



**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 9 MARS 2010**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 9 MAART 2010**

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**INHOUD****INTERPELLATIONS**

6

INTERPELLATIES

6

- de M. Arnaud Pinxteren

6

- van de heer Arnaud Pinxteren

6

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 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, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,

concernant "le nouveau plan de survol du trafic aérien de l'aéroport de Zaventem".

Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,

6

Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,

6

concernant "le nouveau plan de dispersion pour l'aéroport et les conséquences pour Bruxelles".

Interpellation jointe de M. Didier Gosuin,

6

Toegevoegde interpellatie van de heer Didier Gosuin,

6

concernant "la concertation de la Région bruxelloise sur le nouveau plan de répartition des nuisances de l'aéroport de Bruxelles-National et les conséquences du développement aéroportuaire".

betreffende "het overleg in het Brussels Gewest over het nieuwe plan voor spreiding van de hinder van de luchthaven Brussel-Nationaal en de gevolgen voor het luchtverkeer".

| | | | |
|--|----|--|----|
| Interpellation jointe de Mme Fatiha Saïdi, concernant "le Plan fédéral de survol des avions". | 7 | Toegevoegde interpellatie van mevrouw Fatiha Saïdi, betreffende "het federale plan voor het luchtverkeer boven Brussel". | 7 |
| Interpellation jointe de M. Paul De Ridder, concernant "le nouveau plan de survol du trafic aérien". | 7 | Toegevoegde interpellatie van de heer Paul De Ridder, betreffende "het nieuwe spreidingsplan voor de vliegtuigen". | 7 |
| <i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Greet Van Linter, Mme Brigitte De Pauw, Mme Evelyne Huytebroeck, ministre, M. Arnaud Pinxteren, M. Jef Van Damme, M. Didier Gosuin, Mme Fatiha Saïdi.</i> | 20 | <i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Greet Van Linter, mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister, de heer Arnaud Pinxteren, de heer Jef Van Damme, de heer Didier Gosuin, mevrouw Fatiha Saïdi.</i> | 20 |
| QUESTIONS ORALES - de M. Bertin Mampaka Mankamba | 48 | MONDELINGE VRAGEN - van de heer Bertin Mampaka Mankamba | 48 |
| 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, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement, concernant "appel à projets 'quartiers durables'". | 48 | aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting, betreffende "de oproep tot projecten inzake duurzame wijken". | 48 |
| - de M. Bertin Mampaka Mankamba | 52 | - van de heer Bertin Mampaka Mankamba | 52 |
| 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, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement, | | aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting, | |

concernant "le soutien de l'achat de véhicules électriques par les services publics".

- de Mme Elke Roex

55

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, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,

concernant "l'application de l'ordonnance relative au subventionnement des associations et des projets ayant pour objectif l'amélioration de l'environnement urbain".

- de M. Fouad Ahidar

59

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, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,

concernant "les problèmes récurrents des déchets abandonnés dans le bois du Laerbeek".

betreffende "de steun voor de aankoop van elektrische voertuigen door de overheidsdiensten".

- van mevrouw Elke Roex

55

aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,

betreffende "de toepassing van de ordonnantie met betrekking tot het subsidiëren van de verenigingen en de projecten ter verbetering van het stedelijk leefmilieu".

- van de heer Fouad Ahidar

59

aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,

betreffende "de steeds terugkerende problemen met zwerfvuil in het Laarbeekbos".

*Présidence : M. Hervé Doyen, président.
Voorzitterschap: de heer Hervé Doyen, voorzitter.*

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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 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'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "le nouveau plan de survol du trafic aérien de l'aéroport de Zaventem".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "le nouveau plan de dispersion pour l'aéroport et les conséquences pour Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE M. DIDIER GOSUIN,

concernant "la concertation de la Région bruxelloise sur le nouveau plan de répartition des nuisances de l'aéroport de Bruxelles-National et les conséquences du développement aéroportuaire".

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELijke ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING,

EN TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRAND-BESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "het nieuwe plan voor het luchtverkeer boven Zaventem".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "het nieuwe spreidingsplan voor de luchthaven en de gevolgen voor Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN,

betreffende "het overleg in het Brussels Gewest over het nieuwe plan voor spreiding van de hinder van de luchthaven Brussel-Nationaal en de gevolgen voor het luchtverkeer".

INTERPELLATION JOINTE DE MME FATIHA SAÏDI,

concernant "le Plan fédéral de survol des avions".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DE RIDDER,

concernant "le nouveau plan de survol du trafic aérien".

M. le président.- La ministre Evelyne Huytebroeck répondra aux interpellations.

La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- La presse faisait état ce vendredi 26 février d'un accord au gouvernement fédéral sur les nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National. Cet accord était attendu et, dans la foulée de cet accord, tant la presse que les acteurs fédéraux du dossier étaient plus qu'enthousiastes.

Cependant, depuis lors, des documents circulent et les analyses se font plus nuancées. J'ai moi-même pris connaissance de l'accord et cette lecture m'amène à formuler une série de remarques.

Tout d'abord, le texte rappelle les restrictions d'exploitation et l'utilisation des pistes décidées en décembre 2008. Nous avons déjà eu l'occasion d'en discuter. Ces restrictions d'exploitation constituaient, pour nous, un pas dans la bonne direction. L'accord fait état de la mise en oeuvre - très progressive, faut-il le dire - de ces mesures. Il n'y a là évidemment rien à redire.

L'accord s'attaque ensuite aux dossiers non élucidés ou tranchés en 2008 : la question des routes et celle des normes de vent. Ces questions sont évidemment éminemment sensibles puisque - et M. Bert Anciaux l'avait très bien compris à l'époque - elles organisent la dispersion des nuisances sonores.

Il convenait donc de mettre de l'ordre dans ces deux thématiques - les normes de vent et les routes - afin de rétablir une certaine stabilité après le chaos causé par les plans de dispersion successifs.

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW FATIHA SAÏDI,

betreffende "het federale plan voor het luchtverkeer boven Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DE RIDDER,

betreffende "het nieuwe spreidingsplan voor de vliegtuigen".

De voorzitter.- Minister Evelyne Huytebroeck zal de interpellations beantwoorden.

De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *De pers maakte op 26 februari gewag van een federaal regeerakkoord met betrekking tot de geluidshinder van de luchthaven. De federale partners waren zeer enthousiast.*

In het akkoord wordt verwezen naar de voorwaarden voor het gebruik van de banen van de luchthaven, waarover in december 2008 een beslissing werd genomen. ECOLO beschouwde die voorwaarden als een stap in de goede richting.

Voorts wordt er verwezen naar een aantal zaken waarover in 2008 nog geen beslissing was genomen, namelijk de vliegroutes en de windnormen. Die zijn immers van groot belang voor de spreiding van de geluidshinder.

Er moet orde op zaken worden gesteld in die normen om opnieuw een zekere stabiliteit te kunnen bereiken. De opeenvolgende spreidingsplannen leidden enkel tot meer chaos.

Blijkbaar heeft men rekening gehouden met de verzuchtingen van het Brussels Gewest over de windnormen.

Ik ben echter minder te spreken over de vliegroutes. Een aantal wijken in het oosten van Brussel krijgen minder overlast, maar het centrum en het noorden van het Brussels Gewest krijgen meer vliegtuigen over zich heen.

Ik wil het nog hebben over de beruchte wijziging in de linkse bocht oostwaarts van baan 25 rechts. Vroeger draaiden de vliegtuigen op een hoogte

Tout d'abord, concernant les normes de vent, je constate que les demandes de la Région bruxelloise semblent avoir été entendues. C'est plutôt positif.

En revanche, en ce qui concerne les routes aériennes, je suis plus mitigé. En effet, mon impression générale est que la redéfinition des routes est en réalité un jeu à somme nulle où la modification de certaines routes permet de soulager des quartiers lourdement survolés. Ces derniers sont essentiellement situés à l'est de Bruxelles comme les Woluwe, les quartiers de Schaerbeek, d'Evere et de l'Oostrand. Cependant, si ces quartiers sont soulagés, c'est au détriment d'autres quartiers comme les quartiers centraux de notre Région. On n'observe pas non plus d'amélioration à ce stade de la situation du nord de Bruxelles : Neder-Over-Hembeek et Laeken-De Wand.

Je terminerai par une analyse rapide des routes et de la fameuse modification du virage à gauche au décollage de la piste 25 droite. Il s'agit d'un virage qui se dirige vers l'est et qui survolait auparavant les Woluwe à 1.700 pieds. Il a été décidé que ce virage s'opérerait plus tard, c'est-à-dire à 2.200 pieds. Il se fera donc plus loin sur le territoire de la Ville.

De plus, alors que ce virage vers l'est suivait une balise - la balise d'Huldenberg -, maintenant ce suivi de balise n'est plus obligatoire. Cela fait que nous allons avoir un éclatement et une dispersion sur le sud-est de Bruxelles de tous les avions à destination de l'est de l'Europe. Cela a pour conséquence le survol de quartiers qui étaient préservés jusqu'à présent, dans les communes d'Etterbeek, Auderghem et Ixelles.

Je constate qu'il n'y a pas dans cet accord de remise en cause du survol de Bruxelles, ni du survol de zones densément peuplées par essence, contrairement au principe énoncé dans l'accord. Il y a une intensification de l'utilisation de la route du canal qui est imposée depuis janvier 2003. Il y a une concentration des nuisances sur le territoire de la Ville de Bruxelles et de nouveaux quartiers sont victimes des nuisances aériennes.

Cette lecture se révélera pour d'aucuns un peu pessimiste, mais je préfère être critique dans ce dossier, tout en reconnaissant les avancées qui ont

van 1.700 voet boven Sint-Pieters- en Sint-Lambrechts-Woluwe. Nu wordt de bocht pas gemaakt op een hoogte van 2.200 voet, iets verder boven het Brussels grondgebied.

Op die manier hoeven de vliegtuigen niet langer het baken van Huldenberg te volgen. De vluchten naar Oost-Europa zullen zich daardoor boven het zuidoostelijk deel van het gewest verspreiden, boven de gemeenten Etterbeek, Oudergem en Elsene, die in het verleden geen geluidshinder ondervonden.

In tegenstelling tot wat aangekondigd werd in het akkoord, worden de dichtbevolkte gebieden niet ontzien. De kanaalroute wordt intensiever gebruikt en de hinder wordt geconcentreerd boven de stad Brussel.

Sommigen zullen mijn interpretatie van het akkoord wat pessimistisch vinden. Ik erken wel degelijk dat er vooruitgang is geboekt inzake de exploitatiebeperkingen en de hertekening van de routes. Met de veiligheid en de levenskwaliteit van de Brusselaars wordt er in dit akkoord echter geen rekening gehouden. Het lijkt daarom meer op een nieuw plan voor de spreiding van de geluidshinder boven Brussel.

De Franstalige onderhandelaars hebben ongetwijfeld hun uiterste best gedaan, maar er zijn geen duidelijke bakens uitgezet voor de toekomst van deze luchthaven in de nabijheid van de hoofdstad: er zijn geen jaarmaxima voor de luchtbewegingen vastgesteld, er wordt geen onafhankelijk controle-instituut voor de geluidshinder opgericht en de Brusselse geluidsnormen worden nog steeds in twijfel getrokken. Mijn ongerustheid is dus niet weggenomen.

De federale regering overweegt om die beslissingen in een wet te gieten, omdat dit meer rechtszekerheid biedt. Het voorontwerp voorziet bovendien in capaciteits-, veiligheids- en milieueffectenstudies. Dat maakt het mogelijk om beter onderbouwde beslissingen te nemen, bijvoorbeeld met betrekking tot een lowcostterminal. Brussel heeft altijd al gevraagd dat hiervoor een effectenstudie zou worden uitgevoerd.

Heeft er overleg tussen de federale regering en de

été décidées en termes de restrictions d'exploitation et de recalibrage de certaines routes. Mais la question de la sécurité et de la qualité de vie des Bruxellois reste pendante et n'a pas été reconnue par cet accord. Les différents éléments que j'ai évoqués ici m'amènent à penser qu'il s'agit plutôt d'un nouveau plan de répartition des nuisances sur Bruxelles.

Les négociateurs francophones au fédéral ont sans doute fait de leur mieux. Toutefois, force est de constater qu'aucune balise claire n'est posée pour l'avenir d'un aéroport à proximité de la capitale : il n'y a pas de limitation du nombre de mouvements annuels, ni d'institut des nuisances sonores indépendant, et enfin, le risque d'une remise en cause des normes de bruit bruxelloises existe toujours. Je suis par conséquent encore inquiet.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral envisage une nouvelle fois de couler ces décisions dans une loi, ce qui offre l'avantage de la stabilité juridique. L'avant-projet de loi prévoit à ce stade de réaliser des études de capacité, des études de sécurité et des études d'incidence environnementale. En cas de nouveau schéma aérien, et pour autant que le ministre de la Mobilité le décide, cela permettrait d'éclairer mieux les décisions, par exemple, d'un terminal low-cost à la lumière d'une étude d'incidence, demandée par les autorités bruxelloises.

Une concertation a-t-elle eu lieu entre les autorités fédérales et régionales compétentes avant l'entérinement de ces décisions par le Conseil des ministres du 26 février ? Les modifications apportées aux routes et aux normes de vent correspondent-elles aux revendications que vous avez exprimées à plusieurs reprises avec le ministre-président ?

Quel est l'impact des mesures précédemment adoptées, en décembre 2008, sur la qualité de vie des Bruxellois ? Quel est l'impact attendu de ces nouvelles décisions sur la qualité de vie des Bruxellois et les nuisances subies ? Bruxelles Environnement a-t-il pu se pencher sur cette question ?

Un accord de coopération est-il prévu dans le cadre de l'adoption du projet de loi évoqué, comme le préconise le Conseil d'État dans son avis sur le premier avant-projet de loi ? Un accord de coopération est-il prévu avec les Régions

betrokken gewestregeringen plaatsgehad, voordat die beslissingen op de ministerraad van 26 februari werden goedgekeurd?

Komen de wijzigingen van de routes en de windnormen overeen met de eisen die de minister-president meermalen heeft geformuleerd?

Welke invloed hebben de maatregelen die in december 2008 werden genomen op de levenskwaliteit van de Brusselaars gehad? Welke invloed zullen de nieuwe beslissingen hebben? Heeft Leefmilieu Brussel dit onderzocht?

Zal er een samenwerkingsakkoord worden gesloten over de uitvoering van de nieuwe wet, zoals de Raad van State aanbeveelt?

concernées ?

M. le président.- La parole est à M. Van Damme pour son interpellation jointe.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Le nouveau plan de dispersion des vols au-dessus de Bruxelles, annoncé à la fin de la semaine dernière, devrait être transposé dans une loi. Ce n'est pas pour autant qu'il résoudra tous les problèmes.*

M. Schouuppe a tenu compte d'un nouveau critère, à savoir la densité de population de la zone survolée. Cependant, la conclusion qu'il tire ne correspond pas à la réalité. Ainsi, selon lui, il convient d'utiliser la route du canal, moins densément peuplée, et de décharger les périphéries nord et est de la ville. Ce raisonnement est étonnant. Depuis quand la route du canal survole-t-elle des zones peu peuplées, et depuis quand les périphéries nord et est sont-elles fort peuplées ?

J'ai été surpris de l'absence de réaction des quatre membres bruxellois du gouvernement fédéral. J'ai toutefois été encore plus étonné d'entendre le ministre-président déclarer que son gouvernement n'avait pas été associé à la réalisation de ce nouveau plan de dispersion. Lundi cependant, sa porte-parole annonçait le contraire.

Mme la ministre, la Région a-t-elle, oui ou non, été associée à la réalisation du plan de dispersion ? En étiez-vous personnellement informée ou était-ce uniquement le cas du ministre-président ? Pourquoi le gouvernement bruxellois a-t-il communiqué de manière contradictoire à ce sujet ? A-t-il pris position ?

Le ministre-président ne cite que les points positifs, en omettant les points négatifs.

Les quartiers situés dans la zone du canal sont parmi les plus densément peuplés d'Europe, avec quelque 15.000 à 25.000 habitants au km². On peut dès lors difficilement comprendre l'argument invoqué par M. Schouuppe d'une faible densité de population pour justifier l'usage renforcé de la route du canal. Quant au gouvernement bruxellois, il réagit à peine, voire même de manière positive !

De plus, n'est-il pas contradictoire que la zone qui

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Jef Van Damme.- Eind vorige week kregen we plots te horen dat het nieuwe spreidingsplan voor Brussel eindelijk een feit was. Dat nieuwe spreidingsplan zou alles oplossen: het zou immers in een wet worden gegoten. Op zich is het goed om knopen door te hakken. Toch is het niet omdat men een wet goedkeurt, dat het om een goede beslissing gaat.

De heer Schouuppe zei dat er een nieuw criterium zou worden gehanteerd, namelijk de bevolkingsdichtheid van het overgevlogen gebied. De conclusie van de heer Schouuppe was nogal contradictorisch: men zou de minder dichtbevolkte kanaalroute gebruiken, terwijl de oost- en de noordrand zouden worden ontlast. Dat is wel een erg bizarre redenering. Sinds wanneer is de kanaalroute niet dichtbevolkt en zijn de noord- en oostrand dat wel? De redenering van de heer Schouuppe stemt niet overeen met de werkelijkheid.

Ik was nog meer verwonderd dat ik bij de Brusselse excellenties in de federale regering geen enkele reactie bespeurde. Er zitten vier Brusselse vicepremiers in de federale regering. Geen van hen leek de absurde redenering van de heer Schouuppe een probleem te vinden. Maar nog meer schrok ik, toen ik hoorde dat de minister-president antwoordde dat hij niet op de hoogte was van het nieuwe spreidingsplan en dat zijn regering niet betrokken was geweest bij de opmaak ervan. Maandag wachtte ons nog een verrassing. De minister-president liet via zijn woordvoerster weten dat het gewest toch bij de opmaak van het spreidingsplan was betrokken.

Mevrouw de minister, kunt u me zeggen of het gewest al dan niet bij de opmaak van het spreidingsplan was betrokken? Heeft de Brusselse regering al dan niet een standpunt ingenomen? Bent u persoonlijk op de hoogte gehouden of was dat alleen het geval voor de minister-president? Het is belangrijk te weten in welke mate de Brusselse regering betrokken werd bij de opmaak van het spreidingsplan. Waarom stuurt ze hierover tegenstrijdige berichten de wereld in?

De minister-president haalt enkel de goede punten

subira le plus les nuisances aériennes soit celle que l'accord de gouvernement prévoit de revaloriser, à travers la création de parcs, de logements et de structures d'accueil de la petite enfance ?

Dans la note du gouvernement fédéral figure que les avions les plus lourds emprunteront de préférence la route du canal, et les avions plus légers celle de la périphérie nord et est. Je vous épargne les détails techniques. J'espère que vous insisterez auprès du gouvernement fédéral pour qu'il change ce plan.

van het plan aan: hij zegt dat er minder zal worden gevlogen over de noord- en de oostrand en dat er hoger zal worden gevlogen, maar de negatieve punten vermeldt hij jammer genoeg niet.

Weliswaar heeft de heer Schouppe heel duidelijk in zijn mededeling van vrijdag gezegd dat vanaf nu de "dunbevolkte" route over het Kanaal meer zal worden gebruikt. Ik citeer hem letterlijk. Ter informatie: de wijken in de kanaalzone hebben een bevolkingsdichtheid van 15.000 tot 25.000 inwoners per km². Er is geen enkel gebied in Europa dat even dichtbevolkt is. Zelfs het centrum van Parijs is dunner bevolkt. Ik begrijp dus echt niet waarom dat argument wordt gebruikt in het nieuwe spreidingsplan en waarom de Brusselse regering amper reageert. Blijkbaar vindt u het normaal dat wijken in Molenbeek, Anderlecht, Laken en de Vijfhoek extra overlast over zich heen krijgen door de nieuwe regels. De Brusselse regering blijft sprakeloos, of reageert zelfs positief!

Het regeerakkoord voorziet in de lijn van de plannen van de vorige minister van Openbare Werken in een herwaardering van de kanaalzone met stedelijke parken (bij Tour & Taxis en de Ninoofsepoort), huisvesting (de woontorens aan de Sainctelettesquare, de Ninoofsepoort en Tour & Taxis) en kinderopvang (crèches en scholen).

Het is toch contradictorisch dat het gebied waar heel veel nieuwe huisvesting is gepland extra overlast van vliegtuigen over zich heen zal krijgen?

In de nota van de federale regering staat letterlijk dat de zwaardere vliegtuigen bij voorkeur de kanaalroute zullen gebruiken en de lichtere vliegtuigen bij voorkeur de noord- en de oostrand. Ik bespaar u de technische details. Het gaat er bij mij niet in dat de Brusselse regering daar niet luid en duidelijk tegen protesteert. Ik hoop dat u er bij de federale regering sterk zult op aandringen om dit plan te wijzigen.

M. le président.- La parole est à M. Gosuin pour son interpellation jointe.

M. Didier Gosuin.- Avec beaucoup d'emphase, M. Schouppe a annoncé qu'avec l'élaboration de son plan, il mettait fin à dix ans d'instabilité.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- Staatssecretaris Schouppe beweert dat hij met zijn nieuw spreidingsplan een einde maakt aan tien

Ce nouveau plan de répartition, qui se limite strictement aux compétences de l'État fédéral, ne semble pas avoir fait l'objet d'une concertation avec les deux autres Régions. Néanmoins, de par les demi-réponses du ministre-président ou l'absence de réponse structurée de la part du gouvernement bruxellois, je suis enclin à penser - comme M. Van Damme - qu'il existe en réalité un accord tacite sur les dispositions qui ont été prises.

S'il est vrai qu'il y a des avancées, la problématique aéroportuaire semble globalement patiner. Mon propos n'est évidemment pas de vous interroger sur les décisions qui ont été prises par le ministre fédéral qui, somme toute, avance dans le cadre de ses prérogatives, mais de savoir comment la Région bruxelloise s'organise ou ne s'organise pas dans ce débat.

Quels sont, par exemple, les outils mis en place ? Comment les concertations sont-elles entreprises sur des sujets plus vastes comme, par exemple, l'établissement du cadastre de bruit, que nous réclamons depuis longtemps ? Plus rien ne bouge sur ce plan-là depuis 2004, alors que ce cadastre de bruit serait un élément scientifique qui nous permettrait de mieux valider ou invalider les derniers choix.

Comprenez, dès lors, un certain embarras de notre part eu égard aux décisions qui viennent d'être prises. Il est difficile pour le simple citoyen de dire avec beaucoup de certitude quels sont les dégâts collatéraux de telle ou telle décision. Je suis tout à fait épater de voir certains collègues tirer des conclusions définitives sur ce qui n'a pas encore été mis en place de manière très précise !

Par ailleurs, nous réclamons aussi depuis des années la création d'un organisme autonome de contrôle. Depuis le moment où MM. Anciaux et Landuyt ont mis la pétaudière à Belgocontrol, plus personne ne sait avec plus ou moins de précision ce qu'il faut faire et comment il faut le faire. Nous ne savons d'ailleurs pas qui contrôle qui. Le gouvernement bruxellois n'a posé aucun acte en vue de relancer la concertation et d'imposer la mise en place d'un organisme public autonome.

J'ai le sentiment que le gouvernement attend, jusqu'au moment où un embryon de texte pourra être porté à l'attention des parlementaires.

jaar politieke instabiliteit. Blijkbaar heeft de federale overheid geen overleg gepleegd met de gewesten. Uit het uitblijven van een reactie van de Brusselse regering leid ik echter af dat er een soort van stilzwijgend akkoord bestaat.

