sécurité.

*lobbyen om de belangen van zijn bewoners te verdedigen.*

*Overigens heeft de Brusselse regering dit dossier met verve aangepakt sinds het begin van de legislatuur.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Coster heeft het woord.

**De heer Jacques De Coster** *(in het Frans).*- *Dit debat is zo oud als het gewest. Tot nu toe werd steeds aangenomen dat vliegtuigen om veiligheidsredenen best tegen de wind in opstijgen, wat in de praktijk betekent dat ze meestal over Brussel moeten vliegen.*

*Mijnheer Pesztat, het verontrust mij dat u blijkbaar politieke criteria boven technische verkiest. De banen worden best gekozen al naargelang de windrichting.*

**Mevrouw de voorzitter** *(in het Frans).*- *De woorden van de heer Pesztat moeten verduidelijkt worden.*

**De heer Jacques De Coster** *(in het Frans).*- *Als de banen niet meer gekozen worden in functie van de wind, moeten we een duidelijke technische uiteenzetting krijgen door een wetenschapper waarom dat niet meer hoeft.*

**M. Yaron Peszta.**- Le décollage se fait toujours face au vent, mais une fois que l'avion a décollé, il tourne à gauche ou à droite, il tourne plus tôt ou plus tard, un peu plus à gauche ou un peu plus à droite. C'est cela qui change tout. Ce qui se passe après le décollage est toujours soumis à des interprétations de la part de la tour de contrôle et de BIAC.

**M. Jacques De Coster.**- Quand on décolle face au vent, on se trouve tout de suite au-dessus de Bruxelles.

**Mme la présidente.**- Nous retiendrons deux questions complémentaires à celle qui fait l'objet de l'interpellation :

D'une part, l'intérêt de former une délégation par rapport à la problématique de la SNCB.

D'autre part, l'utilité d'une présentation à la commission Environnement des pistes existantes, des solutions actuellement mises en oeuvre et de leurs conséquences. Si M. le ministre-président ou Mme la ministre possèdent déjà ces informations, il serait utile qu'ils les transmettent à l'ensemble de la commission.

La parole est à M. Picqué.

**M. Charles Picqué, ministre-président.**- Nous ne pouvons vous dire ce que nous savons. Dans ce dossier, certaines tractations se déroulent en dehors de nous et nous nous interrogeons parfois sur la cohérence du travail effectué, au plan fédéral notamment.

Nous avons pris contact avec M. Leterme aussitôt qu'il est devenu ministre de la Mobilité. En revanche, nous avons pris connaissance du dépôt sur la table du gouvernement de la note d'Etienne Schoupe sans vraiment avoir bénéficié d'une pré-information quelconque. Nous avons pris connaissance de ce projet de note avec quelques déceptions par rapport aux attentes qu'avait fait naître la note de M. Leterme.

Les informations que nous avons pu obtenir quant au contenu du projet de note Schoupe nous ont confirmé l'absence de propositions concrètes en termes d'utilisation des pistes, de définition des routes aériennes, de mise en place d'un institut de contrôle des nuisances sonores... Autant

**De heer Yaron Peszta** *(in het Frans).*- *De vliegtuigen stijgen altijd tegen de wind in op en waaieren pas nadien naar links of rechts uit. Het is dus het uitwaaierspatroon dat alles verandert en dat wordt bepaald door de interpretatie van de controletoren en van BIAC.*

**De heer Jacques De Coster** *(in het Frans).*- *Als men tegen de wind opstijgt, zit men direct boven Brussel.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Er zijn twee bijkomende vragen gesteld. De eerste betreft de beslissing van vrijdag in verband met een delegatie en de tweede het nut van een uitzetting in commissie over de landingsbanen en de vooropgestelde oplossingen en de gevolgen ervan.

De heer Picqué heeft het woord.

**De heer Charles Picqué, minister-president** *(in het Frans).*- *Wij kunnen alleen maar zeggen wat wij weten. In dit dossier vinden bepaalde onderhandelingen zonder ons plaats, wat de coherentie in dit dossier overigens niet altijd ten goede komt.*

*Wij hebben direct bij zijn aanstelling als minister van Mobiliteit contact met de heer Leterme opgenomen. Wij hebben evenwel geen voorafgaande informatie ontvangen over de ontwerpnota van de heer Schoupe, die enigszins ontgoochelend uitvalt ten opzichte van de nota-Leterme.*

*Die ontwerpnota bevat immers eerder een strategie dan concrete voorstellen in verband met het gebruik van de landingsbanen, de vaststelling van de vliegroutes, de oprichting van een controle-instituut voor de geluidshinder, enzovoort.*

*We kunnen onmogelijk een goede oplossing vinden als er geen duidelijkheid is over het gebruik van de banen, de vluchtroutes, enzovoort. Staatssecretaris Schoupe wil een aantal maatregelen nemen om*

d'éléments qui ne sont pas abordés dans cette note, qui est plus révélatrice d'une stratégie que riche d'informations concrètes.

