

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

**Séance plénière
du vendredi 4 juillet 2003**

**Plenaire vergadering
van vrijdag 4 juli 2003**

SEANCE DU MATIN

OCHTENDVERGADERING

SOMMAIRE

INHOUDSOPGAVE

	Pages		Blz.
EXCUSES	1327	VERONTSCHULDIGD	1327
COMMUNICATIONS FAITES AU CONSEIL		MEDEDELINGEN AAN DE RAAD	
— Cour d'arbitrage	1327	— Arbitragehof	1327
— Sénat	1327	— Senaat	1327
PROJET D'ORDONNANCE		ONTWERP VAN ORDONNANTIE	
— Dépôt	1327	— Indiening	1327
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE		ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	
— Avis	1327	— Advies	1328
DESIGNATION D'UN MEMBRE DU GROUPE DE TRAVAIL CHARGE DE LA PROMOTION DES VALEURS DEMOCRATIQUES	1328	AANWIJZING VAN EEN LID VAN DE WERKGROEP BELAST MET DE BEVORDERING VAN DE DE- MOCRATISCHE WAARDEN	1328
PROPOSITION D'ORDONNANCE		VOORSTEL VAN ORDONNANTIE	
— Prise en considération	1329	— Inoverwegingneming	1329
			1325

	Pages		Blz.
	—		—
PROPOSITION DE RESOLUTION		VOORSTEL VAN RESOLUTIE	
— Proposition de résolution visant à prendre toutes mesures nécessaires afin de lutter contre les nuisances subies par les habitants et liées au survol de Bruxelles à partir de l'aéroport de Bruxelles-National (n ^{os} A-440/1 et 2 – 2002/2003)		— Voorstel van resolutie ertoe strekkende alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de hinder van de vluchten boven Brussel vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal voor de inwoners te bestrijden (nrs. A-440/1 en 2 - 2002/2003)	
Discussion générale — <i>Orateurs</i> : Mme Geneviève Meunier , co-rapporteur, M. François Roelants du Vivier , co-rapporteur, Mmes Caroline Persoons, Béatrice Fraiteur, Brigitte Grouwels, MM. Joseph Parmentier, Dominiek Lootens-Stael, Sven Gatz, Christos Doulkeridis, Denis Grimberghs, Didier Gosuin , ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature, de la Propreté publique et du Commerce extérieur	1329	Algemene bespreking — <i>Sprekers</i> : mevrouw Geneviève Meunier , co-rapporteur, de heer François Roelants du Vivier , co-rapporteur, mevrouw Caroline Persoons, mevrouw Béatrice Fraiteur, mevrouw Brigitte Grouwels, de heren Joseph Parmentier, Dominiek Lootens-Stael, Sven Gatz, Christos Doulkeridis, Denis Grimberghs, Didier Gosuin , minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel	1329
Discussion des considérants et des tirets du dispositif	1348	Bespreking van de consideransen en van de streepjes van het bepaalde gedeelte	1348

PRESIDENCE DE **MME MAGDA DE GALAN**, PRESIDENTE
VOORZITTERSCHAP VAN **MEVROUW MAGDA DE GALAN**, VOORZITTER

— La séance plénière est ouverte à 9 h 50.

De plenaire vergadering wordt geopend om 9.50 uur.

Mme la Présidente. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 4 juillet 2003.

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van vrijdag 4 juli 2003 geopend.

EXCUSES

VERONTSCHULDIGD

Mme la Présidente. — Ont prié d'excuser leur absence : Mmes Amina Derbaki Sbaï, M. Didier van Eyll, Mme Fatiha Saïd.

Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid : mevrouw Amina Derbaki Sbaï, de heer Didier van Eyll, mevrouw Fatiha Saïd.

COMMUNICATIONS FAITES AU CONSEIL

MEDEDELINGEN AAN DE RAAD

Cour d'arbitrage

Arbitragehof

Mme la Présidente. — Diverses communications ont été faites au Conseil par la Cour d'arbitrage.

Elles figureront au Compte rendu analytique et au Compte rendu intégral de cette séance. (*Voir annexes.*)

Verscheidene mededelingen worden door het Arbitragehof aan de Raad gedaan.

Zij zullen in het Beknopt Verslag en in het Volledig Verslag van deze vergadering worden opgenomen. (*Zie bijlagen.*)

Sénat

Senaat

Mme la Présidente. — Par lettre du 19 juin 2003, le Sénat fait connaître qu'il s'est constitué en sa séance de ce jour.

Bij brief van 19 juni 2003 brengt de Senaat ons ter kennis dat hij zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

PROJETS D'ORDONNANCE

Dépôt

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE

Indiening

Mme la Présidente. — En date du 26 juin 2003, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance modifiant la loi-programme du 30 décembre 1988 (n° A-441/1 – 2002/2003).

— Renvoi à la commission des Affaires économiques, chargée de la Politique économique, de l'Energie, de la Politique, de l'Emploi et de la Recherche scientifique.