Er is weliswaar vooruitgang geboekt, maar het probleem is lang niet van de baan. Ik wil vooral weten hoe de Brusselse regering zich in dit debat opstelt.

Hoe wordt het overleg georganiseerd over de opmaak van een geluidskadaster? Sinds 2004 gebeurt er niets meer. Een kadastr is nochtans een objectief wetenschappelijk beleidsinstrument.

Het is niet eenvoudig om nu al in te schatten wat de gevolgen zullen zijn van het nieuwe spreidingsplan. Ik vind dat sommige commissieleden nogal overhaaste conclusies trekken.

We eisen al jaren de oprichting van een onafhankelijk controleorgaan. Sinds de heren Anciaux en Landuyt een zootje hebben gemaakt van Belgocontrol, weet niemand meer precies wat hem te doen staat. Het is niet duidelijk wie wat controleert. De Brusselse regering heeft geen enkele poging ondernomen om het overleg nieuw leven in te blazen en een onafhankelijk controleorgaan op te richten.

Ik heb de indruk dat de regering een afwachtende houding aanneemt.

Wat hebt u gedaan om deze legitieme eis kracht bij te zetten? Belgocontrol is gisteren tien uur vooruitgelopen op windnormen die nooit zijn bevestigd, waardoor er banen zijn gebruikt die niet hadden mogen worden gebruikt. Een onafhankelijk controleorgaan zou meer duidelijkheid in dit dossier kunnen scheppen, maar ik hoor daar niets meer over.

Er is ook nergens sprake van de Europese bepaling met betrekking tot de nachtluchten. Men gaat ervan uit dat de Belgische nachten tot 6 uur 's ochtends duren, terwijl die overal elders tot 7 uur duren. Wat heeft de Brusselse regering de voorbije jaren gedaan om die onderwerpen opnieuw op de onderhandelingstafel te brengen? Bestaat er een studie over de impact van het niet naleven van die Europese bepaling?

Qu'a-t-on fait pour rappeler avec fermeté une exigence somme toute légitime ? Ainsi, hier, Belgoccontrol a anticipé dix heures à l'avance des normes de vent qui ne se sont jamais vérifiées. Résultat, pendant dix heures, on a utilisé des pistes qui ne devaient pas l'être. Un organisme de contrôle indépendant permettrait une plus grande transparence dans ce dossier. Or, je n'en entends plus parler.

Par ailleurs, on ne parle plus non plus du respect de la disposition européenne relative aux vols de nuit. On semble dire de facto que les nuits belges se terminent à six heures du matin et pas à sept heures comme ailleurs. Qu'a entrepris le gouvernement bruxellois ces dernières années pour remettre ces sujets sur la table des négociations et pour objectiver cet aspect important qui provoque des nuisances ? Disposons-nous d'une étude démontrant l'impact du non-respect de cette disposition européenne sur Bruxelles et les populations survolées ?

Je ne sais si l'IBGE a reçu la mission de continuer à suivre ce dossier. En tout état de cause, je n'ai rien vu sortir comme étude de l'IBGE sur les aspects que je viens de souligner.

Je suis intervenu précédemment sur le problème du low-cost. On m'avait alors répondu que la Région bruxelloise se porterait intermédiaire et qu'elle utiliserait les voies de droit. Je constate que, à ce stade, il n'y a que quelques communes qui sont intervenues, que le low-cost progresse et qu'il est fort probable que dans un mois ou deux on nous annonce qu'il est opérationnel.

Tout cela se fait au su et au vu de tous, en ce compris du gouvernement bruxellois. Mais je n'ai vu nulle trace de mise à l'ordre du jour de ce problème, de son état d'avancement, de la volonté de notre gouvernement de recevoir des éclaircissements à ce sujet. Je présume que je pourrai interroger à nouveau le gouvernement dans trois mois, conformément au règlement, et qu'on me répondra qu'on aurait dû faire quelque chose, mais que c'est trop tard et que le low-cost est là.

C'est d'autant plus inquiétant que, pour ces nouveaux plans de répartition, où il semble qu'il y ait des avancées, mais aussi des effets négatifs, il faudrait réclamer une période de validation de

Ik weet niet of Leefmilieu Brussel opdracht kreeg dit dossier te volgen. Ik heb in elk geval geen studie van hen gezien over de aspecten die ik opsomde.

Destijds kreeg ik te horen dat het Brussels Gewest als tussenpersoon zou optreden in rechtszaken tegen de lowcostterminal. Ondertussen hebben alleen enkele gemeenten iets ondernomen en schiet de bouw van de terminal goed op.

Bij mijn weten heeft de Brusselse regering dit probleem nooit ergens aangekaart. Als ik deze interpellatie nog eens houd binnen drie maanden, zult u waarschijnlijk antwoorden dat u iets had moeten doen, maar dat het te laat is.

U moet ook voor het nieuwe spreidingsplan een evaluatieperiode vragen van minstens zes maanden, zodat we kunnen nagaan hoe het systeem werkt bij verschillende weersomstandigheden en configuraties. We mogen het systeem niet overhaast invoeren.

Het plan Schouuppe leidt de aandacht af van de discussie over de toekomst van Brussel-Nationaal. Welk soorten vluchten en welke strategie wil men voor de luchthaven? Moet alles zomaar kunnen? Dat laatste zal zo zijn als de betrokken Gewesten het debat niet op gang trekken.

Hetzelfde geldt voor de harmonisering van de geluidsnormen, die de heer Schouuppe aankondigt.

Ik ben nooit gekant geweest tegen een harmonisering van de geluidsnormen. Waarom voert het Vlaams Gewest de normen van het Brussels Gewest niet in? Waarom beschikt het Vlaams Gewest niet over geluidsnormen?

Luchtvaartmaatschappijen die hun boetes niet vrijwillig betalen, worden in het Brussels Gewest niet vervolgd. Dit verzwakt onze positie tegenover het Vlaams Gewest en de federale overheid. Er worden geen statistieken of verslagen meer opgemaakt. Ik kan dus niet nagaan in welke mate het antigeluidsbesluit wordt uitgevoerd.

In het verleden maakte federaal minister Landuyt een wetsontwerp waarin alle bevoegdheden waren opgenomen. De Raad van State wees er toen terecht op dat er voor een dergelijke wet een samenwerkingsakkoord vereist was. Het

minimum six mois, durant laquelle on pourrait se renseigner sur tous les épisodes météorologiques, de normes de vent, qui permettraient d'utiliser toutes les cartes possibles de procédure de routes telles que reprises dans le nouveau plan Schouuppe. Je demande qu'on ne se précipite pas. J'espère que le gouvernement bruxellois relayera cette volonté.

Ce plan Schouuppe pourrait aussi cacher l'intention de ne pas réfléchir sur ce que l'on veut faire à Bruxelles-National. Quel type de vols, de stratégie aéroportuaire veut-on ? Souhaite-t-on continuer à faire tout et n'importe quoi à Bruxelles-National ? C'est un débat que l'on n'aborde pas, mais qui s'installe dans les moeurs à défaut d'intervention ou de sollicitation de la part des Régions concernées.

Il en est de même concernant l'harmonisation des normes de bruit. J'ai entendu M. Schouuppe dire que tout ceci passerait par une harmonisation des normes de bruit.

Pour ma part, je n'ai jamais été opposé à une harmonisation des normes de bruit. J'ai toujours dit que la Région flamande pouvait prendre les mêmes normes que celles prises par la Région bruxelloise. Pourquoi la Région flamande ne le fait-elle pas ? Pourquoi n'y a-t-il pas de normes de bruit là-bas ? S'il s'agit d'une harmonisation sur le néant, je crains le pire.

J'ai posé une série de questions écrites et je constate que, hormis les compagnies qui payent volontairement leurs amendes, toutes celles qui ne payent pas volontairement ne sont pas poursuivies en Région bruxelloise. Il n'y a pas de sanction par rapport au dépassement des normes de bruit, dès lors qu'une compagnie estime ne pas devoir payer. Évidemment, comme le mot se passe de ne pas payer et que lorsqu'on ne paye pas, on n'est pas poursuivi, c'est un facteur qui est de nature à diminuer notre capacité de pression sur l'autre Région et, particulièrement, sur le fédéral. Qu'en est-il ? Nous n'avons plus de statistiques, plus de rapport. Je ne parviens donc plus à voir exactement comment cet arrêté est activé.

Enfin, j'en viens à cet avant-projet. Il est vrai que l'un des précédents ministres fédéraux - M. Renaat Landuyt - avait souhaité faire un projet de loi qui voulait englober les compétences de tout le monde. Le Conseil d'État avait fort légitimement rappelé

wetsontwerp van staatssecretaris Schouuppe is in verhouding veel bescheidener, omdat het zich uitsluitend op de federale bevoegdheden toespitst. Daardoor is er geen samenwerkingsakkoord nodig. Toch is er in het kader van de uitoefening van de federale bevoegdheden voorafgaand overleg nodig met de andere overheden.

Vond er overleg plaats? Hebt u zelf officieel naar overleg gevraagd? Zal de instemming van het gewest over dit wetsontwerp worden gevraagd, om eventuele neveneffecten weg te werken? Persoonlijk beschik ik vandaag over te weinig informatie om een definitief oordeel over het wetsontwerp te kunnen vellen.

Ik ga ervan uit dat u de gedetailleerde vragen die in mijn tekst zijn opgenomen, zult beantwoorden.

Het Vlaams Gewest heeft wel lef wanneer het zich een groot deel van de CO2-quota toe-eigent. Dat zou het mogen doen, als het zich ook alle hinder zou toe-eigenen.

Hoe zit het met de geluidsoverlast die de Brusselaars moeten verdragen? Hoe heeft het Brussels Gewest zich opgesteld in het geschil tussen de federale overheid en de Gewesten betreffende de verdeling van de CO2-quota van de luchthaven? De lasten moeten evenredig worden verdeeld over de bevolking.

Er is al technische vooruitgang geboekt, maar dat gebeurde zonder overleg te plegen. De regering houdt zich stil. Ik wil graag een aantal eisen overlopen waarover de meeste partijen hier het eens zijn. Zo verwijst ik naar de opstelling van een geluidskadaster.

Er moet ook een onafhankelijk controleorgaan worden opgericht. Welke maatregelen treft u om de komst van een lowcostterminal tegen te houden? Lowcostluchtvaartmaatschappijen werken met flexibeler vertrek- en aankomsttijden. Wat is het standpunt van het Brussels Gewest over het wetsontwerp? Hoe stelt de regering zich op in het debat over de verdeling van de CO2-quota?

qu'il fallait un accord de coopération. Si je comprends bien - et je vous demande bien sûr de m'éclairer à cet égard -, le projet de loi du secrétaire d'État, M. Etienne Schouppe, serait beaucoup plus modeste et ne serait axé que sur les compétences de l'État fédéral de sorte qu'il ne faudrait évidemment pas d'accord de coopération. Néanmoins, il faudrait une concertation préalable car, étant donné que la compétence est partagée entre différents niveaux de pouvoir, l'exercice même de ses propres compétences impose la concertation.

Y a-t-il eu une concertation concernant ce qui a été activé ? Depuis la semaine dernière, l'avez-vous sollicitée officiellement ? Se dirige-t-on bien vers un projet de loi pour lequel je demande, non de la précipitation, mais une validation de façon à pouvoir rencontrer d'éventuels craintes et effets pervers ? À titre personnel, je ne suis pas aujourd'hui suffisamment armé pour pouvoir porter un jugement définitif sur ce projet.

J'ai abordé la question des infractions et des amendes. Dans mon texte, j'ai posé d'autres questions précises que je ne reprendrai pas ici. Je ne doute pas que vous avez pris connaissance du texte et que vous apporterez les réponses détaillées demandées.

Enfin, je profite de cette interpellation pour faire le point sur la problématique de la répartition des quotas de CO₂. Je trouve que la Région flamande est assez "gonflée" lorsqu'elle s'approprie des quotas. On peut le faire dès lors qu'on s'approprie toutes les nuisances.

Qu'en est-il des nombreuses nuisances subies par les Bruxellois ? Dans le litige qui oppose l'Etat fédéral et les Régions relativ à la répartition des quotas de CO₂ de l'aéroport de Bruxelles-National, quels sont les derniers actes posés par le gouvernement bruxellois ? Ceci afin que la répartition envisagée soit légitime au niveau des nuisances reportées sur l'ensemble des populations, quelle que soit leur Région.

Bien qu'une avancée sur le plan technique ait été réalisée, toutefois sans concertation et avec beaucoup d'embarras et de silences de la part du gouvernement bruxellois, je souhaiterais faire le point sur les éléments qui ont contribué à tendre les revendications, relativement partagées par les

différents partis.

Il s'agit notamment du cadastre du bruit. À ce jour, nous ne disposons toujours pas de cet instrument scientifique.

Il s'agit également de la mise en place d'un organe autonome et indépendant. Qu'en est-il des mesures pour empêcher le low-cost, cette nouvelle forme d'exploitation de l'aéroport ? Les heures de départ et d'arrivée des vols low-cost ne sont en effet pas aussi prévisibles que celles des lignes aériennes traditionnelles. Qu'en est-il des mesures prises pour activer l'arrêté ? Comment se positionne la Région bruxelloise dans le cadre du projet de loi ? Que fait-elle concernant le débat sur la répartition des quotas de CO₂ ?

M. le président.- La parole est à Mme Saïdi pour son interpellation jointe.

Mme Fatiha Saïdi.- Cet accord porte sur les nuisances sonores et sur le survol de Bruxelles. Il a été présenté lors du conseil des ministres du 26 février dernier. Il concerne tant la limitation du nombre de vols de nuit, les nuits calmes du week-end, l'utilisation d'avions peu bruyants, les procédures de vol que l'utilisation des pistes.

On le sait aujourd'hui : tous ces points devront être coulés dans un projet de loi qui devrait, nous dit-on, assurer une meilleure sécurité juridique tant aux citoyens qu'aux autorités.

Nous sommes plus satisfaits de voir atterrir ce dossier qui a fait de la haute voltige pendant des années. Cependant, tout en nous réjouissant de cet accord qui comporte d'importantes et d'indéniables avancées, comme la suppression de la route Chabert qui traversait notre Région de part en part, quelques inquiétudes subsistent quant à la santé et au bien-être de nombre de nos citoyens qui subissent les nuisances sonores.

Au-delà des inquiétudes, il y a également des incohérences qui nous reviennent déjà des informations reçues. Ainsi, tandis que M. Etienne Schouppe déclare que tous les atterrissages se réaliseront en CDA (continuous descent approach), permettant une approche lente et continue des pistes, ce qui généreraient en principe moins de nuisances sonores qu'aujourd'hui, Belgoccontrol affirme sur son site que cette technique particulière

De voorzitter.- Mevrouw Saïdi heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Fatiha Saïdi (in het Frans).- Het akkoord dat op de ministerraad van 26 februari werd voorgesteld heeft betrekking op de geluidshinder, de vluchten over Brussel, de beperking van het aantal nachtvluchten, het gebruik van minder lawaaierige vliegtuigen, de vluchtprocedures en het baangebruik.

Om de burgers en de overheid meer rechtszekerheid te bieden, zullen die punten in een wetsontwerp worden gegoten.

Hoewel het akkoord een aantal verbeteringen bevat, zoals de afschaffing van de Chabertroute, neemt het niet alle ongerustheid met betrekking tot de gezondheid en het welzijn van een deel van de Brusselaars weg.

Bovendien is de informatie die wij ontvangen niet altijd even coherent. Zo verklaart de heer Schouppe dat alle landingen in CDA (continuous descent approach), dus in een trage continue beweging, zullen gebeuren om de geluidshinder te beperken, terwijl Belgoccontrol op zijn website beweert dat die techniek bijzonder moeilijk toe te passen is in een druk luchtruim als het onze. De vraag is dus in hoeverre de aangekondigde maatregelen haalbaar zijn.

Wij betreuren voorts dat er geen overleg met het gewest is gepleegd. Wij werden nogmaals genegeerd. Dat herinnert ons aan het trieste

est difficile à implémenter de façon généralisée dans des espaces aériens complexes et concentrés comme chez nous. On constate donc déjà une incohérence entre des mesures annoncées et leur faisabilité.

Bien plus, nous déplorons l'absence de dialogue et de concertation avec notre Région. À nouveau, nous avons été ignorés et cette attitude vient nous rappeler la triste "affaire du terminal low-cost". Pour rappel, cinq communes bruxelloises (Auderghem, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert, Evere et Woluwe-Saint-Pierre) ont introduit une action en cessation au tribunal de première instance de Bruxelles, non seulement pour s'opposer aux travaux pour la construction de ce terminal "low-cost" mais aussi contre l'exploitation future de cette nouvelle infrastructure réalisée, sans aucune concertation avec les communes avoisinantes, sans aucun échange d'informations, sans aucune commission de concertation permettant aux citoyens d'y recevoir de l'information et d'y donner ses positions et, surtout, sans aucun permis d'urbanisme ou étude d'incidence.

Cela m'amène à évoquer une décision prise par le conseil des ministres du 19 décembre 2008, à savoir la création d'un forum ou d'une plateforme de concertation qui serait composée, entre autres, par des bourgmestres. La création d'une telle plateforme serait particulièrement salutaire pour cet échange de l'information, pour la concertation et la négociation.

Notre accord gouvernemental stipule que le gouvernement continuera à plaider au niveau européen pour une suppression totale des vols de nuit. Or, dans le cadre de cet accord, nous n'arrivons même pas à obtenir ici les restrictions que nous avons toujours revendiquées, à savoir l'extension de la nuit aéroportuaire jusqu'à sept heures du matin. On parle aujourd'hui de six heures du matin, ce qui correspond toujours à une heure de perte de sommeil de nos concitoyens et surtout à la non-conformité en regard de la législation européenne qui trace, elle, les contours d'une nuit en termes d'environnement et de nuisances à sept heures du matin.

On a appris également l'existence de la création d'un groupe de travail qui s'est penché sur nombre de paramètres (zones les plus peuplées, direction

verhaal van de lowcostterminal. Vijf Brusselse gemeenten (Oudergem, Schaerbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe, Evere en Sint-Pieters-Woluwe) hebben een vordering tot staking ingediend bij de rechtbank van eerste aanleg van Brussel om zich tegen de bouw en de toekomstige exploitatie van die terminal te verzetten, omdat hierover geen overleg is gevoerd en informatie is uitgewisseld met de omliggende gemeenten, omdat er geen overlegcommissie is opgericht waarin de burgers informatie kunnen vragen en hun standpunt kunnen formuleren, maar vooral omdat er geen stedenbouwkundige vergunning is aangevraagd en omdat er geen effectenstudie is uitgevoerd.

Op 19 december 2008 had de ministerraad beslist om een overlegplatform op te richten, waaraan onder meer de burgemeesters zouden deelnemen. Hoeven staat het daarmee?

Het regeerakkoord bepaalt dat de regering op Europees niveau zal blijven pleiten voor een totale afschaffing van de nachtvluchten. Wij zijn er echter nog niet eens in geslaagd om een uitbreiding van de nacht tot 7 uur 's morgens te bekomen. In het federaal akkoord duurt de nacht maar tot 6 uur 's morgens. Dat betekent één uur minder slaap voor onze medeburgers. Bovendien is het akkoord in strijd met de Europese wetgeving, die bepaalt dat de nacht tot 7 uur 's morgens duurt.

Een werkgroep zal zich over een aantal parameters buigen, zoals de bevolkingsdichtheid, de windrichting, de veiligheid, enzovoort. Het zou interessant zijn om de resultaten en de aanbevelingen van die studie te kennen.

We hebben ook niets vernomen over de oprichting van een onafhankelijk controleorgaan, zoals het Brussels Gewest nochtans geëist had.

Meer nog, voortaan zou de federale bemiddelaar, die dankzij het akkoord verlost is van de klachten van de omwonenden, zich bezighouden met de klachten van de reizigers. Nochtans blijft een bemiddelingsdienst noodzakelijk om informatie te verspreiden onder de omwonenden van de luchthaven.

In dit vooral technisch dossier gaat het om de gezondheid van onze medeburgers. We moeten alle

des vents, sécurité...). Il serait également intéressant de disposer de cette étude et d'analyser ses constats ainsi que les recommandations qui en découlent.

Enfin, nous n'avons rien lu ni entendu concernant la création d'une autorité de contrôle indépendante. Notre Région a pourtant toujours revendiqué la mise en place de cet organe indépendant qui permettrait un contrôle neutre et objectif de la problématique des nuisances sonores.

Non seulement nous n'avons aucun retour par rapport à la création de cet organisme, mais on nous apprend de plus que le médiateur fédéral, qui ne sera plus soumis au feu des questions et des plaintes des riverains, vu le bon accord concocté, serait chargé à l'avenir des plaintes des voyageurs. Quelle que soit la bonne qualité de l'accord prévu, une instance comme le service de médiation me paraît indispensable pour continuer à informer les riverains de l'aéroport, à recueillir et diffuser les informations.

Dans ce dossier fort technique, il est aussi, voire surtout, question de la santé de nos concitoyens. Nous devons continuer à soutenir toutes les initiatives citoyennes menées par les associations de défense des riverains. Nous devons également poursuivre l'expansion du réseau des sonomètres placés par l'IBGE afin de compléter au mieux la cartographie de bruit liée au survol du territoire.

Suite à la communication du gouvernement fédéral, avez-vous été invitée pour une discussion ? Que signifie cette phrase : "L'accord porte tant sur la limitation du nombre de vols de nuit que sur la fixation des nuits calmes du weekend" ? Que devient la petite nuit ? Quelle sera la position de notre gouvernement qui s'est toujours attaché à défendre un créneau horaire de 23-7h ?

Quelle sera l'autorité de recours, qui est actuellement médiateur fédéral des citoyens, si les missions de ce dernier sont revues ? La Région a-t-elle bénéficié des conclusions du groupe de travail que j'ai cité ? Quid d'un accord de coopération entre le fédéral et notre Région ? Il s'agit d'un instrument important pour notre Région. Quid de la création d'un forum de concertation regroupant, entre autres, des bourgmestres ? Avez-vous des informations complémentaires à cet égard ?

initiatieven van de bewonersverenigingen, alsook de uitbreiding van het netwerk van geluidsmeters van Leefmilieu Brussel, blijven steunen.

Heeft de federale regering u na haar aankondiging uitgenodigd voor een gesprek? Er wordt gesproken over een beperking van het aantal nachtvluchten en over rustige nachten in het weekend, maar waar begint en eindigt de nacht? Wat is het standpunt van de regering, die altijd vasthield aan een nacht van 23 uur tot 7 uur?

Tot welke beroepsinstantie zullen we ons kunnen richten, als de opdrachten van de federale bemiddelaar gewijzigd worden? Beschikt het gewest over de conclusies van de werkgroep? Is er een samenwerkingsakkoord met de federale overheid? Komt er een overlegplatform waarin onder meer de burgemeesters vertegenwoordigd zijn?

M. le président.- La parole est à M. De Ridder pour son interpellation jointe.

M. Paul De Ridder (en néerlandais).- *Le 26 février 2010, le gouvernement fédéral concluait un nouvel accord sur les nuisances sonores et le survol des avions de l'aéroport de Zaventem. La ministre de l'Environnement bruxelloise a déclaré récemment que la Région n'avait pas été concertée en vue de l'adoption de ce nouveau plan. Le ministre-président a nuancé ces propos par la suite. La Région bruxelloise n'a effectivement pas été directement concertée. Néanmoins, des contacts auraient été pris entre les cabinets fédéraux et régionaux.*

La Région bruxelloise a-t-elle participé au groupe de travail créé par le conseil des ministres fédéral du 19 décembre 2008, dont il est question dans la note remise au gouvernement fédéral par M. Schouuppe le 26 janvier dernier ?