Il me paraît difficile d'avancer et d'arriver à une solution durable sans les éléments que j'ai définis - l'utilisation des pistes, la définition des routes, etc. Les propositions d'Etienne Schouppe en matière de réduction des nuisances sonores sont toujours en-deçà de la nôtre, qui consiste à demander l'application de restrictions jusqu'à sept heures du matin.

A la suite de l'accident survenu il y a dix jours, Mme la ministre et moi-même avons rappelé qu'il était temps pour M. Schouppe de revenir à plus d'objectivité dans ce dossier, en particulier pour la définition des pistes et des routes et en évitant le survol des zones le plus densément peuplées. Mme Huytebroeck évoquera nos réactions sur le contenu de la déclaration de politique générale que M. Schouppe a faite devant la Chambre.

Je répondrai encore à M. Grimberghs, qui m'a interpellé sur la conclusion future d'un accord de coopération avec l'Etat fédéral et la Région flamande. D'abord, il est vrai que l'accord de gouvernement prévoit de négocier avec le gouvernement fédéral en vue du retrait du plan Anciaux et d'une modification des routes aériennes au-dessus de Bruxelles.

Mais rappelons que, si le plan Anciaux n'a pas été formellement retiré dans sa totalité, certaines décisions judiciaires qui se sont traduites par des décisions politiques ont vidé ce plan de beaucoup de ses dispositions. Les normes de vent ont été modifiées, l'utilisation préférentielle de la piste 02 a été supprimée, les "splitnights" et la dispersion nocturne tels que nous les connaissions n'existent plus et, depuis 2007, l'utilisation des pistes le samedi après-midi a été modifiée. Un des points noirs demeure le schéma des pistes en vigueur la journée du dimanche.

Nous demandons toujours l'extension de la nuit aéroportuaire jusqu'à sept heures du matin. Cela permettrait à beaucoup de personnes, où qu'elles résident, de gagner une heure de sommeil très importante. C'est d'ailleurs l'un des points les plus irrationnels : cette demande n'a pas pu aboutir, alors qu'il semblait qu'elle était intéressante pour tout le monde. Le nombre de gagnants était en tout

*geluidsoverlast te beperken, maar die volstaan niet om de situatie in regel te brengen met de Brusselse geluidsnormen.*

*Naar aanleiding van de vliegtuigcrash van vorige week hebben minister Huytebroeck en ikzelf de heer Schouppe aangemaand om naar een objectieve oplossing te streven voor dit dossier, vooral wat betreft het gebruik van de landingsbanen en vluchten boven dichtbevolkte gebieden. Mevrouw Huytebroeck zal het Brussels standpunt over de nota-Schouppe toelichten.*

*De heer Grimberghs stelde een vraag over een toekomstig samenwerkingsakkoord met de federale overheid en het Vlaams Gewest. In het regeerakkoord staat inderdaad dat we daarover willen onderhandelen.*

*Ik wijs er echter op dat het plan-Anciaux weliswaar niet volledig is afgeschaft, maar dat het door een aantal uitspraken van rechtbanken wel drastisch is bijgestuurd.*

*Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest eist nog steeds dat er pas vanaf zeven uur 's ochtends vliegtuigen opstijgen en landen. Zo zouden heel wat mensen een uurtje langer kunnen slapen. Ik begrijp niet dat er geen gehoor wordt gegeven aan die eis, want iedereen heeft er baat bij.*

*Wij willen ook de afschaffing van de route-Chabert, die de meest dichtbevolkte zones overvliegt. Om dezelfde reden moeten ook enkele andere routes aangepast worden. Verder moeten de windnormen opnieuw worden onderzocht.*

*Er moet een onafhankelijk controleorgaan komen om de geluidsoverlast objectief na te gaan. Het plan-Anciaux moet volledig ingetrokken worden, ook al werd het in de loop der jaren al gevoelig gewijzigd.*

*Ruim een jaar geleden stemden we in met onderhandelingen voor een samenwerkingsakkoord over een dergelijk controleorgaan en over een duidelijke bepaling van het probleem van de geluidsoverlast, zodat we dat daarna gericht konden aanpakken.*

*Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft dus blijk gegeven van goede wil. Wij hebben oplossingen gezocht, voorstellen gedaan, geen olie op het vuur*

cas très supérieur à ceux qui pouvaient prétendre être lésés par une telle décision.