Op 26 juni 2003 werd het ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de programmawet van 30 december 1988 ingediend door de Brusselse hoofdstedelijke regering (nr. A-441/1 – 2002/2003).

Verzonden naar de commissie voor de Economische Zaken, belast met het Economisch Beleid, de Energie, het Werkgelegenheidsbeleid en het Wetenschappelijk Onderzoek.

En date du 2 juillet 2003, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment au : texte révisé de la Convention Internationale pour la Protection des Végétaux, et à l'Annexe, adopté à Rome le 17 novembre 1997, lors de la 29^{ème} session de la Conférence de la FAO (n° A-444/1 – 2002/2003).

— Renvoi à la commission des Finances, du Budget, de la Fonction publique, des Relations extérieures des Affaires générales.

Op 2 juli 2003 werd het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met : de herziene tekst van het Internationaal Verdrag voor de Bescherming van Planten, en met de Bijlage, aangenomen te Rome op 17 november 1997, tijdens de 29^{ste} zitting van de Conferentie van de FAO, ingediend door de Brusselse hoofdstedelijke regering (nr. A-444/1 – 2002/2003).

Verzonden naar de commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken.

**CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE LA
REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

Avis

ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Adviezen

Mme la Présidente. — Par lettre du 26 juin 2003, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, conformément aux dispositions de l'article 6 de l'ordonnance du 8 septembre 1994 portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, l'avis concernant l'avant-projet d'ordonnance portant sur certaines dispositions en matière d'aménagement du territoire, qu'il a adopté en sa séance plénière du 26 juin 2003.

— Renvoi à la commission de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de la Politique foncière.

Bij brief van 26 juni 2003, zendt de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, overeenkomstig de bepalingen van artikel 6 van de ordonnantie van 8 september 1994 tot oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het advies inzake het voorontwerp van ordonnantie betreffende een aantal bepalingen inzake ruimtelijke ordening, die hij in zijn plenaire vergadering van 26 juni 2003 aangenomen heeft.

— Verzonden naar de commissie voor de Ruimtelijke Ordening, de Stedenbouw en het Grondbeleid.

Par lettre du 26 juin 2003, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, conformément aux dispositions de l'article 6 de l'ordonnance du 8 septembre 1994 portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, l'avis sur le projet d'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la subsidiation des associations d'économie sociale actives dans le secteur de la réutilisation, qu'il a adopté en sa séance plénière du 26 juin 2003.

— Renvoi à la commission de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau.

Bij brief van 26 juni 2003, zendt de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, overeenkomstig de bepalingen van artikel 6 van de ordonnantie van 8 september 1994 tot oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het advies inzake het ontwerp van besluit van de Brusselse hoofdstedelijke regering betreffende de betoelaging van verenigingen van sociale economie die in de hergebruiksector bedrijvig zijn, die hij in zijn plenaire vergadering van 26 juni 2003 aangenomen heeft.

— Verzonden naar de commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid.

Par lettre du 26 juin 2003, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, conformément aux dispositions de l'article 6 de l'ordonnance du 8 septembre 1994 portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, l'avis d'initiative relatif au projet d'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'application d'un

plan de déplacements à certaines entreprises, qu'il a adopté en sa séance plénière du 26 juin 2003.

— Renvoi à la commission de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau.

Bij brief van 26 juni 2003, zendt de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, overeenkomstig de bepalingen van artikel 6 van de ordonnantie van 8 september 1994 tot oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het initiatiefadvies inzake het ontwerpbesluit van de Brusselse hoofdstedelijke regering betreffende de toepassing van een vervoersplan op sommige bedrijven, die hij in zijn plenaire vergadering van 26 juni 2003 aangenomen heeft.

— Verzonden naar de commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid.

Par lettre du 26 juin 2003, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, conformément aux dispositions de l'article 6 de l'ordonnance du 8 septembre 1994 portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, l'avis concernant l'avant-projet d'ordonnance relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, qu'il a adopté en sa séance plénière du 26 juin 2003.

— Renvoi à la commission de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau.

Bij brief van 26 juni 2003, zendt de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, overeenkomstig de bepalingen van artikel 6 van de ordonnantie van 8 september 1994 tot oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het advies inzake het voorontwerp van ordonnantie betreffende milieueffecten-beoordeling van bepaalde plannen en programma's, die hij in zijn plenaire vergadering van 26 juni 2003 aangenomen heeft.

— Verzonden naar de commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid.

DESIGNATION D'UN MEMBRE DU GROUPE DE TRAVAIL CHARGE DE LA PROMOTION DES VALEURS DEMOCRATIQUES

AANWIJZING VAN EEN LID VAN DE WERKGROEP BELAST MET DE BEVORDERING VAN DE DEMOCRATISCHE WAARDEN

Mme la Présidente. — En application de l'article 7 de la résolution du 31 mars 2000, telle que modifiée le 14 juillet 2000, le Bureau élargi a, en sa réunion du 25 juin 2003, désigné Mme Anne Van Asbroeck comme membre effectif du groupe de travail chargé de la promotion des valeurs démocratiques, en remplacement de Mme Adelheid Byttebier.