Le gouvernement bruxellois a-t-il participé au forum de concertation, qui s'est réuni pour la première fois le 14 septembre 2009 et dont il est également fait mention dans la note de M. Schouuppe ?

Pouvez-vous donner un aperçu des groupes de travail intercabinets avec les gouvernements fédéral et flamand auxquels la Région bruxelloise a participé depuis le 19 décembre 2008, date de l'adoption de mesures relatives aux nuisances sonores par le gouvernement fédéral ?

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuve-t-il les modifications apportées, la dispersion, ainsi que le remplacement de la route Chabert par la route du canal ?

De voorzitter.- De heer De Ridder heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Paul De Ridder.- Op vrijdag 26 februari 2010 legde Etienne Schouuppe, federaal staatssecretaris voor Mobiliteit, een nota voor aan de federale ministerraad. Die heeft betrekking op het vooruitgangsrapport over het beheer van de geluidsoverlast. De minister voegde er ook een voorstel van beslissing aan toe.

Die nota voor de federale ministerraad heeft als doel de vluchtprecedures, het baangebruik en de geluidsroutes van de vliegtuigen die opstijgen op de luchthaven van Zaventem te verankeren in een wet. Uit de nota blijkt dat een werkgroep heeft voorgesteld om diverse wijzigingen aan te brengen aan de bestaande vliegroutes. Zo worden de opstijgroutes vanaf baan 25R richting zuidoosten aangepast om een betere spreiding in het werk te stellen. Ook de opstijgroutes vanaf baan 07R richting zuidoosten worden gewijzigd. Op die manier zouden dichtbevolkte gebieden minder overgevlogen worden. Dat wordt tenminste beweerd.

De Chabertroute zou tijdens het weekend worden vervangen door de kanaalroute voor de vluchten in de richting van Chièvres. Voor vrachtvliegtuigen gebeurt hetzelfde voor vluchten richting Chièvres en Huldenberg.

Tot slot krijgt ook de vluchtroute over de Ring een meer nauwkeurige omschrijving. Op 26 februari 2010 heeft de federale ministerraad de hierboven vermelde nota goedgekeurd. De voorgestelde wijzigingen aan de vliegprocedures worden verwerkt in een voorontwerp van wet over het exploitatiekader van de luchthaven van Zaventem. In de nota wordt naar het volgende verwezen: "Een principesnota die door de federale staat aan de Gewesten wordt voorgelegd. Deze principesnota dient als basis voor het opstellen van een voorstel van samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten."

Recent verklaarde echter de Brusselse minister voor Leefmilieu Huytebroeck dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, niet betrokken was bij het overleg. In een latere reactie heeft minister-president Charles Picqué die uitspraak genuanceerd. Het heette dat de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet rechtstreeks

betrokken was bij het overleg. Er zouden echter wel contacten hebben plaatsgevonden tussen de federale en regionale kabinetten, aldus de woordvoerder van het kabinet van minister-president Picqué.

Was het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betrokken bij de werkgroep die werd opgericht door de federale ministerraad op 19 december 2008, waarvan sprake in de nota van federaal staatssecretaris Etienne Schouppe ?

Was de Brusselse Hoofdstedelijke Regering uitgenodigd en betrokken bij het overlegforum dat voor het eerst vergaderde op 14 september 2009 en waarvan eveneens sprake is in voormalde nota?

Zoals reeds vermeld staat in de nota dat "een princiepsnota door de federale staat wordt voorgelegd aan de Gewesten, die als basis zal dienen voor het opstellen van een voorstel van samenwerkingsakkoord". Kunt u een overzicht geven van de interkabinettenwerkgroepen met de federale en de Vlaamse regering waaraan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft deelgenomen sinds 19 december 2008, datum waarop de federale ministerraad een pakket maatregelen over geluidsoverlast goedkeurde?

Hecht de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest haar goedkeuring aan de voorgestelde wijzigingen en de spreiding, maar ook aan de vervanging van de Chabertroute door de kanaalroute?

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *L'accord conclu par le fédéral implique pour la première fois une transposition législative des accords pris en matière de procédures de vol, d'utilisation des pistes et de normes de bruit. Cette plus grande sécurité juridique constitue déjà en soi une étape importante dans cet épineux dossier.*

La proposition de loi de M. Schouppe repose sur une série de principes, dont la sécurité, l'utilisation des routes les plus courtes et le survol des zones peu densément peuplées. Ces critères ne sont cependant pas systématiquement appliqués. Ainsi, le projet final s'écarte d'une étude externe

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het akkoord dat de federale regering afsloot op 26 februari houdt in dat er voor het eerst afspraken over vluchtprecedures, baangebruik en geluidsnormen in een wet worden verankerd. Op die manier krijgen zowel de overheden als omwonenden meer rechtszekerheid. Dat is op zich al een belangrijke stap in dit moeilijke dossier. Er zijn immers de afgelopen vijf jaar al vier ministers geweest die dit dossier hebben proberen aan te pakken: de heer Schouppe, de heer Leterme, de heer Landuyt en de heer Anciaux. Ik hoop dat de wet het begin is van een periode van stabiliteit.

commandée par le gouvernement sur les normes de vent. Il est donc difficile de s'empêcher de penser que des facteurs politiques ont aussi influencé le choix des routes.

Le plan Schouuppe prévoit également une autre dispersion pour épargner certaines zones de Bruxelles, dont le nord et le sud-est. Il aura cependant inévitablement un impact sur certaines régions. Sans données chiffrées, il est toutefois difficile d'en évaluer les conséquences.

À première vue, il semble que le plan détériorera la situation des riverains de la zone du canal. Nous devrons être vigilants, car il ne s'agit pas de répercuter les nuisances sur des habitants moins aisés ou moins capables de se défendre.

Le plan Schouuppe part aussi du principe que les avions suivent un trajet fixe, ce qui est faux. On peut le constater avec la route du ring.

Pour Groen!, il est évident que les nuisances ne peuvent être déplacées. Par ailleurs, on parle de zones densément peuplées, mais l'aéroport n'est nulle part entouré de zones peu densément peuplées. Il y aura donc toujours des nuisances quelque part.

L'ambition de Groen! est que nous développions un aéroport à dimension humaine, dans le respect de la qualité de vie et de la santé publique, ainsi que dans une perspective durable, ce qui est incompatible avec une croissance effrénée des activités et de la capacité. La loi relative à l'exploitation de l'aéroport doit stipuler un nombre maximal de mouvements aérien, de jour comme de nuit.

Nous sommes également favorables, à terme, à une interdiction totale des vols de nuit.

L'adoption de la loi nécessitera un accord de coopération entre le niveau fédéral et la Région bruxelloise. Cette concertation devra obligatoirement déboucher sur le meilleur équilibre possible entre la qualité de vie de tous les habitants, l'emploi et les intérêts des différentes régions qui entourent l'aéroport.

Quels seront les éléments repris dans l'accord de coopération ? Comment la concertation sera-t-elle organisée ? Une instance de contrôle neutre et

Het voorstel van de wet Schouuppe berust op een aantal principes, zoals veiligheid, de kortste routes en het vermijden van "dichtbevolkte" gebieden. Het wetsontwerp is echter niet consequent in de toepassing van de criteria. Wat bijvoorbeeld de veiligheid betreft, is het volgens deskundigen het veiligst om tegen de wind in te vliegen. De regering bestelde een externe studie om de windnormen te bestuderen. De uiteindelijke voorstellen wijken af van wat er in die studie staat. We kunnen ons dus niet van de indruk ontdoen dat de vliegroutes ook met politieke factoren te maken hebben.

Verder bepaalt het plan Schouuppe ook een andere spreiding, zodat bepaalde delen van Brussel, waaronder de noordrand en het zuidoosten van Brussel, meer worden ontzien. Toch lost de wet Schouuppe niet alle problemen op. De concrete impact is op dit moment moeilijk in te schatten. Wat dat betreft, sluit ik me aan bij de heer Gosuin: het is logisch dat het plan een bepaalde impact zal hebben voor bepaalde gebieden, maar zonder cijfermateriaal zijn de gevolgen moeilijk in te schatten.

Op het eerste gezicht lijkt het er wel op dat het plan voor de bewoners van de kanaalzone wel degelijk tot een verslechtering zal leiden. We moeten de situatie nauwgezet volgen. Het kan niet de bedoeling zijn om de overlast zomaar op andere, minder gegoede of minder mondige buurten af te wentelen. De overlast mag evenmin zomaar verplaatst worden van de ene wijk naar de andere. Het gaat immers over ongeveer 8.000 extra vluchten.

Het plan Schouuppe gaat ook uit van de veronderstelling dat vliegtuigen vliegen over een vast traject, zoals trams ook een vaste route volgen. Dat klopt niet. De Ringroute loopt bijvoorbeeld boven de Ring, maar die kronkelt heel erg.

Voor Groen! spreekt het voor zich dat de overlast niet mag worden verplaatst. Men heeft het over dichtbevolkte gebieden. Welnu, er zijn geen dunbevolkte zones in de omgeving van de luchthaven, in Brussel, Vlaanderen of Wallonië. Er wonen overal mensen, overlast valt nergens uit te sluiten.

Groen! streeft naar een structurele oplossing om de

indépendante sera-t-elle instaurée, conformément à l'accord de gouvernement ?

luchthaven op duurzame wijze uit te baten. Het aantal nachtvluchten moet in Europees verband geleidelijk worden afgebouwd, om uiteindelijk te komen tot een totaalverbod op nachtvluchten. Het Brusselse regeerakkoord pleit trouwens voor een duurzame toekomst voor de luchthaven. We vragen dat er in de wet op de exploitatie van de luchthaven een maximaal aantal vliegbewegingen zou worden opgenomen, zowel overdag als 's nachts.

Een luchthaven op mensenmaat moet onze ambitie zijn en blijven. Een ongebreidelde groei van activiteiten valt daarmee niet te rijmen. Vandaag wordt er naar mijn aanvoelen te weinig ingezet op de duurzame ontwikkeling van de luchthaven en haar regio. Vlaanderen heeft de ambitie om het logistische centrum van Europa te worden. Binnen deze ambitie past het startplan. Men wil de luchthaven willens nillens uitbreiden, terwijl dit nefast is voor de levenskwaliteit en de volksgezondheid in Vlaanderen, maar ook in Waals-Brabant en Brussel.

Groen! wil alle nachtvluchten op termijn schrappen en is gekant tegen de ongebreidelde capaciteitsuitbreiding van de luchthaven. We hadden het daarnet al over de lowcostterminal. Voor ons is een dergelijk project onaanvaardbaar.

Ik ga ervan uit dat er voorlopig nog geen intensief overleg plaatsvond tussen het federale niveau en het Brussels Gewest. Aangezien er voor het opstellen van de wet een samenwerkingsakkoord nodig is, zal dat overleg ongetwijfeld nog plaatsvinden. Bij dit overleg is het cruciaal dat er wordt gezocht naar het best mogelijke evenwicht tussen de levenskwaliteit voor alle omwonenden, de werkgelegenheid en de belangen van de verschillende regio's rond de luchthaven.

Welke elementen zullen in het samenwerkingsakkoord aan bod komen? Hoe zal het overleg worden georganiseerd? Komt er een neutrale en onafhankelijke controle-instantie, conform het regeerakkoord?

M. le président.- La parole est à Mme Van Linter.

Mme Greet Van Linter (en néerlandais).- *Le nouveau plan de survol instaure une meilleure répartition à l'est et au sud.*

De voorzitter.- Mevrouw Van Linter heeft het woord.

Mevrouw Greet Van Linter.- Het nieuwe vluchtplan komt neer op een betere spreiding in het oosten en in het zuiden.

Le nord et Bruxelles sont confrontés à une concentration de vols accrue, de même que la zone du canal et celle du ring. Autrefois, lorsque la route Chabert était utilisée, les avions survolaient davantage le centre. Pourquoi n'y a t-il pas davantage de dispersions au-dessus de la ville ? La zone du canal est aussi densément peuplée que le centre de Bruxelles. Pourquoi a-t-elle été retenue ? Que reproche-t-on à la route Chabert, qui survole principalement des immeubles de bureau ?

Globalement, le plan contient cependant des éléments positifs. Le nombre de vols de nuit est limité et les avions les plus bruyants sont écartés.

Qu'en est-il des normes de bruit bruxelloises ? Est-il réaliste de les maintenir ? Pourquoi ne fixe-t-on pas des normes de bruit identiques pour la périphérie flamande et pour Bruxelles ? Pourquoi les normes bruxelloises sont-elles tellement sévères ? Vous concordez-vous avec la Flandre ? Avez-vous négocié l'instauration de normes de bruit identiques aux trois Régions ?

Quel est l'impact du plan sur l'utilisation des pistes ? Les normes de vent sont harmonisées pour toutes les pistes, mais elles sont moins strictes. Cela évite aux avions de devoir changer de piste. Confirmez-vous que cela devrait accroître le trafic aérien au-dessus de Bruxelles ?

Pourquoi le trafic aérien est-il à nouveau concentré sur Bruxelles ? Pourquoi n'utilise-t-on pas également la route Chabert pour mieux répartir les nuisances ?

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- Je suis un peu effrayée par les propos de certains collègues. La Région bruxelloise profite aussi de l'aéroport. Nous devrions donc nous comporter de manière plus solidaire.

Het noorden en Brussel zelf krijgen te maken met een verhoogde concentratie. Er wordt meer vliegverkeer boven de kanaalzone en de Ring geleid. Vroeger, toen de Chabertroute werd gebruikt, vlogen de vliegtuigen meer boven het centrum. Waarom wordt er niet meer gespreid over Brussel zelf? Er wordt gezegd dat het centrum van Brussel dichtbevolkt is, maar dat geldt ook voor de kanaalzone. Waarom heeft men voor de Kanaalroute gekozen? Wat was er mis met de Chabertroute, die vooral boven kantoorgebouwen liep? Waarom streeft men niet naar een evenredige spreiding?

Globaal genomen zitten er wel een aantal goede elementen in het plan. Zo wordt het aantal nachtvluchten beperkt en worden de meeste lawaaierige vliegtuigen uit de lucht gehouden.

Hoe zit het met de Brusselse geluidsnormen? Is het echt zinvol om die te handhaven? Waarom wordt er niet gestreefd naar identieke geluidsnormen voor de Vlaamse Rand en voor Brussel? Waarom zijn de Brusselse geluidsnormen zo onrealistisch streng? Pleegt u overleg met Vlaanderen? Hebt u onderhandeld over de invoering van identieke geluidsnormen voor de drie gewesten?

Wat is het gevolg van het plan voor het gebruik van de banen? De windnormen worden gelijkgeschakeld voor alle banen, maar ze worden ook minder streng. Op die manier moeten vliegtuigen minder vaak van baan veranderen. Het zal ertoe leiden dat baan 02.20 minder en baan 25R intensiever wordt gebruikt. Welnu, het is net baan 25R die meer vliegverkeer over Brussel zou sturen. Kunt u dat bevestigen? Gaat u daarmee akkoord als Brussels minister van Leefmilieu? Dat lijkt me niet erg logisch.

Waarom wordt het vliegverkeer in Brussel opnieuw geconcentreerd? Waarom gebruikt men niet zowel de Chabertroute als de kanaalroute om de overlast beter te verdelen?

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik schrik een beetje van de uitspraken van sommige collega's. Brussel geniet ook de voordelen van de luchthaven. We zouden ons stilaan eens een beetje meer solidair moeten beginnen gedragen.

Les touristes qui viennent à Bruxelles atterrissent à Zaventem et une grande partie des marchandises à destination de Bruxelles passent par l'aéroport. En outre, de nombreux Bruxellois ont trouvé un emploi aux abords de l'aéroport.

Il est positif que le gouvernement fédéral veuille fixer les règles dans une loi. Il faut en effet une sécurité juridique pour l'aéroport et l'ensemble des riverains.

L'avantage du plan est qu'il tient compte des conditions météorologiques et de la direction du vent, qui influence la sécurité de certaines routes. Un accord conclu en ce sens le 19 décembre 2008 est entré en vigueur le 25 octobre 2009. Le nombre de plaintes émanant de comités de quartier a diminué depuis quelques mois. La limitation du nombre de vols de nuit et l'interdiction des avions les plus bruyants est également une bonne chose. Je renvoie à ce propos aux quotas de bruit.

M. Van Damme a attiré l'attention sur le fait que le gouvernement fédéral - où siègent désormais de nombreux Bruxellois - a pris une décision. Les opinions des Régions sont connues au niveau fédéral, et on a essayé de tenir compte de l'ensemble des préoccupations.

Si j'ai bien compris M. Schouuppe, la charge est répartie entre différentes communes. Je pense que c'est une bonne approche.

L'objectif est qu'un minimum de personnes subissent les nuisances. De ce point de vue, la route du canal expose moins d'habitants au bruit des avions que l'ancienne route Chabert. De plus, les avions survoleront Bruxelles à une altitude légèrement plus haute, ce qui réduira les nuisances sonores.

La proposition de M. Gosuin par rapport aux normes de bruit est idéaliste. Nous devons donner le temps au secteur de s'adapter et nous ne pouvons pas imposer de telles obligations - qui impliquent des investissements considérables - du jour au lendemain. Les nouveaux avions seront moins bruyants et moins polluants, ce qui permettra d'améliorer la situation dans un délai de deux à cinq ans.

Un accord de coopération concernant l'exécution

Brussel profiteert namelijk ook van alle toeristen die in Zaventem landen en meteen naar Brussel komen. Ook een heel deel van het goederentransport dat voor Brussel is bestemd, passeert via de luchthaven. We mogen zeker ook niet vergeten dat de luchthavenzone een zeer belangrijk werkgelegenheidsgebied is. Heel wat Brusselaars hebben werk gevonden in de omgeving van Zaventem.

Het is positief dat de federale regering de regels wil vastleggen in een wet. We hebben het stilaan gehad met de jarenlange discussies. Het heeft geen zin dat allerlei wijkcomités en schepencolleges zich in de discussie mengen. We hebben behoefte aan wat rust en eensgezindheid. Er moet rechtszekerheid komen voor de luchthaven en alle omwonenden.

Het voordeel van het plan dat voorligt, is dat er nu rekening wordt gehouden met de weersomstandigheden en de windrichting. Afhankelijk van de windrichting zijn sommige vluchtroutes in bepaalde gevallen veiliger. Op 19 december 2008 werd er reeds een akkoord afgesloten om rekening te houden met de weersomstandigheden en de windrichting. Het trad in voege op 25 oktober 2009. Sinds enkele maanden is trouwens het aantal klachten van buurtcomités afgangen. Ook de beperking van het aantal nachtvluchten en het uit de lucht houden van de meest lawaaierige vliegtuigen is een goede zaak. Ik verwijss daarmee naar de geluidsquota.

De heer Van Damme wees erop dat de federale regering een beslissing heeft genomen. Welnu, er zitten heel wat Brusselaars in die regering. Ook op het federale niveau zijn de standpunten van de gewesten voldoende bekend. Men heeft getracht om rekening te houden met alle bekommernissen.

Ik wil het even hebben over de kanaalroute. Als ik de heer Schouuppe goed heb begrepen, worden de lasten over verschillende gemeenten verdeeld. Sommige worden wat ontlast, andere zullen meer vliegverkeer moeten slikken. Ik vind dat een correcte benadering.

Het is de bedoeling om zo weinig mogelijk mensen overlast te bezorgen. Door de vroegere Chabertroute werden 350.000 inwoners blootgesteld aan vliegtuiglawaai, terwijl het er met de kanaalroute slechts 70.000 tot 80.000 zouden

du plan fédéral et de la loi fédérale doit intervenir, et des forums de concertation seront organisés, notamment avec Belgocontrol. Avez-vous déjà formulé des recommandations au gouvernement fédéral ?

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- M. Picqué m'a chargé d'excuser son absence. Je répondrai en notre nom à tous les deux.

Je suis heureuse, et même un peu surprise, d'entendre certains députés s'exprimer aujourd'hui par rapport à l'accord de manière plus mitigée qu'ils ne l'ont fait lors de la sortie de celui-ci.

J'espère qu'ils seront aussi interpellants et vigilants vis-à-vis de leurs formations politiques fédérales. Je rappelle que ma formation n'est pas présente au niveau fédéral, mais que je veux d'abord, dans l'intérêt des Bruxellois, analyser objectivement cet accord, dans un dossier qui souffre depuis dix ans de conflits communautaires et politiques.

Lorsqu'un tel accord sort, il importe que nous prenions le temps de l'analyser, d'autant plus qu'il s'agit de matières très techniques. Dans ce dossier, nous devons aussi intervenir quand il faut et surtout pas dans la précipitation. Nous savions, par exemple, que la commission d'aujourd'hui allait aborder toutes ces questions et nous permettre de nous exprimer à cette occasion.

zijn. De vliegtuigen zullen bovendien een stuk hoger boven Brussel vliegen, namelijk op 4.000 voet, zodat er minder lawaaihinder is.

Het voorstel van de heer Gosuin met betrekking tot de geluidsnormen is een idealistisch voorstel. Wij moeten de sector de tijd geven om zich aan te passen. Men kan dergelijke verplichtingen niet van de ene op de andere dag opleggen. Daar zijn immers enorme investeringen mee gemoeid. In het federale plan krijgen de maatschappijen die tijd. De nieuwe vliegtuigen die in het circuit worden gebracht zullen minder lawaaiiger zijn en minder CO₂ uitstoten, waardoor de situatie binnen twee tot vijf jaar zal verbeteren.

Er zal een samenwerkingsakkoord komen over de uitvoering van het federale plan en de federale wet en er zullen overlegfora worden opgericht, onder meer met Belgocontrol. Zijn er al concrete aanbevelingen ten aanzien van de federale regering geformuleerd?

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- De heer Picqué verontschuldigt zich voor zijn afwezigheid. Ik zal tevens in zijn naam antwoorden.

Het verbaast me dat sommige parlementsleden zich vandaag gemaatigder uitdrukken dan bij de bekendmaking van het akkoord. Ik hoop dat hun politieke collega's op federaal niveau even alert reageren. Zoals u weet, zit mijn partij niet in de federale regering.

In elk geval wil ik dit akkoord eerst objectief analyseren, in het belang van de Brusselaars. Deze problematiek viel te lang ten prooi aan communautair en politiek getouwtrek. Het is van belang dat ik voor de analyse van dit technisch dossier voldoende tijd uittrek en niet overhaast te werk ga.

Ik bevestig dat de heer Picqué en ikzelf niet bij de opmaak van dit akkoord zijn betrokken. Dat is niet per se slecht: het was immers aan de federale overheid om haar verantwoordelijkheid op te nemen. We mogen niet hervallen in de problemen uit het verleden. Als de federale regering ons een

Je peux vous confirmer que le gouvernement bruxellois - en l'occurrence M. Picqué et moi-même, qui avons suivi ces questions depuis plusieurs années - n'a pas été concerté pour l'adoption de ce plan. Il appartenait au gouvernement fédéral de prendre ses responsabilités dans ce dossier, ce que nous avions déjà souligné à plusieurs reprises.

M. Schouuppe, et avant lui M. Anciaux et M. Landuyt, ne nous avaient pas consultés. Nous attendions que le gouvernement fédéral parvienne à un accord unanime, qui nous soit présenté, pour éviter de revivre des situations que nous avions connues dans le passé, où certains accords nous avaient été présentés et avaient ensuite été détricotés au niveau fédéral.