Nous souhaitons aussi la suppression de la route Chabert, parce que c'est la route qui survole les zones les plus densément peuplées. Nous souhaitons aussi des modifications des définitions de certaines routes, pour éviter les zones les plus densément peuplées. Nous en revenons donc à l'idée de la route du ring, de la route du palais, etc.

Nous pensons également que la question des normes de vent doit être réexaminée. Vous le savez tous.

Nous demandons aussi toujours la mise en place d'un institut de contrôle indépendant, qui permette un contrôle neutre et objectif de toute la problématique des nuisances sonores et ce, en plus du retrait total du plan Anciaux - même si, comme je l'ai dit, ce plan s'est modifié avec le temps, au point que des pans entiers en soient aujourd'hui changés.

Nous avons accepté de participer il y a plus d'un an aux négociations préalables à l'adoption d'un accord de coopération, qui avait pour objectif la création d'un institut de contrôle et qui devait permettre de définir au mieux la question des nuisances, pour pouvoir adopter par la suite un plan d'action permettant de réduire ces mêmes nuisances.

On ne peut donc pas reprocher à la Région bruxelloise de manquer de bonne volonté et de souci de coopération. Je pense que nous sommes inattaquables sur ce dossier. Nous le sommes parce que nous avons soumis des propositions, nous avons travaillé à la recherche de propositions, nous n'avons pas mis d'huile sur le feu, nous sommes toujours restés disponibles et objectifs et, quand Leterme a sorti sa note, nous avons réagi en disant que c'était une avancée positive, et nous avons encouragé les avancées positives.

Nous avons une attitude extrêmement positive, il faut le rappeler. Ce n'est pas le cas de tout le monde dans ce dossier, certains ayant allumé des feux dans toutes les directions.

Je pense que nous aurions pu aboutir à une solution concertée dans cet accord, à la condition sine qua non que les procédures de nuit

*gegooid en we zijn objectief gebleven. We hebben de nota-Leterme aangemoedigd als een positieve stap. Niet iedereen had in dit dossier een even positieve houding.*

*We hadden een oplossing kunnen vinden, op voorwaarde dat de nachtprocedure van toepassing zou zijn tot 07.00 uur. Dat is in overeenstemming met de Europese wetgeving en zou de geluids-overlast tussen 06.00 en 07.00 uur aanzienlijk verminderen.*

*In maart heeft premier Leterme een constructief voorstel gelanceerd. Ik weet niet waarom de federale regering het er niet over eens is geraakt.*

*Misschien heeft de federale regering rekening gehouden met de verzuchtingen van bepaalde bewoners. Ik denk dat sommigen ook wilden bewijzen dat Yves Leterme in staat was om de politieke knoop te ontwarren. Een en ander getuigt van een kortetermijnvisie.*

*Jammer genoeg was het voorstel van de heer Leterme een kort leven beschoren. Minister Huytebroeck en ikzelf vonden het nochtans een goede basis om te onderhandelen.*

*De premier was van plan om contact op te nemen met de Gewesten, maar dat is dus niet gebeurd.*

*Toen staatssecretaris Schouppe zijn beleidsnota voorstelde, merkten we tot onze verbijstering dat de vooruitgang die de premier had geboekt werd tenietgedaan. Ik veronderstel dat de heer Schouppe zijn voorstel heeft laten uitwerken door een aantal deskundigen.*

*Er is dus geen akkoord. Dat heeft onder meer te maken met het vliegtuigongeluk van zondag, waardoor de discussie over veiligheid opnieuw is opgelaaid.*

*Veiligheid is uiteraard belangrijk, maar we moeten erover waken dat de veiligheidsmaatregelen niet leiden tot een aantasting van de levenskwaliteit in dichtbevolkte gebieden.*

*De veiligheid van de vliegtuigen is belangrijk, maar het gaat ook om de veiligheid en gezondheid van de bevolking onder de vliegroutes. Het zou absurd zijn om onder het mom van veiligheidsredenen steeds meer vluchten over Brussel te*

s'appliquent aux mouvements aériens jusqu'à 7h. Ceci est, d'une part, conforme à la législation européenne, qui définit la nuit en termes d'environnement et de nuisances ; une telle modification permet, d'autre part, d'éviter un pourcentage important d'infractions constatées actuellement entre 6 et 7h du matin et permet aux riverains, tant en Région bruxelloise qu'en Région flamande, de voir leur environnement sonore amélioré entre 6h et 7h du matin.

C'est au mois de mars qu'Yves Leterme a formulé des propositions que nous avons qualifiées de constructives. Néanmoins, elles n'ont pas pu faire l'objet d'un accord immédiat du gouvernement fédéral, sans que j'en connaisse d'ailleurs la raison, même si je nourris quelques gros soupçons.