Pour information.

In toepassing van artikel 7 van de resolutie van 31 maart 2000, zoals gewijzigd op 14 juli 2000, heeft het Bureau in uitgebreide samenstelling, in zijn vergadering van 25 juni 2003, mevrouw Anne

Van Asbroeck aangewezen als vast lid van de werkgroep belast met de bevordering van de democratische waarden, ter vervanging van mevrouw Adelheid Byttebier.

Ter informatie.

PROPOSITION D'ORDONNANCE

Prise en considération

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

Inoverwegingneming

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de MM. Bernard Ide, Fouad Lahssaini et Michel Van Roye) relative au droit d'interpellation des habitants d'une commune (n° A-432/1 – 2002/2003).

Pas d'observation ? (*Non.*)

— Renvoi à la commission des Affaires intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'Agglomération.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van de heren Bernard Ide, Fouad Lahssaini en Michel Van Roye) betreffende het interpellatierecht van de inwoners van een gemeente (nr. A-432/1 – 2002/2003).

Geen bezwaar ? (*Neen.*)

Verzonden naar de commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

PROPOSITION DE RESOLUTION VISANT A PRENDRE TOUTES MESURES NECESSAIRES AFIN DE LUTTER CONTRE LES NUISANCES SUBIES PAR LES HABITANTS ET LIEES AU SURVOL DE BRUXELLES A PARTIR DE L'AEROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

Discussion générale

VOORSTEL VAN RESOLUTIE ERTOE STREKKENDE ALLE NOODZAKELIJKE MAATREGELEN TE NEMEN OM DE HINDER VAN DE VLUCHTEN BOVEN BRUSSEL VANAF DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL VOOR DE INWONERS TE BESTRIJDEN

Algemene bespreking

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle la discussion générale de la proposition de résolution.

Aan de orde is de algemene bespreking van het voorstel van resolutie.

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

La parole est à Mme Geneviève Meunier, co-rapporteur.

Mme Geneviève Meunier, co-rapporteur. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, le dernier accord relatif à l'aéroport de Bruxelles-National du 24 janvier 2003 et les difficultés techniques rencontrées dans sa mise en application ont mené à différentes interpellations au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. Les parlementaires, membres de la commission Environnement, ont accédé à la demande de Mme Persoons d'organiser des auditions en commission. Ces auditions ont conduit au dépôt d'une résolution qui a été adoptée en commission par 9 voix et 2 abstentions. Il s'agit d'un travail conséquent puisque le rapport comporte 130 pages.

En tant que rapporteurs, M. Roelants du Vivier et moi-même nous limiterons à résumer brièvement les auditions très intéressantes, qui ont eu lieu en commission de l'Environnement.

Pour le contenu de la résolution, nous nous référons au rapport en sachant que les différents groupes interviendront à ce sujet.

Lors de la réunion du 29 avril, les commissaires ont entendu le directeur du service Médiation de l'aéroport, un représentant de l'UBCNA et un représentant de « Bruxelles Air Libre. ».

M. Touwaide, médiateur fédéral, a donné des chiffres intéressants sur l'utilisation des pistes de jour et de nuit. Le jour, les atterrissages sont concentrés sur la 25 R et L et les décollages sur la 25 droite (89 %). En 2002, il y a eu 19.575 vols de nuit via la seule piste 25 droite, ce qui fait plus ou moins 25 décollages par nuit, principalement entre 3 et 5 heures du matin. Il insiste aussi sur deux plages horaires problématiques, le matin entre 6 et 8 heures et le soir entre 21 et 23 heures, utilisées par les gros porteurs les plus bruyants qui ne peuvent plus voler la nuit.

M. Van Hoobrouck, vice-président de l'UBCNA, rappelle le combat que mène l'union contre les nuisances des avions depuis treize ans. Selon lui, l'aéroport ne doit pas constituer un conflit communautaire mais, malheureusement, tous les avions survolent obligatoirement une partie de la Région bruxelloise, de jour comme de nuit. Il s'interroge sur la nécessité économique des vols de nuit et se réfère à une étude « épervier » réalisée par l'AWACSS. L'UBCNA demande le retrait immédiat de tous les avions anciens et s'oppose à la dispersion, qui répand la peste sans la soigner. Il plaide pour la fin progressive des vols de nuit en les plafonnant à maximum 10.000 en 2004, 5.000 en 2005 et une interdiction définitive en 2006. Il rappelle aussi que les conseils communaux de plusieurs communes ont voté, sur initiative de l'UBCNA, une motion contre le survol de Bruxelles et demande que — je cite — « le détestable accord du 24 janvier » soit dénoncé par les autorités régionales bruxelloises.