La fixation des procédures de vol est une compétence de l'autorité fédérale, au sens de la loi spéciale de réformes institutionnelles d'août 1980. Cette loi spéciale prévoit en effet que l'autorité fédérale est compétente en matière de police générale et de réglementation relative aux communications et aux transports et pour les règles de sécurité de la circulation aérienne.

Le protocole d'accord de la conférence interministérielle de la Mobilité d'avril 2001, réglant l'association des gouvernements des Régions à l'élaboration des règles et de la réglementation dans cette matière, prévoit toutefois que le gouvernement fédéral transmet pour avis ses projets aux gouvernements régionaux. Il faut bien remarquer que cet accord est étonnamment peu respecté quand il s'agit des règles relatives au trafic aérien. Ainsi, le gouvernement bruxellois n'a pas été consulté sur les projets d'arrêtés ministériels mis en œuvre lors de l'accord fédéral de décembre 2008, portant sur la limitation des vols nocturnes, les schémas d'utilisation préférentielle des pistes, les interdictions de décoller pendant les nuits du week-end et l'extension des quotas carbone.

Nous veillerons donc à la bonne application de cet accord pour la mise en œuvre des récentes décisions du gouvernement fédéral et notamment en ce qui concerne la consultation de notre Région au sujet de l'avant-projet de loi relative au cadre d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et dans le cadre du nécessaire accord de coopération qui doit l'accompagner.

akkoord voorlegt, moeten al haar leden daar unaniem achter staan.

De vluchtprocedures worden geregeld door de bijzondere federale wet uit 1980 tot hervorming der instellingen. Het protocolakkoord van de interministeriële conferentie Mobiliteit van april 2001, dat de gewestregeringen bij de uitwerking van deze reglementering betreft, bepaalt dat de federale overheid haar ontwerpen voor advies aan de gewestregeringen dient voor te leggen. Het is opvallend hoe weinig dit akkoord wordt nageleefd wat de regelgeving voor het luchtruim betreft. Zo heeft de federale regering het advies van de Brusselse regering niet ingewonnen over de ontwerpen van ministerieel besluit in het kader van het federaal akkoord uit december 2008. Dat akkoord betrof de beperking van de nachtvluchten, het gebruiksschema van de landingsbanen, het verbod op nachtvluchten tijdens het weekend en de uitbreiding van de CO2-quota.

Wij zullen erop toezien dat het akkoord toegepast wordt. De recente federale maatregelen moeten worden uitgevoerd en het gewest moet worden geraadpleegd over het voorontwerp van de kaderwet betreffende de exploitatie van de luchthaven van Brussel-Nationaal en over het noodzakelijke samenwerkingsakkoord.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer De Ridder, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft geen enkele maatregel van dit plan goedgekeurd en heeft niet deelgenomen aan de werkgroep die de federale regering opgericht heeft.

(verder in het Frans)

De Brusselse regering heeft pas op vrijdag 26 februari via de pers kennis gekregen van dit akkoord en heeft nog geen officieel standpunt ingenomen omdat het in een dergelijk technisch en polemisch dossier wenselijk is eerst de volledige inhoud van het akkoord te kennen en te onderzoeken.

Voor ons standpunt inzake geluidshinder verwijst ik naar het regeerakkoord, dat zeer duidelijk is.

Het overlegforum werd enkel opengesteld voor de

(poursuivant en néerlandais)

M. De Ridder, la Région de Bruxelles-Capitale n'a approuvé aucune mesure de ce plan et n'a pas participé au groupe de travail fédéral.

(poursuivant en français)

Le gouvernement bruxellois n'a eu connaissance de cet accord que le vendredi 26 février par la presse et n'a pas pris de position officielle à ce sujet à ce jour, estimant qu'il était préférable dans une matière aussi technique et polémique de prendre totalement connaissance du contenu de l'accord et de ses analyses.

Pour ceux qui s'interrogent sur la position générale du gouvernement bruxellois dans le dossier des nuisances sonores, je les renvoie à l'accord de gouvernement qui est assez clair sur la question.

Concernant la participation de la Région au forum de concertation mis en place par le gouvernement fédéral, ce forum n'a été ouvert qu'aux bourgmestres des communes considérées comme "exposées" au bruit des avions en fonction du rapport de contour de bruit réalisé par Brussels Airport. À mon grand regret, les Régions n'y ont pas été associées. Nous l'avions d'ailleurs signalé au secrétaire d'État à la Mobilité, M. Etienne Schouppe, lors d'une rencontre ayant eu lieu le 27 avril 2009.

Nous lisons aujourd'hui que le gouvernement fédéral prévoit une éventuelle extension de ce forum et que cette question sera examinée dans le cadre de l'accord de coopération à conclure avec les Régions. Je m'en réjouis.

Je souhaite vous rassurer et dire à tous et toutes que même si nous ne faisons pas de communiqué ou de conférence de presse tous les jours en la matière, le gouvernement bruxellois s'organise bien et efficacement. Cette organisation ne se fait toutefois pas dans la précipitation puisque nous voulons procéder à des analyses dans la sérénité et surtout dans l'objectivation.

Certains dont M. Arnaud Pinxteren ont posé la question de l'évaluation que nous pouvons faire du plan fédéral en discernant les aspects positifs des aspects négatifs ou qui posent question.

burgemeesters van de betrokken gemeenten en niet voor de gewesten. Tijdens onze ontmoeting met de heer Schouppe op 27 april 2009 hebben wij daarover ons ongenoegen meegedeeld.

Naar verluidt zou de federale regering nu bereid zijn de uitbreiding van dit forum te onderzoeken in het kader van het samenwerkingsakkoord dat met de gewesten moet worden gesloten. Dat verheugt mij.

De regering is wel degelijk bezig met deze kwestie, ook al organiseert ze er niet voortdurend persconferenties over. Wij willen echter niet overhaast te werk gaan. Het is belangrijk om in alle sereniteit een zo objectief mogelijke analyse te maken.

De eerste verdienste van dit akkoord is dat het bestaat. Het gaat immers om een ingewikkelde problematiek. En hoewel het akkoord niet perfect is en niet aan al onze eisen tegemoetkomt, kan het toch een verbetering bieden voor de inwoners van bepaalde Brusselse gemeenten.

De Brusselse regering vroeg om de aanpassing van bepaalde vliegroutes, een preciezere afbakening van de tracés en meer aandacht voor de bevolkingsdichtheid. Het federale akkoord gaat daar gedeeltelijk op in. We moeten voor elke route het aantal nacht- en dagvluchten vergelijken en het aantal inbreuken op het arrest betreffende de geluidsoverlast.

Het federale akkoord omvat:

- *de afschaffing van de Chabertroute (6.500 weekendvluchten per jaar boven Schaerbeek en Evere);*
- *de afschaffing van de bocht naar links op 1.700 voet vanaf startbaan 25 rechts (45.000 vluchten per jaar boven Woluwe en Schaerbeek);*
- *een betere afbakening van de ringroute, zodat de vliegtuigen niet over Neder-over-Heembeek en Laken vliegen;*
- *de afschaffing van de Zoeloeeroute (4 à 5 vluchten per nacht over Jette en Ganshoren);*
- *de afschaffing van de Deltaroute (6 à 7 vluchten per dag van grote toestellen over Molenbeek en Anderlecht);*
- *de wijziging van de bocht naar links op 4.000 voet (5 à 6 vluchten per dag boven Anderlecht, Vorst en Ukkel);*

Globalement, cet accord a d'abord le mérite d'exister, ce qui est loin d'être évident dans un dossier aussi complexe que celui-ci. Qu'il n'est pas parfait, c'est évident mais quelqu'un pouvait-il imaginer qu'un accord puisse être parfait dans ce domaine ? Cela se saurait. En outre, il faudra encore sans doute beaucoup de discussions au niveau européen avant d'arriver à contenter davantage de personnes. S'il n'est pas parfait, il faut être objectif et reconnaître qu'il apporte certaines améliorations à la situation vécue par les habitants de plusieurs communes bruxelloises largement "arrosées" par le survol des avions.

On peut l'affirmer car on a comparé les deux textes : ces améliorations rencontrent quelques-unes des demandes formulées par M. Charles Picqué et moi-même auparavant. Je précise tout de suite que l'entièreté de ces demandes n'est pas satisfaite mais plusieurs d'entre elles ont été rencontrées. Je vais vous les citer tout comme je citerai celles qui nous posent question.

Je vous propose d'en faire une analyse en 7 points.

Sur les routes aériennes, le gouvernement bruxellois demandait une modification de certaines routes, une définition plus précise de leur tracé et une prise en compte du critère de densité de population. L'accord fédéral répond partiellement à cette demande. À cet égard, il est important de comparer pour chaque route le nombre de vols concernés de jour et de nuit et le nombre d'infractions à l'arrêté Bruit.

L'accord fédéral prévoit donc :

- la suppression de la route Chabert, ce qui permet de mettre fin au survol intensif de Schaerbeek et d'Evere le week-end (6.500 vols/an de jour samedi et dimanche) ;
- la suppression du virage à gauche à 1.700 pieds au départ de la piste 25 droite, ce qui permet de mettre fin au survol intensif des communes de Woluwe et de Schaerbeek (45.000 vols/an) ;
- une meilleure définition de la route du ring au moyen de balises visuelles qui permettront d'éviter aux avions de s'éloigner de leur route et de survoler ainsi Neder-over-Heembeek et Laeken ;
- la suppression de la route Zoulou, ce qui permet de mettre fin au survol des communes de Jette et de Ganshoren (4 à 5 avions/nuit) ;
- la suppression de la route Delta, ce qui permet de

- de afschaffing van bepaalde uitzonderlijke routes vanaf baan 20, die over het Brussels Gewest lopen.

Deze wijzigingen houden rekening met de bevolkingsdichtheid, maar wat sommige wijken winnen aan levenskwaliteit, dreigen andere te verliezen.

De verhoging van de bocht naar links van 1.700 tot 2.200 voet betekent dat de vliegtuigen langer over Brussel vliegen om Woluwe en Schaerbeek te vermijden. We mogen het probleem van de geluidsoverlast niet zomaar verplaatsen.

Ik zal Leefmilieu Brussel vragen om de geluidsoverlast zeer gedetailleerd in kaart te brengen en geluidsmeters te plaatsen.

De verschuiving van bepaalde vliegroutes richting Chièvres is een ander belangrijk punt. We zullen de gevolgen voor de geluidsoverlast evalueren.

(verder in het Nederlands)

In antwoord op de vraag van de heer Van Damme moet worden verduidelijkt dat de bewoners van de kanaalzone, in het bijzonder vanaf Sainctelette, al hinder ondervonden van de Chabertroute. Ik ben het ermee eens dat er een analyse moet worden gemaakt van de impact van de bijkomende vluchten, ongeveer 1.500 per jaar, van de oude Delta- en Zoelerooute en van de nieuwe route met linkse bocht op 4.000 voet hoogte voor jumbojets, aangezien het om lawaaierige vliegtuigen zou kunnen gaan. Er moet gegarandeerd worden dat deze vliegtuigen de maximale geluidsquota naleven, in het bijzonder 's nachts, en dat elke inbreuk op de geluidsnormen wordt bestraft.

(verder in het Frans)

De Brusselse regering had gevraagd om terug te keren naar de windnormen die van kracht waren voor de invoering van het spreidingsplan van Anciaux. In het nieuwe akkoord is dat tot op zekere hoogte het geval. Dit zou misbruiken en het voortdurend wisselen van banen moeten voorkomen.

De Brusselse regering had gevraagd om de stijgingsgraad of de hoogte waarop de vliegtuigen bochten mogen nemen duidelijk vast te leggen. Deze bepaling maakt geen deel uit van het akkoord

mettre fin au survol des communes de Molenbeek et d'Anderlecht par les gros porteurs (6 à 7 avions/jour) ;

- la modification de la route virage à gauche à 4.000 pieds, ce qui permet de mettre fin au survol des communes d'Anderlecht, de Forest et d'Uccle (5 à 6 avions par jour).

- la suppression de certaines routes plus exceptionnelles au départ de la piste 20, qui traversaient la Région bruxelloise.

Ces améliorations tiennent en partie compte du critère de densité de la population. Cependant, ce que certains quartiers gagnent en qualité de vie, d'autres risquent de le perdre.

Deux points doivent retenir toute notre attention, dont l'augmentation d'altitude du virage à gauche de 1.700 à 2.200 pieds. Cette nouvelle route impliquera un survol plus long de Bruxelles pour contourner les communes de Woluwe et de Schaerbeek.

Mais il ne faudrait pas que cette décision déplace simplement le problème sur des quartiers qui n'étaient pas survolés précédemment. Si les avions ne volent pas suffisamment haut, cela posera un réel problème au niveau du bruit pour les habitants de ces communes. Je demanderai donc à Bruxelles Environnement de procéder à une évaluation très précise des niveaux de bruit constatés sur cette route et le cas échéant, comme cela pourrait être le cas pour les communes de Etterbeek et d'Auderghem, de placer de nouveaux sonomètres pour tenir compte de ces nouvelles routes.

Le glissement de certaines routes vers Chièvres sur la route du canal est également un autre point important. Il conviendra d'évaluer l'impact de cette décision au niveau des nuisances sonores. Ce travail est en cours au niveau de Bruxelles Environnement.

(poursuivant en néerlandais)

En réponse à M. Van Damme, précisons que les habitants de la zone du canal subissaient déjà les nuisances de la route Chabert. Il faudra évaluer l'impact des avions supplémentaires provenant des anciennes routes Delta et Zoulou et de la nouvelle route à 4.000 pieds pour les gros porteurs, s'assurer que ceux-ci respectent bien les quotas de bruit et, à défaut, les sanctionner.

maar in het voorontwerp van wet wordt wel een aantal vluchtprocedures vastgelegd. De controle op de naleving daarvan blijft echter een probleem.

De Brusselse regering vroeg om een onafhankelijk controleorgaan op te richten. Dat is er nog steeds niet. Het directoraat-generaal Luchtvaart voert de controles uit.

De grootste tekortkoming van het akkoord is dat het geen jaarlijks maximumaantal vluchten oplegt, zoals we hadden gevraagd. Als er over een samenwerkingsakkoord wordt gesproken, zullen we dit punt opnieuw ter sprake brengen.

De Brusselse regering wil graag dat de nachtperiode wordt verlengd tot 7 uur 's ochtends. Afgezien van het feit dat lawaaierige vliegtuigen met een Quota Count (QC) die hoger is dan 12 niet voor 7 uur 's ochtends mogen opstijgen of landen, werd daar niet aan tegemoet gekomen. Leefmilieu Brussel stelt nog heel wat overtredingen vast die nefast zijn voor de leefkwaliteit van de Brusselaars.

De geluidsnormen blijven belangrijk, vooral omdat een groot aantal vliegtuigen de kanaalroute gebruikt. Ik blijf er dan ook op aandringen dat de Europese regelgeving wordt nageleefd.

De regering heeft altijd geweigerd om baan 07 L intensief te gebruiken als landingsbaan. Het is goed dat de voorgestelde windnormen het gebruik van baan 07 L voor landingen slechts sporadisch mogelijk maken.

Er is dus wel vooruitgang, maar nog geen structurele oplossing voor het feit dat er vliegtuigen boven deze stad vliegen. Als de Brusselse regering met de federale regering onderhandelt over een samenwerkingsakkoord, zal een aantal zaken opnieuw ter tafel komen.

We moeten de federale regering ook vragen om te onderzoeken of het mogelijk is om de vliegtuigen die opstijgen van banen 25 R en 25 L een beetje naar het oosten te laten uitwijken. Op die manier kan worden vermeden dat er over een dichtbevolkte regio wordt gevlogen.

We hebben het federale akkoord nauwgezet onderzocht.

Dan kom ik nu bij de evaluatie van de maatregelen

(poursuivant en français)

Sur les normes de vent : le gouvernement bruxellois demandait le rétablissement des normes de vent historiques en vigueur avant la mise en place du plan de dispersion Anciaux, qui s'était avéré fatal. C'est un point sur lequel l'accord fédéral nous donne partiellement satisfaction, à la fois sur les valeurs proposées - 7 nœuds de vent arrière et 15 nœuds de vent latéral -, le fait que ces normes ne sont valables que pour les pistes préférentielles 25 et 20 et sur la définition précise qui est enfin apportée à la mesure du vent et des rafales. Les normes proposées devraient empêcher les abus et les fréquents renversements des pistes que nous avons pu constater par le passé.

Sur les procédures aériennes : le gouvernement bruxellois demandait la fixation de procédures claires pour le taux de montée ou l'altitude requise pour les virages. Il n'en est pas fait mention dans l'accord fédéral, mais l'avant-projet de loi répond à cette préoccupation en fixant des procédures claires pour la modification des procédures de vol. Toutefois, c'est surtout la question du contrôle des procédures qui reste problématique.

Sur la question du contrôle : le gouvernement bruxellois demandait la création d'une autorité de contrôle indépendante des procédures aériennes. Cette autorité est toujours la grande absente à l'heure actuelle, puisque le contrôle est laissé aux soins de la Direction générale du Transport aérien. Ce sera, à notre sens, l'un des enjeux de l'accord de coopération dont je reparlerai plus loin.

Sur le nombre de vols annuels : le gouvernement demandait un plafonnement global des vols. C'est là sans doute la plus grande lacune de l'accord fédéral et pourtant l'un des plus grands enjeux pour notre Région. Je pense également que c'est une demande que nous devrons défendre dans la négociation de l'accord de coopération.

Sur les restrictions d'exploitation : le gouvernement demandait une extension des procédures de vol en vigueur la nuit jusqu'à 7h du matin. Mis à part la fixation d'un quota carbone maximum de 12 sur la période 6h-7h, la nuit opérationnelle ne correspond toujours pas à la nuit environnementale. Bruxelles Environnement observe dès lors toujours de nombreuses infractions au cours de cette période, ce qui montre que cela reste un problème important pour la

die in december 2008 werden doorgevoerd. Leefmilieu Brussel heeft het aantal overtredingen van de Brusselse geluidsnormen tussen mei tot september 2008 en mei tot september 2009 vergeleken, rekening houdend met de vermindering van het luchtverkeer wegens de crisis.

Uit die analyse blijkt dat het aantal overtredingen over het algemeen met 24,4% is gedaald, en dit op bijna alle vliegroutes. Het aantal vluchten boven Brussel dat de geluidsnormen overschrijdt is gedaald van 7,8% in 2008 tot 6% in 2009.

(verder in het Nederlands)

Aan de hand van de huidige analyse kunnen we de oorzaken van deze vermindering niet achterhalen. Mogelijk is de afname te wijten aan het soort vliegtuigen dat gebruikt wordt. Vliegtuigmaatschappijen kiezen in deze periode voor kleine toestellen. Het kan ook liggen aan het werkelijk afgelegde traject. De analyse zal dus nog verfijnd moeten worden over een langere periode.

(verder in het Frans)

's Ochtends daarentegen is het aantal overschrijdingen toegenomen als gevolg van het gebruik van de kanaal- en Chabertroutes: 313 in 2009 tegen 226 in 2008. Op dat ogenblik waren de beperkingen op CO2-uitstoot echter nog niet in voege.

Op een betere afbakening van de ringroute na, brengt het federale akkoord geen verandering voor het noorden van Brussel. Dat is te weinig. Er moet iets gebeuren met de Denutroute. Zij is verantwoordelijk voor 17,7% van de inbreuken boven Neder-over-Heembeek en Laken.

De termijnen zijn te kort voor een evaluatie van de nieuwe beslissingen. Leefmilieu Brussel kreeg opdracht om zo spoedig mogelijk een simulatie te maken van de gevolgen hiervan voor de geluidsoverlast in Brussel. Deze analyse zal ongeveer zes maanden in beslag nemen.

Indien nodig zal Leefmilieu Brussel het netwerk van geluidsmeters aanpassen aan de nieuwe routes. Het geluidskadaster is toegankelijk via de

qualité de vie des Bruxellois.

Cette exigence demeure essentielle, notamment en raison du grand nombre d'avions qui utiliseront la route du canal. Je continue donc à demander que la législation environnementale européenne soit respectée.

Sur les atterrissages : le gouvernement a toujours refusé un usage intensif et régulier des la piste 07 gauche comme piste d'atterrissage, via notamment l'installation sur cette piste d'un système de guidage par radio-navigation ILS (Instrument Landing System). Nous constatons avec satisfaction que les normes de vent proposées ne permettront qu'un usage exceptionnel de la piste 07 gauche pour les atterrissages et que les ILS ne sont plus mentionnés dans l'accord du gouvernement fédéral.

On peut donc souligner un certain nombre d'avancées après une analyse détaillée de cet accord. Mais globalement, il y a lieu de s'interroger sur l'absence de solution structurelle aux problèmes du survol aérien de notre Région. En l'absence de remise en cause du survol de la capitale, la limitation du nombre de mouvements annuels et l'extension de la nuit opérationnelle jusqu'à 7h du matin devront être mis sur la table de négociation de l'accord de coopération avec le gouvernement fédéral. La question de l'interdiction des vols de nuit devra également être défendue.

Il y aurait également lieu de demander au gouvernement fédéral d'étudier la faisabilité et l'impact qu'aurait un éventuel recul vers l'est des pistes 25 droite et 25 gauche. En décollant un peu plus en amont de Bruxelles, les avions pourraient éviter de survoler une région densément peuplée. Cette piste devrait être étudiée sérieusement.

Comme vous pouvez le constater, nous avons analysé les points positifs, les deux points sur lesquels nous devons rester vigilants et les questions sur lesquelles nous devrons intervenir lors de l'accord de coopération : le nombre de vols annuels, la création d'un Institut de contrôle des nuisances sonores et les procédures aériennes.

J'en viens à la question de l'évaluation de ces mesures sur la qualité de vie des Bruxellois. Vous le savez, en décembre 2008, des mesures avaient déjà été prises et mises en place. Plus d'un an

website van Leefmilieu Brussel. Het laatste dateert uit 2007. Elk jaar worden de resultaten van de meetstations gerapporteerd. Het rapport over 2008 is net uit.

Sinds 2004 volgen wij dit dossier op de voet. Het besluit betreffende het vliegtuiglawaaï en de boetes wordt toegepast. In 2005 ontvingen 62 luchtvaartmaatschappijen een proces-verbaal, tegenover 58 in 2006, 54 in 2007, 59 in 2008 en 45 in 2009. In 2009 werden 6.242 verwittigingen gegeven, tegenover 8.092 in 2008. In 2009 werden 1.455 processen-verbaal opgesteld, tegenover 2.529 in 2008.

Als de administratieve boete niet wordt betaald, stuurt Leefmilieu Brussel de luchtvaartmaatschappij eerst een aanmaning om de boete binnen een termijn van 30 dagen te betalen. Als na afloop van die termijn de boete nog altijd niet is betaald, licht Leefmilieu Brussel de dienst Ontvangsten en Belastingen van het bestuur Financiën en Begroting in, die op grond van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de opsporing, de vaststelling, de vervolging en de bestraffing van misdrijven inzake leefmilieu belast is met de opvordering van de boete. Eind 2008 hadden wij 224 dossiers aan het bestuur doorgegeven. Het ging om 54% van de boetes.

De federale regering heeft ons haar voorontwerp van wet nog niet officieel meegedeeld. Wij hebben daar echter al op officieuze wijze kennis van kunnen nemen. Het voorontwerp heeft tot doel regels voor de vaststelling van de vluchtprocedures en de exploitatiebeperkingen van de luchthaven vast te leggen. Het verbaast mij dat de gewesten nergens in de tekst worden vermeld en dat zij niet bij de adviesprocedure worden betrokken, aangezien de voorgestelde vluchtprocedures aan een milieueffectenstudie moeten worden onderworpen en de gewesten bevoegd zijn ter zake. Het is aan de Brusselse regering om de federale regering daarop te wijzen en ervoor te zorgen dat het Brussels Gewest ten volle bij die adviesprocedure wordt betrokken.