J'ai l'impression que des objections émanant peut-être de riverains ont été relayées au sein du gouvernement fédéral, mais je pense également que certains souhaitaient prouver que M. Leterme allait se montrer plus efficace que d'autres dans la recherche d'une solution. Si c'est vrai, tout cela relève d'une vue à très court terme.

En tout cas, en une nuit, tout s'est écroulé, alors que les choses s'annonçaient bien. Nous pouvions en effet imaginer que M. Leterme ne s'était pas avancé sans consulter ses amis. D'autre part, Mme Huytebroeck et moi-même avons annoncé notre disposition à discuter sur cette base. N'était-ce pas un contexte idéal ?

M. Leterme prévoyait de contacter les Régions, mais comme ses propositions ont été renvoyées aux calendes grecques, nous n'avons pas été officiellement contactés, de sorte que nous n'avons pu discuter de la note Leterme avec le principal intéressé.

Lorsque M. Schoupe a présenté sa note de politique générale, je dois vous dire que nous avons été nombreux à nous inquiéter de ne plus retrouver certaines avancées esquissées par Yves Leterme. Je suppose que les propositions de M. Schoupe ont été discutées au sein d'un groupe d'experts.

Vous avez pu constater qu'un accord global n'avait pas encore été conclu à la fin du mois de mai. Autrement dit, le délai n'a pas été respecté. Quelle est la raison de cette absence d'accord ? Tout

sturen.

*Baan 07/L werd de voorbije weken vrij druk gebruikt. Dat werd verklaard door de strakke oostenwind en door de sluiting van baan 02/20 na het ongeluk. Is dit echter een afdoende verklaring?*

*Het gewest moet elk voorstel afwijzen dat meer landingen op baan 07/L zou inhouden. Dat zou de leefbaarheid van de stad aanzienlijk schaden. Wij waren helemaal niet op de hoogte van eventuele tests op initiatief van de staatssecretaris.*

*Ons standpunt is ongewijzigd sinds oktober 2005. Wij zullen niet toegeven wat de geluidsnormen betreft, maar zijn wel bereid om de inhoud van het samenwerkingsakkoord te bespreken.*

*De verklaringen van de heer Schoupe zijn hoegenaamd geen positief signaal. Van de federale overheid verwachten we nu een standpunt en een tijdschema voor de besprekingen.*



d'abord, l'accident de dimanche aura sans doute relancé les discussions en les orientant sur les questions de sécurité.

Toutefois, nous devons rester attentifs au contenu de cette notion de sécurité. Personne ne niera que la sécurité des personnes constitue un critère d'une importance capitale, mais il ne faudrait pas que, sous le couvert d'une recherche absolue de sécurité, nous en arrivions à envisager des solutions contraires à la qualité de vie, au respect des zones densément peuplées, etc.

Il faut certes évoquer les normes de sécurité applicables aux décollages, atterrissages et plans de vol, mais il s'agit aussi de la sécurité et de la santé des populations survolées. Je ne voudrais pas que l'on aboutisse à une situation absurde, qui verrait le nombre de survols de Bruxelles de part en part augmenter sous couvert de s'entourer de toutes les précautions en matière de sécurité.

Mme Carthé a raison de dire que l'utilisation de la piste 07/L ces dernières semaines est interpellante. Nous avons parlé des forts vents d'est et de la fermeture de la piste 02/20 après l'accident. Les pistes 07 sont mises en service quand les normes de vent sont dépassées sur les pistes 25 et sur la piste 02/20. En outre, après la fermeture de la 02/20, la piste 07/L demeurait seule susceptible de recevoir un atterrissage par vent d'est. Mais est-ce une explication suffisante ?

La Région devrait s'opposer à toute proposition qui viserait à privilégier les atterrissages sur la piste 07/L et qui nuirait de manière significative à l'habitabilité de la ville. Pour répondre à la question de Mme Carthé, nous n'étions absolument pas au courant de tests éventuels effectués à l'initiative du secrétaire d'Etat.

Notre position reste claire et inchangée depuis octobre 2005. Elle est bien connue de l'Etat fédéral. Il n'est pas question pour nous de céder sur la question des normes de bruit, même si nous sommes prêts à discuter point par point du contenu de l'accord de coopération.

Nous attendons une prise de position de la part du fédéral et un calendrier de discussion. Toutefois, il est évident que les déclarations et la note de M. Schouppe ne constituent en rien un signal positif. Elles ne peuvent pas nous apaiser. Nous

demeurons en attente d'une proposition et d'un contact en vue de l'organisation d'une réunion.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Huytebroeck.

**Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.**- Depuis juillet 2004, j'ai tenu un carnet des nombreuses négociations qui ont eu lieu et des nombreux partenaires que nous avons rassemblés autour de la table sur cette question. J'ai retrouvé le moment où nous nous sommes trouvés à un doigt d'une solution, il y a un an et demi, au cours des échanges avec M. Landuyt, M. Leterme et M. Peeters. Nous nous sommes alors heurtés à un blocage net du côté de la Région flamande, qui nous a fait comprendre que les élections étaient trop proches et qu'il n'y aurait certainement pas d'accord.

A la suite des élections, tout espoir s'est évanoui pendant un an. Nous avons alors connu les soubresauts fédéraux, qui ont relégué la question des survols à l'arrière-plan. Au mois de mars, une lueur d'espoir et de construction est apparue avec les propositions de M. Leterme. Depuis que M. Schouppe a repris la main, il ne nous a jamais contactés en vue d'élaborer une proposition. Nous devons par conséquent nous baser sur la note de politique générale et sur ses propositions.

M. Schouppe ne reprend absolument pas les points qui pouvaient constituer les bases d'un accord il y a un an et demi. Il a fait table rase de nos propositions et de celles émises par M. Leterme au mois de mars.

Plus le temps passe, plus nous nous rapprochons de nouvelles élections qui biaisent complètement le débat, à moins que l'alerte de la semaine passée ne bouleverse les agendas. Je rejoins la nuance soulignée par M. Picqué sur la question de la sécurité. Il ne faudrait pas que Bruxelles soit encore plus survolée qu'avant, sous couvert que le terme sécurité concerne les passagers de l'avion et pas les personnes survolées.

Nous n'avons cessé de vouloir mettre en exergue le principe de densité de la population survolée, notamment dans le chapitre des nuisances sonores, mais aussi pour les questions de sécurité.

Je reviens sur la note de politique générale

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

**Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister** *(in het Frans).*- *Sinds juli 2004 hebben er heel wat onderhandelingen plaatsgehad in dit dossier. Anderhalf jaar geleden waren wij zeer dicht bij een oplossing, maar het Vlaams Gewest blokkeerde toen de situatie omdat de verkiezingen in het zicht waren.*

*Na die verkiezingen heeft de moeizame regeringsvorming het dossier voor een jaar naar de achtergrond geschoven. In maart jongstleden was er even een sprankje hoop met de voorstellen van de heer Leterme. Sindsdien heeft de heer Schouppe ons evenwel nog niet gecontacteerd om een voorstel uit te werken. Wij moeten ons dus baseren op de algemene beleidsnota en zijn voorstellen.*

*De heer Schouppe herneemt absoluut niet de punten die anderhalf jaar geleden de basis van een akkoord hadden kunnen vormen. Hij heeft onze voorstellen en die van de heer Leterme gewoon van de tafel geveegd.*

*Hoe meer tijd er voorbijgaat, hoe dichter de gewestverkiezingen komen, wat hoedanook het debat zal beïnvloeden. Wij moeten het ongeval van vorige week als een waarschuwing zien. Ik ben het met de heer Picqué eens dat het aantal vluchten boven Brussel niet mag worden verhoogd onder het voorwendsel dat de veiligheid de passagiers en niet de inwoners van de overvlogen gebieden betreft.*

*We hebben er steeds op gewezen dat er inzake geluidsoverlast en veiligheid rekening moet worden gehouden met de bevolkingsdichtheid.*

*Ik vond de structuur van de nota-Schouppe erg opvallend. Deze begint namelijk met breed uitgesmeerde economische overwegingen. Het milieu komt amper aan bod in het document.*

*In het eerste deel vermeldt staatssecretaris Schouppe allerlei Europese regels, zonder te verwijzen naar de huidige evaluatie van de Europese richtlijn 2002/30/EG betreffende exploitatiebeperkingen voor luchthavens. De*

présentée par M. Schouppe. Je ne sais pas si vous l'avez lue, mais j'ai été frappée par sa structure. Ainsi, il a inscrit en premier lieu les défis économiques, explicités en détail, avant la question environnementale, laquelle est quasiment passée sous silence. C'est peut-être révélateur de la vision du secrétaire d'Etat.

Dans la première partie de sa note, M. Schouppe parle de plusieurs dispositions européennes, sans mentionner l'évaluation en cours de la directive 2002/30 portant sur les restrictions d'exploitation. Pour rappel, le rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européens du 15 février 2008 sur l'application de cette directive fait largement écho aux propositions issues de la table ronde des Régions d'Europe survolées, que Bruxelles avait organisée l'année dernière en compagnie de la Région du Val d'Oise.