M. Gaillard, qui représentait Bruxelles Air Libre, veut également que l'accord du 24 janvier soit dénoncé car il augmente encore le nombre de personnes survolées et impose la traversée nocturne de Bruxelles. Ce choix du survol de zones très peuplées expose 300.000 personnes aux risques et aux nuisances. Un récent rapport de l'IBGE chiffre à un milliard 600 millions EUR les coûts de santé annuels occasionnés par la pollution atmosphérique. L'aéroport fédéral serait responsable de 25 % de cette pollution. Bruxelles Air Libre dénonce les objectifs d'expansion démesurée de 450.000 mouvements par an souhaités par BIAC, soit une augmentation de 50 % par rapport aux 300.000 mouvements de 2001.

Le gouvernement bruxellois est compétent en matière d'environnement et il doit respecter les directives européennes en matière de bruit et de pollution. Dès lors que la nouvelle route de nuit survole des zones densément peuplées, des communes qui ne l'étaient pas encore et davantage des communes qui l'étaient déjà, le gouvernement bruxellois doit, selon Bruxelles Air Libre, dénoncer ce mauvais accord.

M. Didier Gosuin est intervenu dans le débat en refaisant l'historique du dossier depuis l'accord du 24 janvier 2003. Il s'est opposé à une dénonciation de l'accord dans son entièreté car il contient, selon lui, des points favorables aux Bruxellois.

M. Allo, de Belgocontrol, et M. De Backer, de BIAC, ont répondu à différentes questions des commissaires. Ils ont notamment répliqué en disant que BIAC et Belgocontrol n'ont fait que mettre leurs compétences techniques à la disposition du pouvoir décisionnel.

M. De Backer a aussi insisté sur la valeur ajoutée économique apportée par l'aéroport et sur le fait que BIAC a besoin d'une certaine sécurité juridique.

Mme la Présidente. — Je passe la parole au co-rapporteur, M. Roelants du Vivier.

M. François Roelants du Vivier, co-rapporteur. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je poursuis le rapport sur la proposition de résolution dont nous sommes saisis.

Mme Véronique Paulus de Châtelet, gouverneur de l'Arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale, n'a pas souhaité faire d'exposé, mais a accepté de répondre aux questions des commissaires.

Votre rapporteur s'est inquiété de savoir s'il existe un plan permettant de faire face à un *crash* sur le territoire de la région. Il existe, selon Mme le gouverneur, un plan d'urgence et d'intervention en application d'un arrêté du ministre de l'Intérieur du 26 mai 2003. Les premières phases de ce plan étant de la responsabilité des bourgmestres, Mme le gouverneur a entamé des discussions avec ces derniers afin de coordonner les interventions. Selon le gouverneur, le besoin le plus criant est celui d'un centre de crise correctement équipé. Elle compte présenter des propositions à cet égard au secrétaire d'Etat, M. Delathouwer. M. Van Roye pose la question des liens de coordination entre le gouverneur et le gouvernement bruxellois, et demande qui coordonne lorsque la catastrophe se produit à cheval sur deux communes. Mme le gouverneur rappelle que sa compétence est celle de la sécurité civile, et que, pour ce type de coordination, elle a besoin de divers intervenants comme le SIAMU, le corps médical, les polices, le conseiller militaire, et les autorités chargées de l'information à la population. En cas de catastrophe sur plusieurs communes, c'est le gouverneur qui coordonne. Mme Fraiteur et M. Parmentier reviennent sur le centre de crise, en demandant notamment de qui dépend sa mise en place. Mme le gouverneur précise que ce centre, dont la structure est déterminée par une circulaire de 1991 du ministère de l'Intérieur, doit être financé par ce même ministère et que cela devient d'autant plus impérieux que la région est passée d'une entreprise Seveso à neuf dont deux de seuil un. A diverses questions de Mme Fraiteur sur le même thème, Mme le gouverneur rappelle qu'elle gère tout type de catastrophe et qu'elle

veille, par conséquent, à organiser régulièrement des réunions d'information avec toutes les parties concernées.

Le ministre Gosuin signale à cette occasion qu'il appuiera la demande au gouvernement fédéral d'un centre de crise.

Mme Persoons s'interroge sur le manque de vision globale en cas de catastrophe, évoqué par le médiateur et, à cet égard, indique que la Région flamande dispose d'un plan catastrophe en cas de *crash* sur la zone de Zaventem mais sans tenir compte des hôpitaux bruxellois !

Pour le gouverneur, les collaborations entre régions existent. Mais il convient d'harmoniser rapidement les plans d'urgence et d'intervention communaux par rapport à celui de l'arrondissement. En revanche, pour ce qui concerne les hôpitaux, l'hôpital militaire de *Neder-Over-Heembeek* dirige les secours médicaux en raison des ses capacités spécifiques. Mais ce ne serait pas un bon endroit pour un centre de crise, selon le gouverneur.