In zijn advies van 4 april 2006 over een vorige versie van dit voorontwerp van wet had de Raad van State reeds opgemerkt dat de federale overheid er krachtens het evenredigheidsbeginsel moet over waken dat zij geen inbreuk maakt op de normatieve bevoegdheden van de gewesten inzake

après, nous disposons d'une évaluation des dernières mesures prises par le gouvernement fédéral. Bruxelles Environnement a réalisé une évaluation et m'a remis un rapport à la fin janvier dernier comparant les dépassements constatés à l'arrêté bruit bruxellois pour les périodes de mai à septembre 2008 et de mai à septembre 2009. Je tiens à préciser car c'est un point important que l'analyse tient compte de la baisse importante du trafic aérien en raison de la crise économique.

Les conclusions de cette étude pointent malgré tout :

- une diminution globale de 24,4% du nombre de vols dépassant les normes bruxelloises sur quasi toutes les routes aériennes ;
- une diminution significative de la proportion de vols survolant la Région de Bruxelles-Capitale et dépassant les normes bruxelloises sur la période considérée : 6% en 2009 pour 7,8% en 2008.

(poursuivant en néerlandais)

La présente analyse ne permet pas d'identifier les causes de cette diminution, qui pourrait être due au type d'avions utilisés ou à la trajectoire réellement empruntée. Elle devra être affinée sur une plus longue période.

(poursuivant en français)

Il est par contre assez clair que le matin, la traversée de Bruxelles, via les routes du canal et Chabert, présente une augmentation substantielle du nombre de vols dépassant les normes de bruit. Il s'agit de 313 vols en 2009 pour 226 vols en 2008. Il convient toutefois de relativiser cette donnée du fait que les limitations de quotas de carbone n'étaient pas encore entrées en vigueur pour la période sur laquelle porte cette analyse. Il s'agit d'un point sur lequel il faudra rester attentif.

La route Denut, créée par M. Bert Anciaux pour les avions volant en direction des États-Unis, reste également problématique. Elle présente en journée 17,7%, d'avions en infraction au dessus de Neder-Over-Heembeek et de Laeken. Dans la mesure où l'accord fédéral ne modifie en rien les routes survolant le nord de Bruxelles, hormis une meilleure définition de la route du Ring. C'est un point sur lequel la décision du gouvernement fédéral est clairement insatisfaisante. Nous devons

leefmilieu, met name wat de strijd tegen geluidshinder betreft, dat zij rekening moet houden met de gewestelijke milieuregelgevingen bij het vaststellen van de vluchtprecedures en de exploitatiebeperkingen en dat zij hierover een samenwerkingsakkoord moet sluiten.

Wat de vraag van de heer Pinxteren over de verplichting van een dergelijk akkoord in het kader van het nieuwe voorontwerp betreft, lijkt het mij nuttig om het antwoord van de Raad van State af te wachten.

Men zal in ieder geval rekening moeten houden met het protocolakkoord gesloten na de interministeriële conferentie in 2001, waarin staat dat de gewestregeringen hun advies moeten geven over federale regelgeving inzake luchtverkeer.

Mevrouw Saïdi heeft gelijk dat een globaal akkoord over de spreiding van de hinder slechts mogelijk is als alle betrokken beleidsniveaus een samenwerkingsakkoord aangaan over het volledige luchtvaartbeleid. Dat is trouwens al langer het standpunt van de Brusselse regering: in het regeerakkoord wordt een samenwerkingsakkoord met de federale overheid en het Vlaams Gewest vooropgesteld.

Volgens de nota van de federale regering zal een principenota aan de gewesten worden voorgelegd. Die principenota zal de basis vormen van een voorstel van samenwerkingsakkoord. Ik weet alleen nog niet welke richting de heer Schouppe zal uitgaan in die principenota.

(verder in het Nederlands)

Ik kan de heer De Ridder meedelen dat hierover geen enkele interkabinettenvergadering met de federale en de Vlaamse regering heeft plaatsgevonden sinds 19 décembre 2008. In 2006 hebben wij met voormalig federaal minister Landuyt onderhandeld over de oprichting van een onafhankelijk instituut voor het beheer van de geluidsoverlast, maar zonder enig concreet resultaat. Dat instituut had zich moeten bezighouden met het opstellen van een cartografie en een geluidsactieplan van de luchthaven, alsook met de controle op de naleving van de vluchtprecedures en de uitbatingsbeperkingen.

(verder in het Frans)

rester vigilants et revenir sur cette route Denut qui présente de nombreuses infractions, selon notre analyse.

S'agissant des nouvelles décisions, les délais sont trop courts pour déterminer une évaluation à ce stade. Bruxelles Environnement a été chargée de réaliser dans les meilleurs délais une simulation de l'impact de ces décisions sur la cartographie du bruit en Région bruxelloise.

Je vous fournirai ultérieurement les conclusions de cette simulation. Cette analyse est fondamentale, en attendant l'entrée en vigueur des mesures contenues dans le plan, et devrait prendre six mois.

Enfin, je confirme auprès de M. Gosuin et de Mme Saïdi que Bruxelles Environnement examinera, s'il y a lieu, d'adapter son dispositif de stations de mesures du bruit en fonction des nouvelles routes. Le cadastre du bruit et les cartes sont accessibles sur le site de Bruxelles Environnement. Le dernier cadastre date de 2007. Chaque année, un rapport sur l'évaluation du bruit du trafic aérien présente les résultats des stations. Il s'agit de données brutes relevées par les stations de Bruxelles Environnement et de Bruxelles airport. Le rapport 2008 vient de sortir.

Depuis 2004, nous suivons de très près ce dossier. L'arrêté bruit est effectivement d'application ainsi que les amendes. C'est plutôt une question à laquelle on pourrait répondre par écrit vu son caractère statistique mais je vous communique quand même quelques chiffres. Le nombre de compagnies aériennes concernées par les procès-verbaux s'élève à 62 en 2005, 58 en 2006, 54 en 2007, 59 en 2008 et 45 en 2009. Si l'on regarde le nombre d'avertissements, il y en a eu 6.242 en 2009 pour 8.092 en 2008. En ce qui concerne les procès-verbaux, il y en a eu 1.455 en 2009 pour 2.529 en 2008.

Concernant le nombre de compagnies poursuivies en cas de non-paiement des amendes administratives et les moyens mis en œuvre pour que ces amendes soient bien payées, je vous rappelle que l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement confie la mission de recouvrement des amendes administratives impayées au receveur du service taxe et recettes de

De onderhandelingen over het samenwerkingsakkoord zullen vooral handelen over de Brusselse geluidsnormen. Er zijn heel wat pogingen ondernomen om die normen juridisch aan te vechten, maar tot nu toe zonder succes. Ik zal heel voorzichtig zijn als er sprake is van een aanpassing van deze normen.

(verder in het Nederlands)

Het Brussels regeerakkoord is duidelijk: we verzetten ons tegen de bouw van een lowcostterminal. We zijn van mening dat een dergelijk project enkel kan leiden tot een toename van het aantal vluchtbewegingen. Daarom vragen we dat er een milieueffectenstudie wordt uitgevoerd.

(verder in het Frans)

In maart 2009 vroeg het Vlaams Gewest het advies van het Brussels Gewest over de vraag van Brussels Airport Company om geen milieueffectenstudie te hoeven uitvoeren voor de terminal. Leefmilieu Brussel was van mening dat dit gezien de Vlaamse wetgeving wel degelijk noodzakelijk was en dat deze ook rekening moest houden met de impact van de vliegbewegingen op het milieu.

De minister-president en ik bevestigden dit standpunt in een brief aan de Vlaamse regering van 10 april 2009, waarin we verduidelijkingen vroegen over de werken die al begonnen waren zonder vergunning.

Tussen 30 november 2009 en 28 januari 2010 organiseerde het Vlaams Gewest een openbaar onderzoek over de terminal, meer bepaald over een wijziging van het gewestplan om in de zone van de internationale luchthaventerminal activiteiten mogelijk te maken die niet rechtstreeks iets te maken hebben met de luchtvaart.

In het kader van dit onderzoek heb ik meegedeeld dat het Brussels Gewest betreurt dat het niet officieel werd geraadpleegd, dat de wijziging bedoeld is voor de uitbreiding van de luchthaven met een lowcostterminal en dat dit gevolgen heeft voor het Brussels Gewest. Ik vroeg dan ook formeel om een evaluatie van de ecologische en andere gevolgen van dit project.

l'administration des finances et du budget du ministère.

Concernant la collaboration entre Bruxelles Environnement et ce service susmentionné, lorsqu'une décision définitive (c'est-à-dire lorsque les délais de recours sont épuisés) relative à une amende administrative est impayée, nous adressons d'abord une mise en demeure à la compagnie aérienne afin qu'elle s'acquitte de son amende dans un délai de 30 jours. Si, passé ce délai, l'amende administrative est toujours impayée, nous en informons le service taxe et recettes de l'administration des finances et du budget du ministère pour suite.

Jusque fin 2008, nous avons notifié 224 décisions impayées à l'administration des finances et du budget du ministère soit 54% des décisions relatives à cette période.

Concernant les questions portant sur l'avant-projet de loi adopté en première lecture par le gouvernement fédéral, je peux répondre à Mme Fatiha Saïdi que cet avant-projet de loi ne nous a pas encore été communiqué officiellement par le gouvernement fédéral. Nous avons toutefois pu en prendre connaissance de manière officieuse. Cet avant-projet de loi vise à définir les règles et procédures pour l'adoption des procédures de vol et des restrictions d'exploitation de l'aéroport. Il ne relève pas de mes prérogatives en tant que ministre régionale de vous exposer le mécanisme prévu dans cet avant-projet. Je m'étonne toutefois que les Régions ne soient nullement mentionnées dans le texte et ne soient pas associées à la procédure d'avis qui serait mise en place. Dans la mesure où les propositions de procédures de vol doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement et que les Régions sont compétentes pour cette matière, je trouve cela assez étonnant. Je pense qu'il reviendra au Gouvernement bruxellois de le faire savoir au gouvernement fédéral et, le cas échéant, de prendre les mesures nécessaires pour que la Région bruxelloise soit pleinement associée dans le cadre de cette procédure.

Le Conseil d'État, dans son avis du 4 avril 2006 sur la version précédente de cet avant-projet de loi, avait déjà indiqué qu'en vertu du principe de proportionnalité, l'autorité fédérale doit veiller "à ne pas empiéter sur les compétences normatives

(*verder in het Nederlands*)

Omdat er geen antwoord kwam van het Vlaams Gewest en er wel degelijk inrichtingswerken zijn uitgevoerd voor de lowcostterminal, zal ik dit punt en de maatregelen die we in deze fase kunnen nemen om ons standpunt kracht bij te zetten bespreken met de Brusselse regering.

(*verder in het Frans*)

U herinnert zich wellicht de context waarin het geschil over de verdeling van de CO2-quota is ontstaan. De eerste gesprekken vonden plaats begin 2009 in het kader van de Nationale Klimaatcommissie. Het doel was om te bepalen welk beleidsniveau bevoegd was voor de omzetting van richtlijn 2008/101/EG over de opname van de luchtvaartactiviteiten in de regeling voor de handel in emissierechten.

Terwijl sommigen van mening waren dat de gewesten hiervoor verantwoordelijk waren, meende onder meer het Brussels Gewest dat dit een taak was voor de federale overheid. De kwestie kwam op de agenda van het Overlegcomité terecht. Omdat het meningsverschil bleef bestaan, werd beslist om de zaak door een werkgroep te laten uitklaren.

Zonder de resultaten van die werkgroep af te wachten besloot het Vlaams Gewest op 8 mei 2009, net voor de verkiezingen, om de richtlijn in een decreet om te zetten. Zo wierp het Vlaams Gewest zich op als verantwoordelijke voor de toekenning van de emissierechten aan de luchthavens op zijn grondgebied, waaronder die van Zaventem, goed voor 80% van de emissierechten van het Belgische luchtverkeer.

Omdat het Vlaams Gewest uit deze operatie voordeel zou kunnen halen gezien het opbod op de emissierechtenmarkt maar ook omdat dit een gevaarlijk precedent zou betekenen, besliste ik in het najaar van 2009 om de Brusselse regering te verwittigen, de nodige juridische stappen te nemen en het Overlegcomité te vragen het overleg voort te zetten.

In naam van de Brusselse regering heb ik op 8 december 2009 de zaak aanhangig gemaakt bij het Grondwettelijk Hof, met de vraag het Vlaams decreet van 8 mei 2009 te vernietigen en het

dévolues aux Régions en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la lutte contre les nuisances sonores" et que les réglementations régionales en matière d'environnement, pour autant qu'elles respectent le principe de proportionnalité, doivent être considérées comme une donnée dont l'autorité fédérale devra tenir compte lors de la mise en œuvre du processus d'adoption des procédures de vol et des restrictions d'exploitation. C'est la raison pour laquelle un accord de coopération devrait être conclu sur cette matière, mais je suis étonnée qu'il n'en soit plus question dans l'avant-projet de loi.

Pour répondre à M. Pinxteren sur l'obligation d'un tel accord dans le contexte du nouvel avant-projet de loi, je pense qu'il faudra voir quelle sera la réponse du Conseil d'État.

Comme je l'ai déjà dit, il y aura lieu de tenir compte, en tout état de cause, du protocole d'accord de la conférence interministérielle de 2001, puisque celui-ci prévoit déjà une association des gouvernements régionaux à l'élaboration des règles relatives à la circulation aérienne.

En ce qui concerne le projet d'accord de coopération, je pense que nous serons tous d'accord avec Mme Saïdi lorsqu'elle rappelle qu'une solution globale au problème des nuisances des avions ne peut être trouvée que si l'ensemble de la politique aéroportuaire fait l'objet d'un accord entre toutes les parties exerçant des compétences dans cette matière. C'est également le constat du gouvernement bruxellois, qui dans son accord de gouvernement prévoit la signature d'un accord de coopération avec le gouvernement fédéral et la Région flamande.

La note du gouvernement fédéral indique bien qu'une note de principe sera proposée aux Régions et que cette note servira de base à la rédaction d'une proposition pour un accord de coopération. Je n'ai toutefois aucune idée de ce que le secrétaire d'État à la Mobilité, M. Schoupe, entend mettre dans la note de principe qu'il nous soumettra rapidement, je l'espère.

(poursuivant en néerlandais)

M. De Ridder, aucune réunion intercabinet n'a eu lieu avec les gouvernements fédéral et flamand à ce sujet depuis le 19 décembre 2008. Les

uitvoeringsbesluit van 4 september 2009 op te schorten.

Het Grondwettelijk Hof zal zijn vonnis wellicht pas eind 2010 vellen. Naast de juridische weg proberen we ook via overleg tot een oplossing te komen, een optie die onze voorkeur geniet. We wachten nog altijd op de eerste vergadering van de werkgroep die moet worden opgericht op grond van een beslissing van het Overlegcomité van 3 februari 2010. Het is aan de premier om die werkgroep bijeen te roepen.

De vragen van de commissieleden waren erg ruim. Ze betroffen niet alleen het akkoord van tien dagen geleden, maar ook het voorontwerp van wet, de samenwerkingsovereenkomst, de verdeling van de CO2-quota en het kadaster.

U kunt rekenen op de waakzaamheid van de Brusselse regering in dit dossier.

négociations qui ont eu lieu en 2006 avec M. Landuyt, qui n'ont pas abouti, portaient sur la création d'un institut indépendant de gestion des nuisances sonores, qui aurait eu pour missions d'établir une cartographie et un plan d'action du bruit de l'aéroport, ainsi que de contrôler le respect des procédures de vol et des restrictions d'exploitation.

(poursuivant en français)

La question des normes de bruit bruxelloises est implicitement l'enjeu de la négociation de cet accord de coopération. Comme vous le savez, l'arrêté du gouvernement bruxellois de mai 1999 relatif au bruit généré par le trafic aérien fait l'objet depuis son adoption d'une multitude de recours visant son annulation. À ce jour, aucun de ces recours n'a permis de l'invalider. Je serai donc très prudente quant aux demandes qui viseraient une remise en cause des normes de bruit, que ce soit dans le cadre de la négociation de l'accord de coopération ou ailleurs.

J'en viens maintenant au terminal low-cost.

(poursuivant en néerlandais)

L'accord de gouvernement s'oppose à la construction d'un terminal low-cost, qui ne peut qu'aboutir à une augmentation du nombre de vols. Nous demandons donc la réalisation d'une étude d'incidences environnementales.

(poursuivant en français)

En mars 2009, la Région flamande a sollicité l'avis de la Région bruxelloise sur une demande de dérogation de la Brussels Airport Company souhaitant éviter la réalisation d'une étude d'incidences environnementales pour la construction de ce terminal. Bruxelles Environnement a répondu officiellement qu'une étude d'incidences était bien requise à ses yeux, en vertu de la législation flamande, et que la Brussels Airport Company ne pouvait pas se contenter d'une analyse des effets des activités au sol de ce terminal, mais devait prendre en compte l'impact qu'il aurait impliqué en termes d'augmentation du nombre de vols et les incidences que cela aurait sur l'environnement.

Le ministre-président et moi-même avons

confirmé cette position dans un courrier au gouvernement flamand le 10 avril 2009 et demandé des précisions concernant des travaux qui auraient déjà commencé en l'absence de permis.

Dernière étape liée à ce dossier : la Région flamande a organisé une enquête publique entre le 30 novembre 2009 et le 28 janvier 2010. Cette enquête publique portait sur une modification du plan régional d'aménagement du territoire pour la zone du terminal international de l'aéroport de Zaventem. La modification visait à élargir la destination et les prescriptions urbanistiques de la zone du terminal international de l'aéroport pour y autoriser le développement d'activités non directement liées à l'aviation.

J'ai renvoyé un avis dans le cadre de cette enquête publique pour :

- regretter que la Région bruxelloise n'ait pas officiellement été consultée ;
- signaler que c'est bien l'extension de l'aéroport qui est visée par cette modification, ainsi que la construction éventuelle d'un terminal low-cost ;
- rappeler que ce projet a des incidences sur la Région bruxelloise ;
- demander dès lors formellement qu'une évaluation environnementale du projet et de toutes ses conséquences soit réalisée.

(poursuivant en néerlandais)

Vu l'absence de réponse de la Région flamande et le fait que des travaux d'aménagement sont bel et bien réalisés dans le futur terminal low-cost, je verrai avec le gouvernement bruxellois quelles mesures prendre pour faire valoir notre point de vue.

(poursuivant en français)

Nous avons suivi cette question depuis le départ et je vous en rappelle le contexte de ce contentieux relatif à la répartition des quotas de CO₂.

Les premières discussions à ce sujet ont eu lieu début 2009 dans le cadre de la Commission nationale climat. L'objectif de cette concertation était de déterminer les niveaux de pouvoirs compétents pour la transposition la directive 2008/101/CE intégrant le transport aérien parmi les secteurs soumis au marché européen des quotas

d'émissions.

Un désaccord est alors intervenu, certains considérant les Régions responsables, d'autres, dont la Région de Bruxelles-Capitale, estimant que cette matière relève de la compétence de l'autorité fédérale. Ce point fut donc porté à l'ordre du jour du comité de concertation qui, constatant la persistance du désaccord, chargea un groupe de travail d'examiner la problématique.

Cependant, sans attendre que ce groupe de travail ne se réunisse, la Région flamande, le 8 mai 2009 - peu avant les élections - , prit unilatéralement l'initiative de transposer la directive par l'adoption d'un décret, se considérant ainsi responsable de gérer l'octroi des quotas aux opérateurs aériens actifs sur son territoire, en particulier pour ce qui concerne l'aéroport de Zaventem qui représente 80% des émissions du secteur aérien en Belgique.

En raison notamment du fait que dans ce cas de figure, la Région flamande pourrait percevoir les revenus générés par la mise aux enchères des quotas attribués aux opérateurs soumis au décret flamand et vu le précédent qu'une telle décision pourrait entraîner, j'ai alerté le gouvernement bruxellois sur cette question en automne dernier. J'ai proposé d'entreprendre les démarches judiciaires nécessaires tout en sollicitant le comité de concertation afin de reprendre les discussions avec les autres Régions et le fédéral.

Au nom du gouvernement bruxellois, j'ai dès lors introduit le 8 décembre 2009 - une fois encore, je n'en ai pas fait l'objet d'une conférence de presse - auprès de la Cour constitutionnelle un recours en annulation du décret flamand du 8 mai 2009, et le 19 janvier 2010 auprès du Conseil d'Etat un recours en annulation et un recours en suspension contre l'arrêté du 4 septembre 2009 pris par la Région flamande exécutant ce décret.

Jugement ne sera vraisemblablement pas rendu avant la fin de cette année. J'entends aujourd'hui que le gouvernement fédéral nous suit dans ces actions. Parallèlement à cette question très importante car préjudiciable et de jurisprudence qui risque de nous entraîner dans d'autres discussions, nous souhaitons toujours privilégier la voie de la concertation et attendons du premier ministre qu'il convoque enfin le groupe de travail qui avait été prévu conformément à la décision du comité de

concertation du 3 février dernier.

Je pense avoir fait un très large tour de toutes les questions qui vont évidemment beaucoup plus loin que l'accord intervenu il y a dix jours. En tout cas, cela nous a donné l'occasion d'aborder à la fois l'avant-projet de loi, l'accord de coopération, la répartition des quotas de CO₂ et notre cadastre. Il me semblait intéressant de faire le point globalement sur le dossier. Nous n'en avons évidemment pas fini avec cette question mais il n'empêche que certaines choses ont avancé. Vous pouvez compter sur la vigilance du gouvernement bruxellois quant à ce dossier.

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Vous n'êtes pas tombée dans le piège de justifier un accord purement fédéral.

Vous n'êtes pas non plus tombée dans le piège d'en faire une analyse trop rapide. Cette analyse fouillée et prudente nous permet d'avoir une idée plus claire des conséquences de l'accord sur la Région de Bruxelles-Capitale. Vos propos confirment une partie de mes craintes, concernant notamment la concentration des nuisances sur la route du canal et le nord de Bruxelles. C'est aussi une confirmation d'un risque de survol de nouveaux quartiers au sud-est de Bruxelles.

Il faudra évaluer les impacts de ces décisions et se donner le temps pour le faire.

Pour répondre à certains collègues, je regrette que le gouvernement fédéral ne soit pas composé de dix-neuf Bruxellois, issus de dix-neuf communes de la Région, ce qui nous prémunirait du report des nuisances entre zones et quartiers.

Certains arbitrages ont dû se faire dans ce dossier, non seulement au niveau intra-bruxellois, mais peut-être aussi en tenant compte des contingences au niveau du Brabant wallon et du Brabant flamand.

L'heure n'est pas à la polémique, mais bien à l'analyse. Dans la perspective du futur accord de coopération, qui ne manquera pas d'être discuté, vous avez mis en avant toute une série de points sur lesquels vous serez particulièrement attentive :

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- U schaart u dus niet kritiekloos achter het federale akkoord.

U maakt ook een gedetailleerde en voorzichtige analyse van de gevolgen van het akkoord voor het Brussels Gewest. U bevestigt gedeeltelijk mijn vrees voor een concentratie van de overlast langs de Kanaalroute en in het noorden van Brussel. Daarnaast bevestigt u ook dat er nieuwe wijken in het zuidoosten onder vliegroutes komen te liggen.

Het valt natuurlijk niet helemaal te vermijden dat de overlast verschuift. Er moeten knopen worden doorgehakt, zowel binnen het gewest, als tussen de gewesten onderling.