Il nous semblait intéressant de prendre un peu de hauteur - c'est le cas de le dire - et d'examiner avec d'autres Régions les possibilités. Les propositions formulées furent les suivantes : réduction des nuisances, prise en compte de la densité de la population, programme d'isolation, etc.

Que dit l'évaluation de la directive ? Elle indique que le nombre de personnes perturbées par le bruit, en particulier la nuit, a augmenté depuis que la directive est entrée en vigueur en raison de l'augmentation générale du nombre de mouvements, en dépit de la possibilité d'introduire des restrictions partielles.

J'ai donc décidé que nous allions envoyer ces conclusions au secrétaire d'Etat, en y incluant les résultants du récent cadastre du bruit conçu par Bruxelles-Environnement, qui indiquait clairement une dégradation de la situation en Région bruxelloise.

Pourquoi lui envoyer ce document ? Parce qu'il prétend noir sur blanc dans sa note que le nombre de personnes potentiellement très gênées est en diminution et que la perception du bruit évolue socialement. Je veux bien organiser une journée de réflexion sur "l'évolution sociale dans la perception du bruit". Peut-être le ministre-président, qui est beaucoup plus intelligent que moi, pourra-t-il me dire de quoi il s'agit !

M. Schouppe connaît-il mal ou interprète-t-il mal

*Europese Commissie heeft op 15 februari 2008 een verslag voorgesteld waarin ze rekening houdt met de voorstellen die het afgelopen jaar zijn geformuleerd tijdens de conferentie van Europese regio's die worden overvlogen.*

*Samen met de andere gewesten hebben we de zaak eens bekeken. Er werden voorstellen geformuleerd over isolatieprogramma's en dergelijke.*

*Uit de evaluatie van de Europese richtlijn blijkt dat het aantal personen dat last heeft van vliegtuiglawaai sinds de invoering van de richtlijn is gestegen. Dat heeft vooral te maken met de toename van het aantal vluchten.*

*Ik heb de conclusies van de evaluatie en het geluidskadaster van Leefmilieu Brussel overgemaakt aan staatssecretaris Schouppe. Het laatstgenoemde document toont aan dat de geluidsoverlast van vliegtuigen is toegenomen in het Brussels Gewest.*

*Hij beweert namelijk in zijn nota dat het aantal mensen dat zeer veel last heeft van vliegtuiglawaai, afneemt en dat er sprake is van een sociale evolutie op het gebied van vliegtuiglawaai. Ik begrijp hoegenaamd niet wat dat laatste betekent.*

*Ik heb nog niet de kans gehad om met de heer Schouppe te discussiëren en weet niet of hij het dossier goed kent.*

*Volgens de nota van de heer Schouppe zal de federale overheid de gewesten ook een samenwerkingsakkoord voorstellen. Een jaar geleden stonden we dicht bij zo'n akkoord met de heer Landuyt. Wij zijn voor een akkoord, op voorwaarde dat de federale overheid haar verantwoordelijkheid neemt en besprekingen organiseert.*

*De heer Schouppe vraagt ook een harmonisering van de Vlaamse en Brusselse geluidsnormen. Als het Vlaams Gewest de Brusselse normen overneemt, zullen we alle informatie bezorgen. We zijn echter niet van plan de Brusselse normen af te schaffen.*

*Er is een groot verschil tussen de voorstellen van de heer Leterme en de heer Schouppe. Volgens de nota-Schouppe zal de regering het aantal nachtvluchten bevroren. Dat is heel wat minder overtuigend dan de 'kleine nacht' die de heer*

le dossier ? Je n'ai pas encore eu l'occasion de beaucoup discuter avec lui pour le savoir.

La note de M. Schouppe indique également que l'Etat fédéral proposera aux Régions de conclure un accord de coopération. Il y a un an déjà, nous étions dans ce cadre extrêmement proches d'un accord avec M. Landuyt. Il s'agit d'un accord qui compléterait les autres propositions sur les plans de vols. Nous sommes évidemment favorables à un tel accord, à condition toutefois que le fédéral prenne ses responsabilités et organise les discussions.

Par ailleurs, la note envisage également l'harmonisation des normes de bruit entre les Régions flamande et bruxelloise. Dans l'hypothèse où la Région flamande adopte les normes de bruit bruxelloises, nous sommes prêts à lui fournir les informations nécessaires (références, calcul) pour l'y aider. A l'heure actuelle, celle-ci ne dispose effectivement pas de normes semblables. Toutefois, au cas où cela reviendrait à supprimer les normes bruxelloises en omettant les nombreuses décisions de justice rappelant leur caractère proportionnel, nous n'adhérerons pas à cette proposition.