Après avoir entendu le gouverneur, la commission a auditionné M. Jan Kamphuis, expert de *Airport and Aviation Consultancy* (AAC), le consultant chargé de développer des procédures aériennes pour Bruxelles-National, qui a fait état des divers rapports qu'il a fournis à propos des routes aériennes. Je renvoie au rapport écrit pour ce qui concerne cet exposé, précis chronologiquement et de nature technique.

A l'issue de cet exposé, plusieurs commissaires sont intervenus, mais tout d'abord le ministre Gosuin souhaite avoir confirmation qu'un rapport établi par la société de M. Kamphuis, qui avait été commandé par BIAC et avait fait l'objet d'un accord en intercabinets le 28 février 2003, comprend bien l'intégralité des quatre routes évoquées par l'expert et qu'il a fait l'objet d'un accord intercabinets. L'expert néerlandais répond par l'affirmative en apportant certaines précisions. Le ministre informe les commissaires que la Région de Bruxelles n'a pas eu connaissance dudit rapport.

Votre rapporteur, suivi en cela par Mme Fraiteur et M. Van Roye, pose ensuite un certain nombre de questions relatives à la mission d'AAC. Portait-elle également sur l'étude des scénarii de dispersion des trajectoires de vol ? Ce scénario est-il compatible avec la mise en œuvre d'un programme d'isolation dont les contours de zone d'intervention sont calculés sur la base des moyennes annuelle de bruit ?

Le survol de Bruxelles est réservé aux avions ayant un *quota corent* inférieur à quatre. Est-ce le gage d'un survol silencieux ou doit-on s'attendre à des passages bruyants en fonction du type d'appareil, de sa charge ou d'autres paramètres ? Quelles seraient les recommandations de l'expert concernant l'adaptation des critères d'isolation pour garantir à tous les citoyens un sommeil réparateur ? Qu'est-ce qui justifie une réaction aussi virulente des habitants du *Noordrand* et de leurs représentants politiques ? Y a-t-il eu une erreur d'appréciation globale ? Le niveau de gêne a-t-il réellement et significativement augmenté dans cette région du *Noordrand* par rapport à la situation qui prévalait auparavant, les boeings 727 ayant disparu ? M. Kamphuis considère-t-il que le critère de sécurité est pertinent pour le choix des trajectoires de vol ? Un grand nombre d'autres questions ont été posées à M. Kamphuis, — mais elles sont moins fondamentales —. Ce dernier précise que la mission confiée à sa firme n'a jamais touché aux projets d'isolation.

Ce que les experts d'AAC ont dû trouver, ce sont les routes comportant un nombre minimal d'habitations dans les normes de bruit fixées par BIAC et la KUL. Ce n'est que lorsqu'on disposera des comptages réalisés par la KUL et des contours bruit que le programme d'isolation des maisons sera peaufiné.

Je voudrais à présent insister sur certains éléments des réponses de M. Kamphuis.

Pour lui, la mission d'AAC a consisté à élaborer les routes les moins bruyantes et qui, bien évidemment, répondent aux normes de sécurité établies au niveau international. Il faut savoir que, même si la localisation de l'aéroport de Bruxelles-National est moins avantageuse du point de vue de l'urbanisation que celle de Schiphol — l'aéroport d'Amsterdam —, les routes tracées répondent, dans les deux cas, à toutes les normes de sécurité établies au niveau international.

Des questions ont été posées sur la route du *Noordrand* appelée le Tour de Brabant et qui existait déjà. La tâche d'AAC a consisté à l'optimiser selon différents critères : s'élever le plus rapidement possible et avec un minimum de virages afin que la trajectoire permette de réduire le nombre d'habitations survolées tant du point de vue de l'importance du bruit que du nombre d'habitations concernées.

En ce qui concerne la délocalisation pour partie des opérations de Bruxelles-National si l'aéroport continue à développer ses activités, M. Kamphuis souhaite ne pas répondre à cette question et n'émet pas de considération particulière à ce sujet.

M. Hoekstra, sous-traitant d'AAC, apporte certaines précisions relatives à la route de nuit proposée au départ de la piste 25 R et sur l'étude relative aux procédures de jour. Je vous renvoie au rapport écrit, accompagné de schémas, pour cette partie des auditions.

Le secrétaire d'Etat Robert Delathouwer et le major De Sneyder ont complété ces informations, notamment à la suite de plusieurs questions posées par M. Van Roye, en expliquant que l'impossibilité de prévoir le point d'impact en cas de catastrophe aérienne rend impossible la prise de mesures préventives comme cela peut se faire, par exemple, sur un site *seveso* où la zone de risque est géographiquement bien définie.