Nu moeten we daarover geen ruzie maken, maar eerst het akkoord analyseren. U zegt dat u bijzondere aandacht zult hebben voor enkele punten:

- de periode die geldt als nacht;*
- het Instituut voor Geluidsoverlast;*
- de inperking van het jaarlijkse aantal vliegbewegingen. Een verhoging hiervan tot 400.000, zoals vastgelegd in het plan van het Vlaams Gewest, zal tot een heel andere spreiding van de overlast in Brussel zorgen.*

Routes vastleggen in een welbepaalde situatie is heel wat anders dan de gegevens over de overlast van deze routes extrapoleren bij het ontwikkelen van uitbreidingsplannen voor de luchthaven.

U streeft er nog steeds naar om nachtvluchten te verbieden. We moeten inderdaad nadenken over

- la nuit environnementale, une période d'infraction importante à l'arrêté bruit. C'est un combat que vous souhaitez mener, ce qui est tout à fait louable ;

- la question de l'Institut des nuisances ;

- la question importante de la limitation des mouvements annuels. Si les nouvelles routes présentent des avantages pour certains quartiers, compte tenu du nombre de vols actuel, l'augmentation du nombre de mouvements - 400.000, si l'on suit le plan de la Région flamande - entraînera une tout autre configuration des nuisances sur Bruxelles.

Une chose est de définir des routes dans une situation bien déterminée. Une autre est d'extrapoler ces routes et les nuisances qu'elles génèrent à des plans de développement de l'aéroport. Le tableau est significativement différent dans les deux cas.

Vous avez rappelé un vœu qui ressemble de plus en plus à un voeu pieux, mais auquel nous voulons malgré tout continuer à croire, c'est-à-dire la volonté d'interdire les vols de nuit. Il faudra effectivement réfléchir un jour à l'avenir de cet aéroport et à son objectif, à savoir soit en faire un aéroport de jour et d'affaires, soit un aéroport de fret.

Au niveau de vos initiatives, vous avez dit que vous pensiez éventuellement modifier et adapter le réseau de sonomètres, ce qui serait une très bonne chose. Comme vous l'avez rappelé, la cartographie et le cadastre du bruit sont réalisés, mais doivent être actualisés. Je serais particulièrement intéressé de voir les simulations et l'actualisation de ce cadastre du bruit qui sera faite par Bruxelles Environnement. Il ne faudrait pas que nous ayons une mauvaise image de l'impact des nouvelles routes sur Bruxelles à cause d'une mauvaise situation des sonomètres.

Enfin, nous devrons revenir sur certains éléments. Vous avez notamment parlé d'une nouvelle idée qui est celle du recul des pistes au décollage vers le nord-est, une zone non aedificandi du Brabant flamand. Les avions qui survolent Bruxelles seraient plus hauts et, par conséquent, moins nuisibles à la qualité de vie des Bruxellois. Cette possibilité mériterait effectivement d'être évoquée

de toekomst van deze luchthaven: moet ze dienen voor reizigers en zakenlui of voor vrachtvervoer? Het zou inderdaad goed zijn om het netwerk van geluidsmeters te wijzigen. Het kadaster van de geluidsoverlast moet geactualiseerd worden. Ik ben benieuwd naar de simulaties van Leefmilieu Brussel. We moeten immers een correct beeld krijgen van de gevolgen van de nieuwe routes voor Brussel.

U sprak over een nieuw idee om de startbanen te verleggen naar het noordoosten. De vliegtuigen zouden dan hoger over Brussel vliegen. Het is inderdaad de moeite om dit te bespreken in het Overlegcomité en binnen de partijen die deel uitmaken van de federale regering.

Er is niet veel gezegd over de isolatie van de meest getroffen wijken. U moet een isolatiefonds in actie laten treden voor gebieden als Haren en Evere, die recht onder de vertrekroute liggen van baan 25 rechts.

au sein du comité de concertation, et certainement d'être relayée par les partis représentés ici et qui siègent au gouvernement fédéral.

La question de l'isolation des quartiers les plus touchés n'a pas été beaucoup abordée aujourd'hui. Je voudrais attirer votre attention sur la nécessité d'activer ou de réactiver un fonds d'isolation, non pas uniquement pour protéger Vilvoorde, Dilbeek et les communes flamandes touchées, mais aussi des zones comme Haren et Evere, qui subissent de plein fouet les décollages de la piste 25 droite.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Votre réponse détaillée ne me rassure pas, car elle ne fait que confirmer beaucoup d'éléments négatifs que j'ai pointés.*

Vous semblez plus combative en commission qu'ailleurs. J'espère que vous ferez preuve de la même combativité lors d'une éventuelle concertation avec le gouvernement fédéral et que vous vous efforcerez de modifier ce plan, notamment pour réduire le nombre de vols dans la zone du canal.

M. le président.- La parole est à M. Gosuin.

M. Didier Gosuin.- Votre réponse nous apporte incontestablement des éléments satisfaisants, mais aussi quelques zones d'ombre. Tout d'abord, il est étonnant de constater, après ces vingt dernières années d'histoire aéroportuaire, que nous retrouvons aujourd'hui une des décisions qui a signé la fin de l'arc-en-ciel, à savoir le remplacement de la route Chabert par la route Onkelinx, qui est ensuite redevenue la route Chabert pour aujourd'hui s'appeler la route Schouuppe. Mais, comme le dit M. Pinxteren, avec le temps, les uns et les autres se font aux idées.

Je note avec satisfaction que vous reprenez une proposition que nous avons formulée au moment même de la publication du plan Schouuppe. Vous allez nous donner une période de validation. Je vous demanderais de communiquer à la commission de l'Environnement, dans les semaines qui viennent, la manière dont vous

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Uw uitvoerig antwoord stelt mij niet gerust. Het bevatte wel positieve elementen, maar ook heel wat negatieve, die ik zelf al had aangehaald. U bevestigt eigenlijk dat er een aantal problemen aankomen.

U lijkt hier in de commissie wel strijdvaardiger dan elders. Hopelijk zult u tijdens een eventueel overleg met de federale regering diezelfde strijdvaardigheid aan de dag leggen en ernaar streven om dit plan nog te wijzigen, onder meer om minder vluchten te plannen over de kanaalzone. Op dit ogenblik ziet het er voor de kanaalzone immers niet zo goed uit.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Uw antwoord is tamelijk bevredigend, maar niet helemaal. De opeenvolging van spreidingsplannen is redelijk verbijsterend.*

Het stemt me tevreden dat u het plan Schouuppe wilt evalueren. Daarom vraag ik u om in de komende weken de commissie Leefmilieu te laten weten welke concrete plannen er zijn voor de oprichting van een evaluatiecel en welk statuut deze krijgt. Kunt u de evaluatiestudie aan de commissie bezorgen?

Het geluidskadaster van 2007 wordt niet bijgehouden. Alle behoorlijk functionerende luchthavens bieden de mogelijkheid om bijna in real time een geluidskadaster te raadplegen. Het Brusselse geluidskadaster is onvolledig en min of meer theoretisch. De gegevens die de studies van Leefmilieu Brussel opleveren worden niet

constituerez cette cellule et le statut que vous lui donnerez, pour obtenir dans six mois une vision objective et précise des nuisances, de ceux qui les subissent, comment et avec quel impact. Je me réjouis donc que notre idée d'un comité de validation ait été reprise par le gouvernement bruxellois.

Je souhaiterais également que vous transmettiez à la commission l'étude d'évaluation clôturée en janvier 2010, qui nous permettra de savoir comment le dossier aéroportuaire a évolué en termes de nuisances ces deux dernières années.

Quant au cadastre du bruit, qui date de 2007, il n'est pas dynamique, car résultant d'études qui reposent sur des croisements de données. En réalité, tous les aéroports dignes de ce nom offrent à tout moment la capacité de visualiser un cadastre de bruit en temps quasi réel. Aujourd'hui, nos cadastres sont plus ou moins théoriques et plus ou moins complets. Dès lors, les études menées par Bruxelles Environnement ne sont pas directement couplées aux informations que possède Belgoccontrol ou le gestionnaire de l'aéroport. Cette notion de cadastre du bruit doit être retravaillée, pour ne pas se résumer à une photographie prise à un moment donné. Dans certains aéroports modernes, le citoyen peut même aller voir l'empreinte du bruit au sol. Ceci est impossible chez nous. Je n'en fais pas reproche au gouvernement bruxellois, qui n'est pas en mesure de le faire en raison de son territoire limité.

En outre, vous ne maîtrisez pas toutes les données techniques sur les normes de vent ou autres. Même la météo peut avoir un impact sur le bruit ressenti. Il faut qu'on y retravaille. Je pense qu'une des manières de sensibiliser les Belges qui sont encore réticents aux outils modernes, c'est qu'on communique, qu'on transmette l'information.

Vous aimez bien faire des voyages pour visiter des cités modèles sur le plan énergétique. Il serait peut-être intéressant d'aller voir comment fonctionnent les autres cadastres de bruit dans d'autres aéroports internationaux. Cela permettrait de voir ce qu'est un bon outil de gestion des nuisances sonores. Il me semble qu'il s'agit d'un préalable pour objectiver les fantasmes les plus creux.

Vous avez répondu à mes questions sur les

rechtstreeks vergeleken met die van Belgoccontrol of de uitbater van de luchthaven. We moeten naar een accurater geluidskadaster streven.

Daarnaast zijn er bepaalde technische aspecten waar we weinig controle over hebben. Zo kan het weer een invloed hebben op de geluidshinder.

U hebt een aantal energievriendelijke steden bezocht. Waarom gaat u niet kijken hoe de geluidskadasters van andere internationale luchthavens functioneren? Het geluidskadaster blijft immers een goed instrument om een objectief beeld van de situatie te vormen en de geluidshinder te beheren.

In 2008 werd 54% van de boetes niet betaald. Dat is meer dan de helft. Hoeveel bedroeg dat percentage in 2006, 2007 en 2009? Voor zover ik weet, worden de dossiers doorgegeven aan de belastingdienst, maar blijven ze zonder gevolg, ook al is de ontvanger wettelijk verplicht om dit bedrag te innen. Dat schept een gevoel van straffeloosheid. Klopt die informatie?

Ik heb een vraag over de quota gesteld omdat u ter zake terecht een rechtvaardering bij het Grondwettelijk Hof hebt ingesteld. Ik begrijp echter niet waarom u in dit geval wel hebt gereageerd en niet als het om de lowcostterminal gaat. Het is nochtans duidelijk dat deze zal leiden tot een toename van het aantal vluchten. In tegenstelling tot de gemeenten hebt u geen gebruik gemaakt van uw beroeps mogelijkheden in het kader van het openbaar onderzoek inzake ruimtelijke ordening.

U zegt dat men u niet heeft geraadpleegd. Welnu, tot drie keer toe wijst u erop dat bepaalde zaken met betrekking tot de procedure en het overleg niet in het voorontwerp van wet staan. Bijgevolg neem ik aan dat u dat voorontwerp hebt gelezen. Sinds wanneer is het in uw bezit?

amendes et donné des chiffres complets. Le problème, c'est que lorsqu'on arrive à la concrétisation, ils deviennent plus sommaires. En 2008, il y a eu 54% d'amendes non payées. Qu'en est-il de 2009, 2007, 2006 ? Et de ces 54% d'amendes impayées ? Quand j'interpelle à ce propos, le gouvernement est incapable de parler d'une seule voix. On me renvoie au ministre des Finances.

Suite à une question écrite à laquelle je n'ai pas reçu de réponse, je crois savoir qu'on envoie cela au contentieux et que cela reste dans un placard. On n'exerce pas le contentieux, bien que le receveur soit légalement tenu de le faire au regard de la loi. Sommes-nous oui ou non dans le règne de l'impunité ? Vous me dites en tout cas que 46% sont payées et 54% non. C'est la majorité.

J'ai posé la question sur les quotas parce que j'étais informé de votre action à la Cour constitutionnelle. Il est important que nous puissions l'évoquer. Le gouvernement bruxellois a agi correctement au regard de ses prérogatives. Vous avez introduit les actions qu'il fallait. Mais je ne comprends pas pourquoi dans ce cas-là vous avez fait ce qu'il fallait, alors que sur le low-cost, il n'y a pas eu d'action. Simplement, vous dites que vous allez renvoyer cela au gouvernement bruxellois.

Or il est clair que cette consultation sur l'aménagement du territoire implique de facto une modification du statut même de cet aéroport dans ses fonctions. Cela vise évidemment le low-cost et le nombre de mouvements. Outre qu'il s'agit d'une concurrence stupide dans un rayon de 40 ou 60 kilomètres, je constate que le gouvernement bruxellois attend le premier avion qui partira vers l'Egypte ou qui en reviendra pour remarquer qu'il y a du low-cost. Celui-ci est en train de s'établir et vous n'avez pas employé les voies de recours qui ont été utilisées par des communes.

Vous déclarez ne pas avoir été consultée. Or, à trois reprises, vous indiquez que les éléments relatifs à la procédure et à la concertation n'apparaissent pas dans l'avant-projet de loi de Schoupe. J'en déduis que vous en avez eu connaissance. Depuis quand avez-vous connaissance de cet avant-projet de loi ?

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- J'en dispose depuis trois jours.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- Sinds drie dagen.

M. Didier Gosuin.- Personnellement, je ne dispose pas de ce document.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Je doute parfois de votre sincérité, ou de votre naïveté !

M. Didier Gosuin.- Je vous confirme que je ne dispose pas de ce document

Je souhaite que la commission dispose de cet avant-projet de loi de manière à pouvoir analyser clairement les moyens d'intervention.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Ne mélangez pas les rôles. J'ai eu l'honnêteté de signaler qu'officieusement, j'avais pris connaissance de ce dossier.

M. Didier Gosuin.- Vous en avez eu connaissance officieusement ou officiellement ?

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Essayons d'arriver tous ensemble à une solution.

M. Didier Gosuin.- Si vous en avez eu connaissance officieusement, je souhaite avoir un positionnement clair de la part du gouvernement bruxellois. Vous reconnaissiez qu'en décembre 2008, une série d'arrêtés ont été promulgués sans concertation, ceci conformément à l'accord de coopération de 2001. Puisque vous en avez reçu une copie, il vous appartient, au niveau du gouvernement, de lister de manière officielle les points sur lesquels vous sollicitez un avis. Je souhaite que la commission puisse prendre connaissance de cette liste.

En tout état de cause, je n'ai pas cet avant-projet de loi. Vous me croyez ou vous ne me croyez pas : je n'en dispose pas. Vous me dites que vous l'avez et je souhaite faire mon travail de parlementaire. Je souhaite officiellement savoir quelle va être la réaction du gouvernement bruxellois par rapport au texte qui vous a été communiqué.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- Votre parti est quand même au gouvernement fédéral ?

M. Didier Gosuin.- Ce n'est pas la question. Il y a une obligation de concertation. C'est la loi. Je ne

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- Ik heb dat document niet.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- Ik twijfel soms aan uw oprechtheid of naïviteit.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- Ik heb het echt niet.

Ik vind dat de commissie over het voorontwerp van wet moet kunnen beschikken.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- Ik ben al zo eerlijk geweest om te zeggen dat ik op officieuze wijze kennis heb genomen van het dossier.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- Op officiële of op officieuze wijze?

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- Laten we samen een oplossing proberen te bereiken.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- Als u het voorontwerp in uw bezit hebt, wil ik dat de Brusselse regering een duidelijk standpunt bepaalt. U bevestigt dat er in december 2008 een aantal besluiten zijn genomen zonder overleg. U hebt nu een exemplaar van het voorontwerp ontvangen. Welnu, dan moet u een lijst opstellen van zaken waarover u advies wilt vragen. De commissie moet die lijst kunnen inkijken.

Of u het nu gelooft of niet, ik beschik niet over de tekst van het voorontwerp van wet, terwijl u die wel in uw bezit hebt.

Hoe zal de Brusselse regering officieel op die tekst reageren?

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Uw partij maakt toch deel uit van de federale regering?

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- U moet overleg plegen. Dat is de wet. Ik stel helemaal

remets pas en cause les compétences de qui que ce soit. Je dis simplement qu'il faut respecter l'accord de coopération. Ou alors disons que cet accord n'existe plus et qu'il ne faut plus consulter la Région. Mais, comme ce dispositif légal existe, je ne trouve pas scandaleux que la Région bruxelloise et la Région flamande puissent émettre un avis et être consultées. Je ne vois pas de quoi on pourrait s'émouvoir.

(Rumeurs)

M. le président.- La parole est à Mme Saïdi.

Mme Fatiha Saïdi.- Je voudrais remercier la ministre pour les réponses qu'elle nous a apportées. J'entends bien que vous souhaitez être prudente et prendre du recul par rapport aux informations. C'est une position sage. Il faut revenir à plus de sérénité dans un dossier où on a joué les gros bras pendant des années.

Vous dites que c'est au fédéral de prendre ses responsabilités. Bien évidemment. Mais nous aurions aimé voir le fédéral prendre en considération l'avis ou les doléances de partenaires représentant des centaines de milliers de personnes concernées par ces nuisances sonores.

Cela étant, nous ne voulons pas jeter le bébé avec l'eau du bain. Je voudrais dire à Mme De Pauw que notre position n'est pas radicale quant à l'aéroport. Nous ne demandons ni sa fermeture, ni son déplacement. Mais nous ne sommes pas prêts à brader la santé et la sécurité de nos concitoyens, même en temps de crise et de chômage. La durabilité vient de la conciliation de plusieurs piliers. Ce n'est pas uniquement la prise en compte de celui de l'économie.

À propos des frustrations que j'ai émises quant au fédéral et aux inquiétudes présentes dans mon interpellation, et que vous avez en partie relayées, j'espère qu'elles trouveront un apaisement dans l'accord de coopération. C'est la bouée de sauvetage à laquelle nous allons nous accrocher. Il en va de même de la note de principe qui devrait être soumise aux Régions, selon ce que vous avez déclaré.

Concernant cet accord de coopération, nous devons rester extrêmement vigilants à plusieurs égards. Continuer le combat contre la construction

geen bevoegdheden in vraag, maar het samenwerkingsakkoord moet worden nageleefd. Het lijkt me logisch dat het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest worden geraadpleegd en een advies uitbrengen over de federale beslissing.

(Rumoer)

De voorzitter.- Mevrouw Saïdi heeft het woord.

Mevrouw Fatiha Saïdi (in het Frans).- *Mevrouw Huytebroeck, ik begrijp dat u zich voorzichtig opstelt. Dat is verstandig. Er is nood aan rust in dit dossier.*

U zegt dat de federale overheid haar verantwoordelijkheid moet opnemen. Dat spreekt voor zich, maar ze moet ook rekening houden met de gewesten.

We willen het kind niet met het badwater weggooien. Mevrouw De Pauw, de PS heeft geen radicaal standpunt over de luchthaven. We eisen niet dat ze sluit of verhuist. We zijn echter evenmin bereid om de gezondheid en de veiligheid van de Brusselaars op te offeren.

Ik maak me enigszins zorgen over het nieuwe federale akkoord, maar ik hoop dat het samenwerkingsakkoord soelaas biedt. Het is de reddingsboei waar we ons aan vastklampen.

We moeten bijzonder waakzaam zijn en ons blijven verzetten tegen de bouw van een lowcostterminal. We blijven pleiten voor een algemeen verbod op nachtvluchten.

We moeten de uitvoering van het akkoord evalueren om te zien of het in de goede richting gaat. Dat is enkel mogelijk met een onafhankelijk controleorgaan.

Het geluidskadaster dateert van 2006 en is dus verouderd. Het moet worden bijgewerkt.

d'un terminal low-cost qui inévitablement aura un effet d'appel d'air vis-à-vis de tous les opérateurs qui développent ces vols. Nous devons continuer à demander une interdiction définitive de tous les vols de nuit et surtout à revendiquer notre nuit environnementale, qui est un des piliers de l'accord de gouvernement.

Pour savoir si cet accord va dans la bonne direction, il faut que nous puissions l'évaluer ainsi que sa concrétisation. Nous ne pourrons le faire qu'avec un organisme de contrôle indépendant, qui nous garantira une exécution neutre, transparente et objective de cet accord. C'est en cela que nous comptons sur votre détermination ainsi que sur celle du gouvernement.

Enfin, le cadastre du bruit est un peu obsolète car il date de 2006. Il a été mis sur le site en 2007, mais l'étude portait sur 2006. Il serait bon de le réactualiser.

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Notre objectif est de départager les points positifs et négatifs. M. Van Damme est intervenu très vite - peut-être un peu trop vite - à propos du canal et de Molenbeek. Il vaut mieux approfondir l'analyse.

Nous avons demandé la suppression de la route Chabert et de la route Delta, ce qui est tout aussi important pour les quartiers du centre et de Molenbeek. J'ai également souligné que nous devions rester vigilants sur le glissement vers le canal de certaines routes vers Chièvres.

Je ne dis pas que les choses iront mieux, mais elles n'iront pas plus mal. J'ai aussi affirmé que nous devions être très vigilants pour ces quartiers. C'est d'ailleurs ce que j'ai répété durant des années à M. Anciaux, qui n'a jamais voulu rien savoir et nous a dit que les avions continueraient à traverser la ville de part en part même si nous dansions sur notre tête !

Quand vous me dites que je semble plus combative en commission qu'à l'extérieur, je vous réponds simplement que j'ai appris dans ce dossier qu'il fallait combattre où c'est nécessaire et quand c'est nécessaire, pour essayer d'aboutir aux meilleures solutions et pas spécialement pour faire

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- Misschien heeft de heer Van Damme iets te snel zijn mening gevormd over de kanaalwijk en Molenbeek. De afschaffing van de Chabert- en de Deltaroute is immers zeer voordelig voor het centrum en Molenbeek. We zullen erop toezien dat de vliegroutes naar Chièvres niet boven het kanaal terechtkomen.

Ik zeg niet dat dit akkoord een vooruitgang is, maar het is zeker ook geen achteruitgang. Ik heb altijd de aandacht van de federale ministers gevestigd op het lot van de inwoners van deze wijken, maar vooral minister Anciaux deed niet de minste toegeving!

U zegt dat ik me in de commissie strijdlijstiger opstel dan daarbuiten. Wel, ik heb geleerd dat je alleen moet vechten wanneer dat nodig is, of wanneer je daardoor een beter resultaat krijgt.

Mijnheer Gosuin, ik heb helemaal geen nieuwe structuur in het leven geroepen om de validering uit te voeren. Dat is nog altijd de taak van de cel van Leefmilieu Brussel.

Het voorontwerp van wet bevindt zich momenteel in eerste lezing bij de federale regering. Daarna

du show.

En réponse à la question de M. Gosuin concernant la validation, je n'ai absolument pas parlé d'une nouvelle structure, d'une nouvelle cellule ou de quoi que ce soit de semblable. C'est la cellule qui existe pour l'instant à Bruxelles Environnement, en division Bruit et Inspection, qui se charge de la validation.

Il est inutile de polémiquer ici sur la question de l'avant-projet. Celui-ci est passé au gouvernement fédéral en première lecture. Il est envoyé au Conseil d'État et nous serons évidemment consultés après la troisième lecture, où nous donnerons un avis. J'ai pu consulter officieusement ce document parce qu'il était en possession du ministre-président, qui me l'a transmis. Je ne vais pas intervenir au stade de la première lecture d'un avant-projet, qui doit encore passer devant le Conseil d'État.