L'incohérence entre les propositions de M. Leterme et celles présentées par M. Schouppe à un peu plus d'un mois d'intervalle est édifiante. Ainsi, la note prévoit que "le gouvernement veillera à geler le nombre de vols de nuit". On est loin de la "petite nuit" proposée par M. Leterme. Cette ambition louable s'est en effet transformée en "instauration de périodes de calme sans décollages pendant les nuits du week-end pour tous les riverains en concertation avec le secteur", sans plus de précisions.

Enfin, M. Schouppe envisage l'installation d'un Instrument Landing System sur la piste 07/L, une proposition qui avait pourtant été écartée des discussions au cours de ces quatre dernières années. Cette disposition est effectivement la porte ouverte aux atterrissages, de jour comme de nuit et par tout temps, en passant au-dessus des quartiers densément peuplés du nord de Bruxelles. C'est inacceptable !

A la lecture de la note de M. Schouppe, mais aussi à la vue des événements récents, je tiens à rappeler avec force que les critères de densité de

*Leterme voorstelde.*

*De heer Schouppe wil ook een Instrument Landing System op baan 07/L, hoewel dat voorstel de voorbije jaren afgewezen werd. Het zet immers de deur open voor landingen onder alle omstandigheden, ook 's nachts en bij slecht weer, via een route over de dichtst bevolkte delen van Brussel. Dit is onaanvaardbaar!*

*Het criterium van de bevolkingsdichtheid en de veiligheid van de mensen die onder de vliegroutes wonen zijn essentieel voor elke duurzame oplossing.*

*Ik hoop dat de rede het haalt. Om dat te bereiken, moeten we onenigheid vermijden tussen de Brusselse gemeenten onderling, maar integendeel de Brusselse krachten bundelen.*

*Wat het gebruik van landingsbaan 07 betreft, kan ik geen commentaar geven voordat ik een objectieve verantwoording heb gekregen, maar de windnormen verklaren volgens mij niet alles.*

population, de limitation des nuisances pour le plus grand nombre et de sécurité des personnes survolées constituent les lignes directrices principales préalables à toute solution durable pour l'aéroport de Bruxelles-National.

J'ose encore espérer que, dans ce dossier, la raison l'emportera. Nous continuerons de manière constructive à le défendre avec la plus grande vigilance. Dans ce cadre, il importe également de préserver les communes bruxelloises de la discorde. Ne nous déchirons pas entre nous, car cette situation risque de faire le lit de ceux qui souhaitent nuire à la Région bruxelloise. J'en appelle à coordonner et à réunir nos forces dans ce dossier fondamental pour la qualité de vie de tous les Bruxellois.

Concernant l'atterrissage sur la piste 07 depuis mai, je ne ferai pas de commentaires, car nous attendons une objectivation des raisons du choix de cette piste. A mon avis, les normes de vent n'expliquent pas tout. J'attends donc que l'on me démontre et objective ce choix. Aujourd'hui, je ne dispose pas des arguments.

**Mme la présidente.**- Outre les deux interpellants, je donnerai exceptionnellement la parole à Mme Carthé, puisqu'il s'agissait à la base d'une question d'actualité.

La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.**- On peut considérer que, sur ce dossier, les forces politiques de ce parlement se rejoignent. Cette volonté existait déjà sous la législature précédente.

Le dossier du survol des avions fait partie de ces questions surréalistes qui animent la politique belge. Vous nous avez rappelé les rétroactes de ce dossier, les tergiversations, les atermoiements, les propos de mauvaise foi tenus aujourd'hui par le nouveau secrétaire d'Etat fédéral à la Mobilité. Vous nous avez rappelé qu'il n'existe toujours pas d'accord.

Mais sur des dossiers emblématiques comme celui-ci, les différents groupes politiques de cette assemblée s'unissent pour faire entendre la voix des Bruxellois à l'égard du fédéral et de la Région flamande.

**Mevrouw de voorzitter.**- Naast de twee interpellanten zal ik uitzonderlijk ook het woord geven aan mevrouw Carthé, die oorspronkelijk een dringende vraag over dit onderwerp had ingediend.

Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans** *(in het Frans).*- *Het vliegtuigdossier is een van die surrealistische dossiers die de Belgische politiek kenmerken maar die de verschillende fracties van dit parlement ertoe aanzetten een gemeenschappelijk front te vormen om de stem van de Brusselaars te laten horen aan de federale overheid en het Vlaams Gewest.*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Grimberghs.

**M. Denis Grimberghs.**- Les réponses très précises des ministres démontrent que Bruxelles joue sa part, sans toutefois risquer de se faire confisquer ses compétences. L'essentiel du débat repose entre les mains du gouvernement fédéral, mais il est légitime que nous veillions à avoir ici un débat sur la manière dont nous le manipulons.