A l'issue de ces auditions et des débats qui ont suivi, la commission a décidé de confier à un groupe de travail la rédaction d'une résolution qui formulerait des demandes concrètes à l'attention du futur gouvernement fédéral, et qui seraient susceptible de faire l'objet d'un consensus le plus large possible. L'objectif étant de faire entendre et de soutenir politiquement la voix des Bruxellois. C'est à 9 voix pour et 2 abstentions que la commission a adopté la résolution qui vous est soumise.

Madame la Présidente, je voudrais à présent exprimer très brièvement mon point de vue personnel sur cette question, laquelle est emblématique de la problématique de l'environnement. Comme naguère, pour l'incinérateur de Drogenbos, nous sommes confrontés à un problème qui ignore les frontières géographiques, linguistiques ou autres. Un combat commun doit donc être mené par les Bruxellois et

ceux qui sont à l'extérieur de la Région de Bruxelles contre un certain nombre de nuisances.

C'est un combat qui, en tous les cas du point de vue des Bruxellois, fut mené de manière exemplaire en commission de l'Environnement, puisque la résolution a été soutenue quasi unanimement. J'espère qu'il en ira de même en séance plénière.

Je conclurai par quelques mots sur le fond. Dans les années à venir, une interdiction des vols de nuit deviendra inévitable — c'est ma conviction profonde car je constate cette même tendance dans d'autres pays européens — au niveau européen.

Pour y arriver, il faudra bien entendu déployer beaucoup d'énergie, de volonté politique. Je souhaite donc à cet effet, Chers Collègues, qu'un grand nombre de candidats aux élections européennes, prévues l'année prochaine, se définissent par rapport à cet objectif important pour l'Europe, pour notre pays et pour notre région. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Geneviève Meunier.

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, le survol de Bruxelles, de jour comme de nuit, est un enjeu important pour nous, Bruxelloises et Bruxellois, car il concerne notre sécurité, notre santé, mais il a aussi des impacts sur l'emploi et dans les autres régions.

C'est un dossier emblématique pour Ecolo, qui s'est battu durant toute cette législature pour réduire les nuisances subies par les riverains de l'aéroport.

L'accord de février 2000 et ses concrétisations successives ont jeté les bases d'une politique cohérente du trafic aérien. Nous n'avons pas été satisfaits de l'accord du 24 janvier 2003 et nous pensons qu'il faut rectifier le tir pour améliorer la qualité de vie des riverains, de jour comme de nuit.

Nous n'avons une chance d'être entendus du fédéral que si nous parlons, nous, Bruxellois, enfin d'une seule voix. Si nous partons divisés ou que nous ne disons rien ou trop tard, comme nous l'avons souvent reproché à l'exécutif bruxellois dans le dossier des vols de nuit ou de la SNCB, les Bruxellois risquent de subir encore plus de nuisances. Nous avons eu connaissance par l'UBCNA des revendications de la Région flamande : elles sont terribles pour Bruxelles.

Les négociateurs fédéraux planchent cette semaine sur le dossier. Il est donc important d'envoyer un signal clair et fort des Bruxellois, francophones et néerlandophones, aux négociateurs fédéraux.

Pour que Bruxelles se fasse respecter et que ses revendications soient prises en compte, nous aurons besoin du soutien des habitants et des comités, qui doivent continuer à faire pression sur les politiques.

Ecolo, bien qu'étant dans l'opposition, s'est investi totalement dans ce projet de résolution afin d'arriver à un accord au contenu fort et clair, emportant une très large majorité. Nous ne voulions pas d'un consensus mou qui aurait vidé la résolution de toute avancée.

Ecolo soutient fermement cette résolution car elle part du principe qu'il « faut mieux tenir compte pour les riverains des nuisances sonores, de l'impact sur la santé ainsi que la sécurité ».

Elle contient aussi des revendications que nous avons toujours soutenues : l'interdiction programmée de tous les vols de nuit entre 23 h et 6 h et la limitation programmée des avions les plus bruyants entre 21 h et 23 h et entre 6 h et 8 h.

Nous avons eu raison trop tôt, en 1999, quand l'arrêté Durant organisait progressivement une période de calme au milieu de la nuit.

Cette interdiction doit se faire prioritairement au niveau européen — nous avons entendu nos collègues néerlandophones — pour éviter tout *dumping* social. Mais si l'Europe ne décide pas, nous demandons au gouvernement fédéral de limiter progressivement les vols de nuit, comme cela a été fait dans d'autres aéroports européens.

Ecolo estime que le gouvernement fédéral doit aussi se pencher sur les vols de jour; 89 % des décollages passent au-dessus de Bruxelles soit vers Haren, NOH, soit sur Evere, Schaerbeek, Saint-Josse.

Bruxelles est saturée : non seulement il y a risque d'accident majeur au-dessus de zones très densément peuplées; les associations parlaient de 300.000 riverains concernés, mais il faut aussi rendre aux riverains une qualité de vie perdue du fait des nuisances sonores de plus en plus répétées et insupportables empêchant de dormir, de téléphoner, de profiter du jardin en été.