Nous avons eu un débat serein, même si certains ont envie de polémiquer sur cette question. Il y a longtemps que j'ai dépassé la polémique sur ce dossier, parce que je suis convaincu que cela ne permettra pas de trouver les meilleures solutions pour tous les Bruxellois. Dans cette matière, trouver une solution pour tous les Bruxellois n'est pas facile. Quand on prend des décisions pour un quartier, on doit toujours veiller à ce que les nuisances ne soient pas reportées et démultipliées sur le quartier d'à côté. En tant qu'instance régionale, nous devons absolument faire en sorte que les décisions prises le soient pour un maximum de Bruxellois et que la question de la densité de la population soit toujours mise en avant.

Dans les mois qui viennent, les combats majeurs porteront sur l'accord de coopération, l'institut des nuisances sonores ou les infractions sur le 6h-7h, qui sont probablement les plus nombreuses. Il faut continuer à se battre sur ce point. Il faut aussi continuer à se battre sur la limitation des vols au niveau annuel ainsi que sur l'isolation des logements des riverains les plus survolés, comme il faut également demander ce cadastre du bruit fédéral.

Vous pouvez compter sur ma détermination ainsi que sur celle du ministre-président et du gouvernement bruxellois pour poursuivre, là où

wordt het naar de Raad van State verzonden. Na de derde lezing zullen wij ons advies kenbaar maken. Ik heb het document kunnen inkijken omdat de minister-president het me officieus heeft bezorgd. Vandaag is het nog te vroeg om een advies te formuleren.

Ik ben blij dat het debat sereen is verlopen. De tegenstellingen op de spits drijven, helpt ons geen stap verder. Het is trouwens niet gemakkelijk om een oplossing te vinden die alle Brusselaars ten goede komt. De ene wijk bevoordele kan nadelig zijn voor een andere wijk. Het gewest moet dan ook de belangen van alle Brusselaars voor ogen houden en rekening houden met de bevolkingsdichtheid in de wijken.

In de nabije toekomst zal het debat gaan over de samenwerkingsovereenkomst, het federale Instituut voor het beheer van de geluidshinder, de overtredingen tussen 6 uur en 7 uur, de beperking van het jaarlijks aantal vluchten, de isolatie van woningen in buurten met veel geluidshinder en het federale geluidskadaster.

U kunt rekenen op de minister-president en mezelf: we zullen blijven vechten voor een betere levenskwaliteit van zoveel mogelijk inwoners.

nous pouvons le faire, ce combat pour une meilleure qualité de vie, pour un maximum de la population.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTIONS ORALES

M. le président.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. BERTIN MAMPAKA MANKAMBA

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, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "appel à projets 'quartiers durables'".

M. le président.- La parole est à M. Mampaka.

M. Bertin Mampaka Mankamba.- Bruxelles Environnement a lancé en mars 2008 un premier appel à projets « quartiers durables ». Cinq quartiers ont été à l'époque sélectionnés : le quartier Pinoy à Auderghem, la cité Forest Vert à Forest, le quartier Flagey à Ixelles, le quartier « BaoBab » à Saint-Gilles et Helmet à Schaerbeek.

Une somme de 12.500 euros était prévue par quartier pour la réalisation d'infrastructures d'intérêt collectif dans chacun des cinq quartiers lauréats. Cette somme peut paraître dérisoire si on la compare aux montants des budgets que l'on retrouve par exemple dans les « contrats de quartier » qui peuvent se compter en millions d'euros. Ne serait-il pas intéressant de revoir le budget alloué dans le cadre de l'appel à projets à la hausse si l'on souhaite durabiliser ces quartiers et

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERTIN MAMPAKA MANKAMBA

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "de oproep tot projecten inzake duurzame wijken".

De voorzitter.- De heer Mampaka heeft het woord.

De heer Bertin Mampaka Mankamba (in het Frans).- In maart 2008 deed Leefmilieu Brussel een eerste oproep om projecten voor duurzame wijken in te dienen. Er werden vijf wijken geselecteerd: de Pinoywijk in Oudergem, de tuinwijk Forest Vert in Vorst, de Flageywijk in Elsene, de BaoBabwijk in Sint-Gillis en de Helmetwijk in Schaarbeek.

Elke wijk zou 12.500 euro krijgen voor het verwezenlijken van collectieve infrastructuur. Dat lijkt een belachelijk klein bedrag in vergelijking met de bedragen die in het kader van de wijkcontracten worden toegekend. Zou het niet nuttig zijn het budget voor die projectoproep te verhogen om de bestendigheid van die initiatieven te waarborgen?

prolonger la durée de l'appui des projets sur plusieurs années ?

Par ailleurs, il semblerait que les 12.500 euros de subsides n'ont à mi-janvier 2010 toujours pas été versés aux habitants des cinq quartiers. Pourtant, plusieurs quartiers ont déjà dû procéder à des achats en novembre et décembre 2009 pour des montants relativement élevés afin de mettre en oeuvre leurs actions, planifiées de longue date avec l'accord de votre administration, Bruxelles Environnement.

Les collectifs d'habitants ont, semble-t-il, tout mis en oeuvre pour respecter les délais établis dans le cadre de cet appel à projets. Est-il dès lors normal, que ces habitants totalement bénévoles doivent se substituer aux pouvoirs publics en avançant de leur propre poche des sommes d'argent de plusieurs milliers d'euros pour financer des infrastructures d'utilité publique ?

Pourriez-vous par ailleurs, saisir la présente occasion pour fournir à cette assemblée une évaluation des différentes activités réalisées dans les quartiers dans le cadre de ce premier appel à projets ? Quelles seront les modifications et améliorations apportées dans les prochains appels ?

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Il faut préciser que les subsides de 12.500 euros ont été prévus pour des petits équipements, des aménagements durables d'ampleur modeste ou des initiatives participatives. Les quartiers lauréats n'ont pas relayé la demande de voir ce subside augmenté, le montant apparaissant suffisant pour couvrir les différents projets par quartier. Sauf le cas particulier d'Helmet, qui a connu un incident ayant ralenti son projet de jardin partagé et augmenté son coût.

Ensuite, il convient de souligner que ces sommes de 12.500 euros, allouées à ce que l'on a appelé les « projets d'intérêt collectif », sont des montants qui s'inscrivent dans un budget global dont la part principale consiste en la mise à disposition d'une équipe d'accompagnement des projets de quartier.

Le budget total des appels à projets Quartiers

Bovendien zou die subsidie van 12.500 euro nog altijd niet zijn uitbetaald, terwijl meerdere wijken al in november en december 2009 aankopen hebben gedaan om hun acties, die lang op voorhand in overleg met Leefmilieu Brussel waren gepland, uit te voeren.

De bewonersverenigingen hebben alles in het werk gesteld om de termijnen van de projectoproep na te leven. Is het normaal dat die vrijwilligers zelf duizenden euro's moeten voorschieten om openbare voorzieningen te financieren?

Is er een evaluatie gemaakt van de verschillende initiatieven die in het kader van deze eerste oproep tot stand zijn gekomen? Zult u volgende oproepen bijsturen?

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- *De subsidie van 12.500 euro is bestemd voor duurzame, maar bescheiden inrichtingen of uitrustingen en participatieve initiatieven. De deelnemers hebben geen verhoging van die subsidie gevraagd. Het bedrag bleek voldoende om de verschillende projecten te financieren, behalve in de Helmetwijk, waar een incident tot vertraging heeft geleid en de kosten de hoogte heeft ingejaagd.*

Deze subsidies maken deel uit van een algemeen budget dat de volgende elementen omvat:

- de begeleiding van de projecten gedurende 1 jaar (3,5 voltijdsequivalent);
- de subsidies voor de projecten van collectief belang (62.500 euro);
- de financiering van dienstenkorven (15.000 euro) voor animaties, opleidingen en bezoeken;

Durables 2008/2009 comprend :

- l'accompagnement des projets pendant un an. Y sont adjoints 5 animateurs à mi-temps et un coordinateur plein temps, ce qui revient à 3,5 équivalents temps plein ;
- les subsides aux projets d'intérêt collectif, pour une somme de 62.500 euros, le produit de 12.500 euros multiplié par le nombre de projets ;
- le financement des « paniers de services », ce qui revient à des animations, des formations, des visites offertes aux lauréats autour de thèmes « développement durable » de leur choix pour une somme de 15.000 euros ;
- le financement de la communication et de la signalétique pour chaque quartier, pour une somme de 24.000 euros.

L'optique de l'appel à projets Quartiers Durables est différente de celle des Contrats de quartiers. Quand ces derniers visent à investir massivement dans la rénovation structurelle des quartiers, l'appel à projets Quartiers Durables vise plutôt les aspects non bâtis de la vie de quartier, les habitudes et les pratiques permettant aux habitants de rendre leur lieu de vie plus durable. Les subsides prévus sont dans ce cas de nature essentiellement incitative. Il s'agit d'encourager et d'encadrer des démarches citoyennes, de leur donner l'envie d'aller plus loin et de se pérenniser d'elles-mêmes, dans le cadre d'une dynamique ascendante plutôt que descendante.

Ces deux dispositifs, les contrats de quartier et l'appel à projets Quartiers Durables apparaissent dès lors hautement complémentaires dans la perspective d'une revitalisation durable des quartiers en difficulté. À plus forte raison maintenant que les contrats de quartiers, devenus « contrats de Quartiers Durables » sont aujourd'hui équipés d'un nouveau volet environnemental et énergétique.

Les retards de paiement s'expliquent avant tout par le fait que les projets de quartier se sont développés pendant cinq ou six mois avant que leurs participants ne définissent l'attribution des subsides. Par ailleurs, certaines associations ont décidé de fractionner leur subside afin de couvrir le financement de différents projets au lieu d'un seul, ces projets ayant connu des rythmes d'élaboration différents. Ces retards pris, qui sont dus au lancement d'une dynamique innovante et

- de financiering van de communicatie en de signaletiek (24.000 euro).

De duurzame wijken en de wijkcontracten hebben niet dezelfde doelstelling. Via de wijkcontracten wordt massaal in de structurele renovatie van een wijk geïnvesteerd, terwijl de duurzame wijken tot doel hebben duurzame gewoonten en praktijken in te voeren. Het is de bedoeling om de inwoners te steunen en te begeleiden en hen ertoe aan te zetten de initiatieven nadien zelf voort te zetten. Beide initiatieven vullen elkaar dus aan, te meer daar er een hoofdstuk duurzame ontwikkeling in de wijkcontracten is opgenomen.

De vertraging van de betaling is vooral te wijten aan het feit dat het een aantal maanden heeft geduurd voordat de deelnemers precies hadden vastgesteld waarvoor de subsidies zouden worden gebruikt. Sommige verenigingen hebben de subsidie opgesplitst om meerdere projecten te financieren. Gezien die vertragingen had Leefmilieu Brussel beslist om de periode voor de subsidieaanvraag te verlengen van 7 juli 2009 tot 20 september 2009. De ministeriële besluiten voor die subsidies werden pas eind september aan het kabinet meegedeeld. De installatie van de nieuwe regering en de circulaire van de minister van Begroting hebben voor extra vertraging gezorgd. Wij zullen de nodige lessen trekken uit deze kinderziekten.

De evaluatie van de acties die we in 2008-2009 ondernamen in het kader van de "duurzame wijken", is zeer positief. Er is een echte dynamiek ontstaan. Zo namen ruim 1.800 personen deel aan de verschillende activiteiten. De mensen worden zich bewust van het belang van duurzame ontwikkeling in een stedelijk milieu.

Er vonden 50 à 55 activiteiten plaats - ongeveer 10 per wijk. Concrete projecten zijn bijvoorbeeld compostbakken, gedeelde tuinen, een boomgaard, energie-evaluaties in gegroepeerde woningen, voedselteams, energieanimatie voor kansarmen, enzovoort.

De projectoproep heeft burgerverenigingen ook meer zichtbaarheid gegeven, via websites en blogs onder beheer van de wijken, affiches en brochures rond activiteiten, tijdschriften, enzovoort.

De bewoners hebben vooral de smaak te pakken

nouvelle pour les collectifs citoyens, ont amené Bruxelles Environnement à reporter le délai de demande de subsides, du 7 juillet 2009 au 20 septembre 2009. Les projets d'arrêtés ministériels pour ces subsides n'ont été transmis au cabinet que fin septembre. Ce retard a été renforcé par des difficultés de suivi associées aux circulaires du ministre du Budget prises dans le cadre de l'année électorale et au temps nécessaire à la mise en place du nouveau gouvernement. Les difficultés rencontrées dans le cadre de cette toute nouvelle démarche constituent un apprentissage qui nous permettra d'améliorer la gestion de la seconde série.

En ce qui concerne l'évaluation des activités 2008-2009 "quartiers durables", la dynamique mise en place et les retours des quartiers sont dans l'ensemble très positifs. On a constaté avec cette première série le lancement d'une réelle dynamique citoyenne, se matérialisant dans la participation de plus de 1.800 personnes, toutes activités confondues ! On assiste avec cet appel à projets à un mouvement de conscientisation important autour des questions de développement durable en milieu urbain.

On compte également la réalisation de 50 à 55 activités de sensibilisation et d'actions concrètes (environ 10 par quartier). Parmi les nombreux projets concrets mis en place : des composts, des jardins partagés, un verger, la réalisation d'évaluations énergétiques dans des logements groupés, la constitution de groupes d'achats solidaires de l'agriculture paysanne, des animations énergie pour les publics défavorisés, l'écriture d'un grand livre de recettes multiculturelles et durables, etc.

L'appel à projets a aussi permis à des groupements citoyens une visibilité vis-à-vis de l'extérieur, à travers la mise en place d'outils de communication : sites internet et blogs gérés par les quartiers, affiches et brochures pour l'annonce des activités, journaux de quartiers durables, etc.

L'appel à projets a surtout initié un grand enthousiasme autour de projets communs et donné aux habitants le goût de poursuivre ces projets de manière autonome, suite à une première année d'accompagnement. Pour les différents quartiers, un travail de réflexion sur la pérennisation existe bel et bien.

gekregen om na een jaar begeleiding zelfstandig deze projecten voort te zetten. We denken na over de duurzaamheid van de verschillende projecten.

Bij nieuwe projectoproepen zullen de wijken eerst hun project van collectief belang nauwkeuriger moeten omschrijven zodat het subsidiëringssproces vlotter kan verlopen. We zullen ook werken aan de collectieve dynamiek. Een zuiniger energieverbruik is immers veeleer een individuele zaak. We moeten ervoor zorgen dat er in elk thema een collectieve dynamiek kan worden gebracht. We zoeken ook naar synergieën met de wijkcontracten.

En ce qui concerne les modifications et améliorations pour les prochains appels à projets, un rythme différent sera proposé. Chaque quartier commencera l'année en développant un travail de réflexion plus précoce et plus intense sur la définition de son "projet d'intérêt collectif", ce qui devrait permettre d'accélérer aussi le processus de subsidiation. D'autre part, des améliorations sont à chercher au niveau de la dynamique collective pouvant être associée à certains thèmes.

Ainsi, si un projet de jardin partagé est directement un projet de quartier, un projet concernant l'amélioration de la consommation énergétique tend à toucher plutôt des individus séparés. Il faudra donc veiller à faire en sorte que chaque thématique privilégiée par les lauréats s'inscrive bel et bien dans une dynamique collective. Enfin, des synergies seront recherchées entre cet appel à projets "quartiers durables" et les contrats de quartier, devenus suite à leur réforme des contrats de quartiers durables.

M. le président.- La parole est à M. Mampaka.

M. Bertin Mampaka Mankamba.- Ce projet a été bien conçu et j'en félicite la ministre. L'enthousiasme et le nombre de participants en témoignent.

Cependant, je rappelle que le mécanisme des contrats de quartier est très procédurier. Dès lors, si cet appel à projets, autrefois lancé indépendamment du contrat de quartier, est désormais inclus dans toute la procédure du contrat de quartier, l'enthousiasme manifesté par les participants à ce jour en sera mis à mal. J'attire donc votre attention sur la lourdeur de la mise en place d'un contrat de quartier et je crains, à l'avenir, des résultats moins favorables.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BERTIN MAMPAKA MANKAMBA

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

De voorzitter.- De heer Mampaka Mankamba heeft het woord.

De heer Bertin Mampaka Mankamba (in het Frans).- *Het enthousiasme voor dit uitstekende project is groot.*

De wijkcontracten werken echter met zeer ingewikkelde procedures. Als een volgende projectoproep op die leest wordt geschoeid, zal het enthousiasme snel bekoeien.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERTIN MAMPAKA MANKAMBA

AAN MEVROUW EVELYNE
HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RE-
GERING, BELAST MET LEEFMILIEU,

L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "le soutien de l'achat de véhicules électriques par les services publics".

M. le président.- La parole est à M. Mampaka Mankamba.

M. Bertin Mampaka Mankamba.- Dans le contexte des suites de la conférence de Copenhague, à laquelle vous avez participé, la Belgique se doit de montrer l'exemple en matière de développement durable en mettant en oeuvre d'urgence des actions concrètes. Dans ce cadre, de nombreux défis se présentent aux administrations publiques. Dans l'optique de réduire les émissions de CO₂ des véhicules, certaines administrations publiques souhaitent introduire dans leurs différents services des véhicules à traction entièrement électrique.

Dans le contexte budgétaire actuel extrêmement difficile pour les communes et pour le gouvernement bruxellois également, le prix d'achat de ce type de véhicule constitue souvent un obstacle réel et concret. J'observe cependant que la Région flamande subventionne les administrations qui sont préoccupées par cette question à hauteur de 50% pour l'achat de véhicules à faible empreinte écologique. Dans le même esprit, la Région wallonne étudie la possibilité de subventionner ce type de véhicules à hauteur de 75%.

À l'heure actuelle, il n'existe à ma connaissance aucune forme de subside de ce type pour les administrations locales en Région bruxelloise. C'est d'autant plus regrettable, vous en conviendrez avec moi, que c'est précisément dans les gros centres industriels et urbains comme Bruxelles que la pollution causée par les gaz d'échappement présente les concentrations les plus élevées avec toutes les conséquences que cela suppose pour la santé de nos concitoyens.

Je suis persuadé que le prix d'achat des véhicules électriques constitue le plus gros obstacle au "greening" du parc automobile des collectivités

ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRAND-BESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "de steun voor de aankoop van elektrische voertuigen door de overheidsdiensten".

De voorzitter.- De heer Mampaka Mankamba heeft het woord.

De heer Bertin Mampaka Mankamba (in het Frans).- In aansluiting op de conferentie van Kopenhagen hoort België een voortrekkersrol te spelen op het vlak van duurzame ontwikkeling en snel concrete initiatieven te nemen. Sommige administraties willen elektrische wagens aanschaffen. De hoge kosten vormen echter een hinderpaal, zeker in de moeilijke budgettaire context van het gewest en van de gemeenten. Het Vlaams Gewest slaagt er nochtans in om 50% van de aankoopsprijs van voertuigen met een kleine ecologische voetafdruk te subsidiëren. Het Waals Gewest van zijn kant onderzoekt de mogelijkheid om de aankoop van dergelijke voertuigen voor 75% te financieren.

De Brusselse gemeentebesturen genieten geen enkele vorm van subsidie. Nochtans is in een grootstad als Brussel de concentratie van uitlaatgassen en hun invloed op de volksgezondheid het grootst. Een gewestelijke subsidie zou de lokale administraties kunnen stimuleren om elektrische wagens aan te kopen.

Welke maatregelen zult u ter zake nemen?

locales et qu'une participation financière de la Région bruxelloise inciterait les administrations à franchir le pas vers un futur plus propre.

Pourriez-vous par conséquent communiquer à cette assemblée les initiatives que vous avez prises et les moyens que vous avez prévus pour soutenir les municipalités et autres entités publiques intéressées dans l'achat de véhicules comme celui dans lequel vous et moi roulons ?

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- L'utilité de favoriser le choix de véhicules plus performants d'un point de vue environnemental lors de leur acquisition, que ce soit par les particuliers, les entreprises, ou les pouvoirs publics, ne fait aucun doute en vue de réduire les émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. J'ai à cet égard mis en place plusieurs mesures en Région bruxelloise et d'autres sont actuellement en préparation.

Les véhicules électriques présentent incontestablement certains attraits. Mais leur développement à grande échelle pose également de nombreuses questions, dont certaines restent à ce jour sans réponse. Il convient donc de faire preuve d'une certaine prudence avant de les soutenir massivement.

La question des batteries, notamment, soulève encore des interrogations : capacité de stockage, augmentation de la puissance et de la durée de vie, diminution du poids sont autant d'objectifs qui apparaissent parfois contradictoires. La solution technologique aujourd'hui privilégiée, à savoir les batteries Lithium-Ion, pose de sérieux problèmes en termes de disponibilité des ressources et d'impacts sociaux et environnementaux qui y sont associés.

Par ailleurs, les avantages en matière de réduction d'émission de gaz à effet de serre ne sont réels que si le parc de production d'électricité évolue vers de modes de production plus sobres en CO₂, ce qui soulève d'autres enjeux. Il est donc indispensable d'analyser l'attrait réel de cette technologie en tenant compte de l'ensemble de son cycle de vie. La documentation aujourd'hui disponible à ce sujet

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- *Het spreekt voor zich dat het stimuleren van de aankoop van voertuigen met een kleine ecologische voetafdruk door privépersonen, bedrijven of overheidsinstellingen, een goede manier is om de luchtvervuiling en de uitstoot van broeikasgassen te doen dalen. Ik heb al een reeks maatregelen in die zin uitgewerkt en er zijn er nog meer in voorbereiding.*

De elektrische voertuigen zijn op sommige vlakken zeer interessant maar de tijd is nog niet rijp voor grootschalig gebruik. De batterijen hebben een te lage capaciteit, zijn onvoldoende krachtig, onvoldoende duurzaam en te zwaar. Lithiumbatterijen zijn technisch gezien superieur maar er zijn problemen met de grondstofvoorziening en de sociale en ecologische impact.

Daarbij zullen elektrische wagens slechts een meerwaarde bieden inzake CO₂ als de uitstoot ten gevolge van de elektriciteitsproductie zelf daalt. Om de milieuvriendelijkheid van deze voertuigen te beoordelen, moeten we rekening houden met hun volledige levenscyclus. De beschikbare documentatie is nog erg onvolledig.

Het grote voordeel van elektrische voertuigen is dat ze geen rechtstreekse vervuiling veroorzaken. Ik heb Leefmilieu Brussel de opdracht gegeven de voordeelen van het gebruik van elektrische voertuigen te evalueren en na te gaan welke voorzieningen er mogelijk zijn: laadstations, financiële stimuli, enzovoort.

Er is een besluit goedgekeurd dat de openbare besturen verplicht om zich bij de aankoop van

est encore très incomplète pour ce qui concerne cette technologie en plein développement.

Néanmoins, les véhicules électriques présentent certains avantages environnementaux indéniables, en particulier en termes de qualité de l'air, en raison de l'absence d'émission de polluants directs. J'ai d'ailleurs saisi l'IBGE de cette question, qui fera l'objet d'une analyse afin d'évaluer les opportunités de favoriser l'usage de ces véhicules et les besoins et opportunités en termes de stations de recharge, d'incitants, etc.

Pour ce qui concerne les véhicules acquis par les pouvoirs publics, un arrêté prévoit l'obligation pour certaines institutions d'acquérir des véhicules répondant à certains critères basés sur l'écoscore. Comme vous le savez, cet outil intègre dans un indice de 0 à 100 les performances environnementales de tout véhicule.