Ensuite, l'impatience des Bruxellois et le discrédit du monde politique dans cette affaire sont énormes. Les gens pensent que nous sommes définitivement incapables de trouver une solution dans ce dossier et ce, au détriment de tous les groupes politiques.

Je ne renoncerai pas à essayer de trouver un accord avant les prochaines élections. Pour cette raison-là, nous avons une obligation de résultats dans les prochains mois. Si nous nous présentons aux élections de 2009 sans solution, nous allons au-devant de réactions de grave mécontentement, quelles que soient les formations politiques. La surenchère entre nous dans ce dossier ne livrera aucun bénéfice.

La deuxième raison pour laquelle je pense qu'on peut et qu'on doit avancer, c'est que, comme le ministre-président, j'estime qu'il faut un accord où tous soient gagnants, y compris les acteurs économiques. Je ne peux pas comprendre que les acteurs économiques qui souhaitent maintenir l'activité aéroportuaire aux portes de Bruxelles ne prennent pas conscience du fait que leur intérêt est que cela se passe sans provoquer l'ire de la population, des décisions de justice, etc. Les perturbations continueront de plus belle si on ne trouve pas de solution. Il faut donc en chercher une à tout prix.

Je pense que créer une conférence du consensus dans cette commission et croire que nous entendrons des techniciens nous dire tous la même chose est utopique. Certains d'entre eux pourraient peut-être discuter du dossier, par exemple à l'Académie des sciences, et nous faire part ensuite des résultats de leur conférence du consensus, mais sincèrement, je pense que nous pourrions avoir autant de réponses différentes que nous entendrions de techniciens.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Grimberghs heeft het woord.

**De heer Denis Grimberghs** *(in het Frans).*- *Uit de antwoorden van de ministers blijkt dat Brussel zijn deel doet, zonder evenwel zijn bevoegdheden te overschrijden. De hoofdbevoegdheid is in handen van de federale overheid, maar het is legitiem dat wij hier een debat houden over de manier waarop wij dat dossier willen beïnvloeden.*

*Het ongeduld van de Brusselaars is bijzonder groot. Zij denken dat wij niet in staat zijn om een oplossing te vinden en dat brengt alle politieke partijen in diskrediet. Wij moeten daarom alles in het werk stellen om voor de komende gewestverkiezingen een oplossing te vinden. Als wij zonder oplossing naar de verkiezingen trekken, kunnen alle partijen zich aan een grote ontevredenheid verwachten. Een opbod tussen de partijen zal niemand ten goede komen.*

*Er is nood aan een akkoord waar iedereen, met inbegrip van de bedrijven, baat bij heeft. De bedrijven moeten toch ook begrijpen dat zolang de luchthaven op een steenworp van Brussel ligt, de bevolking zich zal blijven verzetten, er rechtzaken worden aangespannen enzovoort.*

*Ik vrees dat de deskundigen over vliegtuigverkeer zeer uiteenlopende standpunten verkondigen. Hun meningen kunnen het debat misschien wat stofferen, maar zullen niet tot een oplossing leiden.*

Ecouter l'un ou l'autre technicien nous permettra éventuellement d'obtenir quelques pièces informatives supplémentaires, mais je ne crois pas que cela nous permettra de trouver une solution.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Carthé.

**Mme Michèle Carthé.**- Je voudrais souligner, comme Mme Schepmans, que la majorité et l'opposition se rejoignent dans ce dossier. Je n'espère qu'une seule chose : que cela se répercute sur l'ensemble des bourgmestres, qu'ils soient du sud-est, du centre ou du nord-ouest. C'est important.

J'ai bien entendu que les représentants du gouvernement partagent notre scepticisme quant à l'explication de l'orientation des vents pour utiliser la piste 07 pendant plus de trois semaines, ce qui a provoqué le survol de Bruxelles d'est en ouest pendant tout ce temps. L'interrogation subsiste. Je crois effectivement que les réponses devront venir du niveau du fédéral.

*- Les incidents sont clos.*

\_\_\_\_\_

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Carthé heeft het woord.

**Mevrouw Michèle Carthé** *(in het Frans).*- *De meerderheid en de oppositie zitten op dezelfde lijn in dit dossier. Ik hoop dat alle Brusselse burgemeesters ook eensgezind zullen handelen.*

*De luchthaven heeft baan 07 drie weken lang gebruikt. Dat had gezegd met de windrichting te maken. Ik vind dat een twijfelachtige uitleg. Er zal een oplossing moeten komen van de federale overheid.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

\_\_\_\_\_