La Région bruxelloise doit faire respecter ses normes édictées en termes de bruit, de pollution atmosphérique.

Nous demandons donc que BIAC retire son recours contre l'arrêté Gosuin, des rumeurs circulent sur le fait que BIAC n'aurait pas respecté l'accord conclu en janvier qui prévoyait le retrait du recours. J'interroge, dès lors, le ministre Gosuin afin qu'il nous confirme que BIAC a bien respecté l'accord du 24 janvier.

Ecolo soutient une demande explicite de cette résolution : une négociation rapide entre le fédéral, la Région bruxelloise et flamande pour que le choix des routes de vol tienne mieux compte de la santé, de l'environnement, de la sécurité et du principe européen visant à éviter le survol des zones à forte densité de population. L'Europe, les experts aéronautiques, les riverains et les parlementaires presque unanimes prônent l'application d'un principe élémentaire de précaution : éviter en phase de décollage ou d'atterrissage les zones densément peuplées : c'est ce principe qui doit guider les négociateurs fédéraux. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Caroline Persoons.

Mme Caroline Persoons. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, en demandant, en février dernier, à la Présidente de la commission Environnement de pouvoir procéder à des auditions dans le cadre des nuisances liées au survol de Bruxelles, je ne pensais pas qu'aujourd'hui, nous allions coller à ce point à l'actualité.

J'espérais, avec d'autres, parvenir à une résolution claire, forte et commune du Parlement bruxellois, comme un signal lancé au futur

gouvernement fédéral. On ne pouvait rêver meilleur moment pour le faire ! Et notre résolution, elle est là, claire, et nette.

Oui, par cette résolution, nous voulons donner une portée politique aux demandes des associations de riverains et des habitants. Nous voulons donner la forme d'un texte parlementaire aux attentes des Bruxellois, des habitants, à nos revendications, mais ce, sans caricature ni excès.

Nous ne demandons pas la fermeture de l'aéroport de Bruxelles-National. C'est évident. Nous n'avons pas voulu d'une résolution, d'un débat Région bruxelloise contre périphérie. Non, nous avons tous été guidés par l'intérêt général, par l'intérêt des habitants, l'environnement, la santé, la sécurité.

Nous n'avons pas voulu non plus — c'est une représentante FDF au sein du MR qui le dit — une résolution francophones contre néerlandophones, comme si tous les habitants de la périphérie étaient néerlandophones et tous ceux de la Région bruxelloise francophones.

Cependant, si d'aucuns, au niveau fédéral, veulent en faire un débat communautaire, nous, francophones, Bruxellois, sommes là. La résolution est là.

M. Benoît Cerexhe. — Madame Persoons, vous avez pu noter que M. Verhofstadt venait d'en faire un dossier communautaire ! J'en ai pris connaissance dans la presse de ce matin. Ce sont vos amis qui sont à la table des négociations avec M. Verhofstadt !

Mme Caroline Persoons. — Il existe un texte clair. Aussi, si vous ne voulez pas participer à cette résolution, libre à vous !

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Vous êtes hors jeu dans ce domaine !

Mme Caroline Persoons. — Vous êtes hors jeu dans ce dossier. Vous vous êtes abstenu sur toute la ligne. C'est dommage, mais c'est comme cela.

M. Benoît Cerexhe. — Nous viendrons nous expliquer, Madame Persoons ! Je constate aujourd'hui que M. Verhofstadt déclare vouloir en faire un dossier communautaire. Et si on doit compter sur vous pour nous défendre, je ne suis pas rassuré.

Mme Caroline Persoons. — Je ne pense pas qu'on y gagne à adopter une position comme la vôtre. Au contraire ! De telles négociations demandent de la force, des principes, pas des abstentions.

Mme la Présidente. — Chers Collègues, je vous signale que M. Grimberghs est inscrit dans le débat. Il traduira la position du CDH à la tribune, et pas dans un chahut généralisé.

La parole est maintenant à Mme Caroline Persoons.

Mme Caroline Persoons. — Madame la Présidente, je voudrais souligner l'excellent travail réalisé en commission. Certes, il y a eu quelques incidents liés à l'audition du porte-parole des pompiers, mais nous avons aussi entendu des associations de riverains, des responsables de l'aéroport, Mme le gouverneur, M. Kamphuis ... Ces auditions se sont toutes révélées intéressantes, ainsi qu'en témoigne le rapport, qui fait plus de cent pages. Les débats se sont

avérés riches, intenses. Des questions intéressantes ont été posées. Tous les jours, les responsables politiques que nous sommes recevons des courriels, des lettres, des appels de personnes excédées par les survols nombreux et bruyants. J'en ai ici quelques exemples, mais je m'abstiendrai de les lire.