Il tient compte des émissions de CO₂, des polluants dégradant la qualité de l'air et des écosystèmes (PM, NO_x, etc) et, dans une moindre mesure, les propriétés des carburants et le bruit. Les véhicules électriques, caractérisés par un indice écoscore élevé, sont dès lors concernés par cette mesure qui, suite à une décision du gouvernement en janvier dernier, sera étendue à toutes les administrations publiques et OIP (organisme d'intérêt public) sous tutelle ou contrôle de la Région, et ce dès l'achat du premier véhicule.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ELKE ROEX

**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, DE LA RÉNOVATION URBAINE,
DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET
L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU
LOGEMENT,**

voertuigen te houden aan een aantal criteria gebaseerd op de ecoscore.

Die beoordeling houdt rekening met de uitstoot van CO₂ en andere polluenten die schadelijk zijn voor de luchtkwaliteit en de ecosystemen, zoals fijn stof en stikstofoxiden, en in mindere mate met de brandstof en de geluidshinder. De elektrische voertuigen, die een goede ecoscore hebben, komen dus in aanmerking voor deze maatregel, die zal worden uitgebreid naar alle openbare besturen en instellingen van openbaar nut die onder het toezicht van het gewest vallen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELKE ROEX

**AAN MEVROUW EVELYNE
HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET LEEF-
MILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,
STADSVERNIEUWING, BRAND-
BESTRIJDING EN DRINGENDE
MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,**

concernant "l'application de l'ordonnance relative au subventionnement des associations et des projets ayant pour objectif l'amélioration de l'environnement urbain".

M. le président.- La parole est à Mme Roex.

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *Sous la législature précédente, le parlement a approuvé une ordonnance visant à valider le fonctionnement des associations ayant pour objectif l'amélioration de l'environnement urbain à Bruxelles. Une association reconnue peut alors obtenir un subventionnement quinquennal pour ses missions de base.*

L'ordonnance se distingue par une approche transversale, sous le dénominateur "développement durable". Une association ne doit plus relever exclusivement du domaine de compétence de l'Environnement pour être reconnue en tant que partenaire oeuvrant à un meilleur environnement urbain.

Au début de cette législature, le gouvernement a également pris un arrêté d'exécution en ce sens. Cependant, nous apprenons qu'il revient à présent sur cette approche transversale et limite l'agrément à la compétence "Environnement", ou laisse les associations frapper aux portes de tous les cabinets pour découvrir de quel ministre elles peuvent obtenir un subventionnement.

Combien d'associations ont-elles introduit une demande dans ce cadre ? Un accord est-il intervenu entre les différents ministres sur ces demandes ? Comment ?

Confirmez-vous que l'application de cette ordonnance reste limitée à la compétence "Environnement" et que le gouvernement s'écarte donc de l'approche transversale du développement durable ?

betreffende "de toepassing van de ordonnantie met betrekking tot het subsidiëren van de verenigingen en de projecten ter verbetering van het stedelijk leefmilieu".

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Tijdens de vorige regeerperiode heeft het parlement een ordonnantie goedgekeurd die ertoe strekt de werking te valideren van de verenigingen die tot doel hebben het stedelijk leefmilieu in Brussel te verbeteren. Een erkende vereniging kan krachtens de ordonnantie een vijfjarige subsidie ontvangen voor haar basisopdrachten, waardoor de vereniging zich kan concentreren op deze opdrachten in plaats van elk jaar op zoek te moeten gaan naar subsidies. De ordonnantie maakt ook een meerjarenfinanciering mogelijk voor projecten in het kader van het bevorderen van het stedelijk leefmilieu.

Het unieke aan deze ordonnantie is dat ze een transversale aanpak mogelijk maakt onder de noemer "duurzame ontwikkeling". Een vereniging hoeft niet enkel onder het bevoegdheidsdomein "leefmilieu" te vallen om erkend te worden als partner voor een beter stedelijk leefmilieu. Er zijn meerdere verenigingen die op een transversale manier functioneren, zoals Inter Environnement Bruxelles, Bral, CyCLO, enzovoort.

Aan het begin van deze legislatuur heeft de regering ook in die zin een uitvoeringsbesluit genomen. De erkenning van een vereniging kan toegekend worden door de regering op voorstel van een minister.

We vernemen echter dat de regering terugkomt op deze transversale aanpak en de erkenning beperkt tot de bevoegdheid leefmilieu of de organisaties zelf laat aankloppen bij alle kabinetten om uit te vissen van welke minister ze subsidies kunnen krijgen. Wij hadden gehoopt dat de verenigingen met een enkel dossier op een eenvoudige wijze zouden worden erkend. Verenigingen die eerder actief zijn in domeinen als mobiliteit, stedenbouw of economie zouden dan ook slechts langs één loket moeten passeren. Naar verluidt zou de voornoemde ordonnantie niet van toepassing zijn op zulke verenigingen.

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre (en néerlandais).- *Cette nouvelle législation garantit un cadre de travail durable pour les associations bruxelloises qui jouent un rôle essentiel dans l'amélioration de l'environnement urbain et du cadre de vie.*

Lors des travaux parlementaires préalables à l'approbation de l'ordonnance, il a été considéré que l'amélioration de l'environnement urbain et du cadre de vie concernait également les associations de promotion du développement durable, ou qui étaient actives dans les domaines de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire, de la protection du patrimoine, de la mobilité, etc., et pas seulement celles qui étaient actives dans l'environnement au sens strict.

Bruxelles Environnement est la seule administration qui a effectivement mis en oeuvre cette nouvelle législation. Les raisons en sont probablement l'approbation tardive de l'arrêté gouvernemental, ce qui laissait peu de temps à chaque administration pour déterminer une méthode de travail, un formulaire de demande d'agrément et informer les associations.

L'arrêté du gouvernement de Bruxelles-Capitale du 1er octobre 2009 ayant été signé conjointement par l'ensemble des ministres et secrétaires d'État, il n'y a donc aucun doute sur l'application multisectorielle qui doit y être donnée.

Bruxelles Environnement a informé et envoyé un formulaire de demande d'agrément à 140 associations, auxquelles il avait déjà octroyé d'un subside. Au 30 novembre 2009, 52 associations avaient introduit un dossier.

Hoeveel verenigingen hebben in dit kader een aanvraag ingediend? Is er een afstemming tussen de verschillende ministers over deze aanvragen? Hoe gebeurt die afstemming?

Kunt u bevestigen dat de toepassing van de ordonnantie betreffende het stedelijk leefmilieu beperkt blijft tot de bevoegdheid leefmilieu en de regering aldus afwijkt van de transversale aanpak in het kader van de duurzame ontwikkeling?

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister.- Vooraleer ik uw vragen beantwoord, wil ik onderstrepen dat deze nieuwe wetgeving mij na aan het hart ligt. Ze garandeert immers een duurzaam werkpad voor de talrijke Brusselse verenigingen die een essentiële rol spelen voor de verbetering van het stadsmilieu en het leefkader, in een vaak ingewikkelde financiële context.

Tijdens de parlementaire werkzaamheden die aan de goedkeuring van de ordonnantie voorafgingen, gaf men een erg ruime interpretatie aan het begrip "verbetering van het stadsmilieu en het leefkader": in aanmerking komen niet alleen verenigingen die actief zijn op het vlak van het leefmilieu stricto sensu, maar ook verenigingen ter bevordering van de duurzame ontwikkeling of verenigingen die actief zijn op het vlak van stedenbouw, ruimtelijke ordening, bescherming van het erfgoed, mobiliteit, enzovoort.

Leefmilieu Brussel is de enige administratie die deze nieuwe wetgeving effectief heeft toegepast. Hoewel we deze situatie kunnen betreuren, wil ik toch verduidelijken dat ze niet voortvloeit uit de intentie van de regering om de draagwijdte van de ordonnantie te beperken tot milieoverenigingen. Dat zou immers haaks staan op de geest van de ordonnantie. Ook wil ik eraan herinneren dat het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 oktober 2009 door alle ministers en staatssecretarissen gezamenlijk is ondertekend, wat geen enkele twijfel laat bestaan over de multisectorale toepassing die eraan moet worden gegeven.

De reden voor de huidige situatie ligt wellicht in de krappe termijnen die het besluit voor het eerste jaar heeft vastgelegd. Elke administratie moet

Quelques dossiers émanant d'associations dont le principal domaine d'activités ne se situe pas dans les domaines de compétences de Bruxelles Environnement ont été transmis aux cabinets compétents par mon cabinet. À la suite d'une concertation entre les cabinets, il appert que le secrétaire d'État à la Mobilité proposera une reconnaissance aux associations qui sont de sa compétence.

Vous pouvez donc constater que le gouvernement n'a aucunement l'intention de limiter l'application de cette ordonnance au domaine de l'Environnement.

L'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) prépare pour l'année prochaine l'application de l'ordonnance. Nous ferons également le nécessaire l'année prochaine pour les associations relevant de ma compétence de rénovation urbaine.

Les associations, agréées ou non, pourront ainsi bénéficier d'un subventionnement pluriannuel pour leurs projets d'amélioration de l'environnement urbain et du climat de vie.

immers een werkmethode opstellen, een formulier voor erkenningsaanvraag goedkeuren en de verenigingen inlichten. Dat is problematisch, gezien de late goedkeuring van het regeringsbesluit.

Leefmilieu Brussel heeft 140 verenigingen die in het kader van hun bevoegdheden ooit een toelage hebben gekregen, schriftelijk op de hoogte gebracht van de inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving, hen het formulier voor erkenningsaanvraag bezorgd en de voorwaarden en termijnen voor de indiening van dat formulier meegedeeld.

Op 30 november 2009 hadden 52 verenigingen een dossier ingediend. Die dossiers werden vervolgens onderzocht. Er is een advies gevraagd aan de Raad voor het Leefmilieu en de Hoge Raad voor Natuurbehoud, overeenkomstig artikel 2, paragraaf 4 van het regeringsbesluit.

Van die 52 dossiers zijn er enkele waarvan de belangrijkste activiteitensector niet tot het bevoegdheidsdomein van Leefmilieu Brussel behoort. Mijn kabinet heeft die dossiers bijgevolg aan de bevoegde kabinetten bezorgd, zodat zij eventueel tot erkenning kunnen overgaan.

Er vond overleg plaats met de overige kabinetten. Daaruit is gebleken dat de staatssecretaris voor Mobiliteit een erkenning zal voorstellen voor de verenigingen die onder zijn bevoegdheid vallen.

U merkt dus dat de regering geenszins de intentie heeft om de toepassing van deze ordonnantie te beperken tot het bevoegdheidsdomein van het leefmilieu.

Voor zover ik weet, bereidt het bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting voor volgend jaar de toepassing van de ordonnantie voor. Volgend jaar zullen we ook het nodige doen voor de verenigingen die onder mijn bevoegdheid voor stadsvernieuwing vallen.

Dankzij deze ordonnantie kunnen de verenigingen, of zij nu erkend zijn of niet, een meerjarige toelage ontvangen voor hun projecten ter verbetering van het stadsmilieu en het leefklimaat. De regering kan die toelage toekennen op voorstel van eender welke minister of staatssecretaris en is dus niet uitsluitend verbonden met het bevoegdheidsdomein van leefmilieu.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Roex.

Mme Elke Roex (en néerlandais).- Je suis quelque peu rassurée d'entendre que les associations de mobilité seront soutenues cette année. Cependant, il faut aussi des moyens pour celles qui sont actives dans l'aménagement du territoire, le logement et la rénovation urbaine.

Vous devez réunir toutes les procédures administratives d'application afin de permettre aux associations actives dans plusieurs domaines de soumettre un seul dossier à un seul guichet.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. FOUAD AHIDAR

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, DE LA RÉNOVATION URBAINE,
DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET
L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU
LOGEMENT,

concernant "les problèmes récurrents des déchets abandonnés dans le bois du Laerbeek".

M. le président.- La parole est à M. Ahidar.

M. Fouad Ahidar (en néerlandais).- Le bois du Laerbeek est dans un état déplorable, en proie aux déchets abandonnés. La plate-forme d'action "Laerbeek aux abois" est le meilleur témoin de cette situation, elle qui investit le bois une à deux

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Het stelt mij enigszins gerust dat de mobiliteitsverenigingen dit jaar al gesteund zullen worden. Voor de verenigingen die bezig zijn met ruimtelijke ordening, huisvesting en stadsvernieuwing zijn er echter ook middelen nodig.

U moet alle administratieve procedures die eraan te pas komen bijeenbrengen, zodat de verenigingen terechtkunnen bij één loket waar één dossier wordt opgesteld. Verenigingen zijn immers niet noodzakelijk op slechts één terrein actief. Denk aan Bral of Inter-Environnement Bruxelles, die bezig zijn met leefmilieu, maar ook met mobiliteit, huisvesting, ruimtelijke ordening en stadsvernieuwing. Ook die organisaties moeten de mogelijkheid krijgen om op één plaats erkend te worden, zonder dat ze verplicht zijn om zich op één domein te concentreren. Dat zou immers tegenstrijdig zijn met het doel en de opdracht van die verenigingen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "de steeds terugkerende problemen met zwerfvuil in het Laarbeekbos".

De voorzitter.- De heer Ahidar heeft het woord.

De heer Fouad Ahidar.- Buurtbewoners melden mij dat het Laarbeekbos er smerig bij ligt. Vooral het zwerfvuil is een steeds terugkerend probleem. Het actieplatform LaarbeekbOOs is de beste getuige van deze toestand, aangezien het met

fois par an pour y ramasser des tonnes de déchets. L'objectif n'est pourtant pas que les riverains assument cette tâche.

Par ailleurs, dans l'accord de gouvernement, on lit que vous considérez la qualité de la gestion des espaces verts comme un élément décisif pour la qualité de la vie en ville.

Vu notre objectif d'une capitale verte, il est incompréhensible que les pouvoirs publics manquent à leurs devoirs de propreté des espaces verts.

Êtes-vous au courant du mauvais état du bois du Laerbeek ? Avez-vous chargé Bruxelles Environnement d'intervenir à court terme pour nettoyer les chemins d'accès au bois ? Quelles mesures structurelles avez-vous prises pour vous attaquer au problème des déchets abandonnés dans le bois du Laerbeek ?

Une partie du bois se trouve en territoire flamand. Avez-vous concerté la Région flamande pour parvenir à une collaboration transrégionale ?

Avez-vous consulté la commune de Jette et le coordinateur environnemental de l'AZ-VUB Jette ?

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre (en néerlandais).- *Mon administration a pris, en excellente collaboration avec la commune de Jette, toutes les mesures possibles pour limiter les nuisances liées à l'abandon de déchets dans le bois du Laerbeek et à ses alentours. Elle en a notamment fermé l'accès au moyen d'une barrière installée à l'allée des Moutons. Le service Espaces*

tientallen vrijwilligers één of twee keer per jaar het bos intrekt om tonnen afval te verzamelen. Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat de buurbewoners deze taak op zich blijven nemen. Voor hen is het dweilen met de kraan open. Ik heb niets tegen educatieve projecten om bijvoorbeeld kinderen respect voor de natuur bij te brengen, maar dit is totaal iets anders.

In het regeerakkoord staat dat u de kwaliteit van het beheer van de groene ruimten als een doorslaggevend element beschouwt voor de leefkwaliteit van de stad. Als dat wordt afgemeten aan de toestand van het Laarbeekbos, dan is het erg gesteld met de leefkwaliteit in Brussel. De stad is al vuil. Als nu ook nog de groene ruimten een vuilnisbelt worden, hebben veel gezinnen geen andere keuze meer dan de stad te verlaten om wat rust te vinden in het groen.

Vanuit het oogpunt van de doelstelling om een ecologische hoofdstad te worden is het al even onbegrijpelijk dat de overheid in gebreke blijft om de groene ruimte in de stad proper te houden.

Bent u op de hoogte van de slechte staat van het Laarbeekbos?

Hebt u Leefmilieu Brussel de opdracht gegeven op korte termijn op te treden en het bos evenals de toegangswegen schoon te maken?

Welke structurele maatregelen hebt u genomen om het probleem van het zwerfvuil in het Laarbeekbos aan te pakken?

Een stuk van het bos ligt op het grondgebied van Vlaanderen. Hebt u overleg gepleegd met het Vlaams Gewest om tot een gewestoverschrijdende samenwerking te komen?

Hebt u overleg gepleegd met de gemeente Jette en met de milieucoördinator van de AZ-VUB Jette?

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister.- Als beheerder heeft mijn administratie, in uitstekende samenwerking met de gemeente Jette, alle mogelijke maatregelen genomen om de hinder door het achtergelaten afval in en rond het Laarbeekbos te beperken. Mijn administratie is onder meer overgegaan tot het afsluiten van de toegang door het aanbrengen van een versperring

verts de la commune de Jette a conclu un contrat de bonne gestion avec les utilisateurs des jardinets situés sur la propriété de l'AZ. Bruxelles Environnement vient encore de rappeler à l'ordre les responsables.

Comme pour les autres espaces verts gérés par Bruxelles Environnement, des mesures structurelles ont été prises, il y a plusieurs années, pour garantir la propreté du bois de Laerbeek, dont une série de mesures préventives. En 2004, deux gardiens ont été engagés pour sensibiliser les visiteurs au respect des espaces verts. Des poubelles ont été installées, de même que des panneaux d'information, des clôtures et des barrières pour limiter l'accès.

S'y ajoutent des mesures réparatives. Depuis 1997, Bruxelles-Propreté vide deux fois par semaine les quinze poubelles présentes dans le bois, tandis que les petits déchets abandonnés sont évacués une fois par semaine par les gardiens.

Les détritus abandonnés sur les sentiers par les promeneurs sont ramassés deux fois par mois. En outre, les écocantonniers ramassent sporadiquement les détritus dans et aux abords des sites naturels.

Les dépôts clandestins sont systématiquement évacués et font l'objet d'une analyse de la part de Bruxelles Environnement ou des forestiers. Des mesures répressives sont prises par les surveillants et les gardes forestiers. Ils travaillent en bonne collaboration avec les inspecteurs de Bruxelles-Propreté.

Malgré ces mesures, nous devons constater que certaines personnes ne respectent pas les espaces verts. Heureusement, elles constituent une minorité. Il est impossible de garantir une surveillance complète.

Bruxelles Environnement continue notamment à travailler au problème des dépôts clandestins sur le terrain situé entre le chemin des Moutons et le ring. Les barricades installées par Bruxelles Environnement avec le soutien de la commune de Jette ont contribué à réduire considérablement les dépôts. Bruxelles Environnement étudie la possibilité d'intervenir sur ce terrain, situé en Région flamande, afin de pouvoir mieux en garantir la propreté.

op de Schapenweg. Via de dienst Groene Ruimten van de gemeente Jette is met de gebruikers van de volkstuintjes die op de eigendom van het AZ gelegen zijn een overeenkomst voor goed beheer afgesloten. We moeten echter toegeven dat Leefmilieu Brussel onlangs nog de verantwoordelijken van de volkstuintjes tot de orde heeft moeten roepen in verband met meerdere hopen achtergelaten groenafval en zelfs plastic aan de andere kant van de Schapenweg, op het grondgebied van het Vlaams Gewest.

Net zoals voor alle andere groene ruimten die Leefmilieu Brussel beheert, zijn er jaren geleden talrijke structurele maatregelen genomen om de netheid van het Laarbeekbos te garanderen.

Er zijn in de eerste plaats een aantal preventieve maatregelen genomen. In 2004 werden twee bostoezichters aangeworven om de bezoekers en de omwonenden te informeren en bewust te maken van het respect voor de groene ruimten, in het bijzonder wat de netheid en het afvalbeheer betreft. Daarnaast werden er vuilnisbakken geplaatst, alsook informatieborden, afsluitingen en versperringen om de toegang te beperken. Deze specifieke acties vormen een aanvulling op de campagnes voor openbare netheid van Net Brussel.

Daarnaast zijn er ook diverse herstellende maatregelen genomen. Sinds 1997 leidt Net Brussel twee keer per week de vijftien vuilnisbakken in het bos, onder toezicht van Leefmilieu Brussel. Eenmaal per week wordt het klein zwerfvuil verwijderd door de bostoezichters.

Twee keer per maand wordt het zwerfvuil dat wandelaars van allerlei slag op de paden achterlaten, in eigen beheer verwijderd. Elke maand brengt het team van werknemers gemiddeld vierhonderd liter afval afkomstig uit de drie bossen van de gemeente Jette naar Laken.

Sporadisch wordt het zwerfvuil aan de rand van of in de natuurgebieden verwijderd door het team van ecokantonniers. Sluikstorten worden systematisch verwijderd. Deze verwijdering wordt na een systematische analyse en onderzoek uitgevoerd door Net Brussel of door het team van bosarbeiders.

En outre, toutes sortes de détritus sont jetés depuis les véhicules circulant sur le ring. Ils atterrissent sur les terrains en friche ou même dans le bois.

Enfin, les manquements autour du chalet du Laerbeek ont été notifiés à plusieurs reprises à son locataire.

Repressieve maatregelen worden genomen door de toezichters en de boswachters. Zij werken zeer goed samen met de inspecteurs van Net Brussel.

Ondanks al deze maatregelen moeten we jammer genoeg vaststellen dat sommige personen de groene ruimten weinig of zelfs helemaal niet respecteren. In dit opzicht moeten we echter meegeven dat het aantal wandelaars in het Laarbeekbos de voorbije jaren aanzienlijk gestegen is en dat het aantal personen dat weinig respect heeft voor het milieu, een minderheid vormt. Het is trouwens onmogelijk om een volledig toezicht te garanderen.

Daarnaast moeten we ook opmerken dat er een aantal aandachtspunten zijn waaraan Leefmilieu Brussel blijft werken. Het gaat onder meer om allerlei soorten achtergelaten afval, zoals autowrakken, bouwmateriaal, huisvuil, enzovoort, en andere bronnen van verontreiniging, meer bepaald koolwaterstoffen, op de strook grond tussen de Schapenweg en de Ring. De versperring die Leefmilieu Brussel aanbracht met de steun van de gemeente Jette heeft ertoe bijgedragen dat het aantal storten aanzienlijk verminderd is. We moeten echter opmerken dat het terrein op het grondgebied van het Vlaams Gewest gelegen is. Leefmilieu Brussel voert gesprekken met het Vlaams Gewest om op dit stuk grond te kunnen ingrijpen en op die manier de netheid ervan beter te kunnen garanderen.

Allerlei soorten afval worden vanuit de voertuigen op de Ring weggegooid. Dat afval wordt meegevoerd door de wind en belandt vervolgens op het braakliggende terrein of zelfs in het bos.

Er werden meerdere nalatigheden vastgesteld rond de chalet van de Laarbeek. De chalet is eigendom van het Brussels Gewest, maar wordt verhuurd. De problemen zijn al meermaals aan de huurder gemeld.

M. le président.- La parole est à M. Ahidar.

M. Fouad Ahidar (en néerlandais).- Je réagis lorsque je vois des gens jeter des détritus dans la nature !

Si vous parliez plus des verbalisations réalisées pour de tels comportements, les gens auraient peut-être peur. Cela pourrait en outre influencer

De voorzitter.- De heer Ahidar heeft het woord.

De heer Fouad Ahidar.- Als ik mensen zomaar afval in de natuur zie gooien, reageer ik. Ik bemoei me wel met wangedrag.

Misschien kunt u het opleggen van boetes bekendmaken. Ik bedoel niet dat u de namen van de overtreders moet onthullen, maar u kunt

le sentiment d'impunité qui les habite.

- *L'incident est clos.*

bijvoorbeeld wel bekendmaken dat tijdens een bepaalde maand een bepaald aantal mensen werd beboet. Dat zal afschrikken. Veel mensen hebben nog het gevoel dat er straffeloosheid heerst en dat overtreders niet worden aangepakt. U moet de mensen duidelijk maken dat u het ernstig meent. Sommige hardleerse mensen luisteren anders toch niet.

- *Het incident is gesloten.*