Par cette résolution, nous entendons donner suite à ces demandes. La Région bruxelloise n'a d'ailleurs pas attendu aujourd'hui pour se préoccuper de cette question. Elle a été la première à légiférer en matière de normes de bruit et elle a infligé des amendes à la BIAC. Il est évident que si la BIAC ne respecte pas les accords passés antérieurement au niveau fédéral, il faudra que nous reprenions notre bâton pour frapper là où il faut au bon moment.

Je voudrais insister sur quelques points de la résolution. Chaque mot a été pesé : chaque considérant est important, chaque demande l'est aussi.

Les différents accords conclus entre l'Etat fédéral et les régions contenaient des avancées. Enfin, la Région bruxelloise a été reconnue pour son action sur le plan de l'environnement. Des principes en matière d'interdiction du survol des zones les plus peuplées et des programmes d'isolation ont été arrêtés. Ces accords doivent à présent être respectés. Pour ce faire, un forum fédéral est prévu pour contrôler le suivi des accords. Il convient que ce forum reste au niveau fédéral avec la collaboration des régions et aussi des communes concernées.

Nous avons voulu rappeler que la concentration des vols de nuit sur une seule route s'est effectuée dans la précipitation, avant que les vols de nuit les plus bruyants soient supprimés et avant que la totalité du programme d'isolation soit réalisée. La concentration et les dispersions qui pénalisent les quartiers densément peuplés ont fait l'objet d'un même rejet. Nous demandons qu'il soit tenu compte de l'intérêt du plus grand nombre, des habitants de la périphérie et de la Région bruxelloise et que les routes qui seront finalement retenues survolent les quartiers les moins peuplés. A cet égard, je précise qu'une norme européenne recommande d'éviter le survol des zones à forte densité de population.

Nos demandes sont très claires. Tout d'abord, nous demandons une interdiction programmée de tous les vols de nuit entre 23 heures et 6 heures du matin. M. Touwaide a fait observer — et il a été suivi par certains groupes — que cela devait s'accomplir dans le cadre européen puisque les autorités européennes avancent partout en Europe en matière d'interdiction des vols de nuit. A cet égard, j'abonde dans le sens de M. Roelants du Vivier : espérons que les choses progressent rapidement au niveau européen, mais avançons déjà ici, à Bruxelles, car la capitale de l'Europe doit montrer l'exemple.

Nous demandons — point essentiel — une limitation de la capacité de l'aéroport de Bruxelles-National, sur lequel on enregistre actuellement entre 250.000 et 260.000 mouvements par an. Nous demandons un arrêt car l'intérêt des habitants, leur santé, leur sécurité, la qualité de leur environnement, priment sur les intérêts économiques. Les habitants de Bruxelles et de la périphérie ne peuvent subir les nuisances liées à la volonté de rentabiliser certains investissements. C'est la raison pour laquelle nous demandons qu'une analyse des coûts et bénéfices liés à la poursuite de l'exploitation de l'aéroport soit effectuée et que l'on réfléchisse par ailleurs au déve-

loppement d'un aéroport belge international plus éloigné du centre urbain.

En effet, l'aéroport de Bruxelles-National a bien grandi depuis sa création. Il est situé dans l'agglomération, il est tout proche de la Grand'Place, au centre de quartiers peuplés, tout proche de la capitale de la Belgique et de l'Europe. C'est une mauvaise situation pour envisager de faire grandir là cet aéroport. Il faut réfléchir, avec d'autres régions européennes — pourquoi pas avec la Région Nord-Pas-de-Calais et Lille ? — à la création d'un autre aéroport à dimensions internationales, qui soit éloigné de tout centre urbain, de toute grande ville, de toute zone à forte densité de population, pour reprendre les termes européens.

Puisque le gouvernement fédéral discute de ce dossier, nous demandons la création au niveau fédéral d'un organe de contrôle public indépendant de la BIAC et de Belgocontrol, afin de veiller au respect des dispositions en matière de gestion des nuisances sonores. Il faut que les habitants et les associations trouvent en cet organe de contrôle un médiateur disposant de tous les moyens normaux nécessaires à un médiateur indépendant.

Les autres demandes sont claires, nettes et très importantes en matière d'isolation acoustique, de politique aérienne concertée et de choix des mesures technologiques qui permettraient, dès aujourd'hui, de diminuer le bruit et les nuisances liées au décollage et à l'atterrissage à Bruxelles-National.

Le texte de la résolution est clair, chaque mot est pesé, chaque considérant, chaque demande a son sens.

Je tiens à remercier tous les groupes qui ont collaboré à ce travail et à l'aboutissement de cette résolution. L'avant-dernière séance de travail en commission a duré près de six heures, mais a permis d'aboutir à ce texte important. Je salue l'opposition qui y a collaboré. Chacun aurait pu faire mousser ce dossier et reprendre ses billes, mais personne n'y aurait rien gagné. Avec cette résolution, la Région bruxelloise marque un point et envoie ses demandes au fédéral. Je tenais à le souligner. (*Applaudissements sur les bancs MR.*)

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Béatrice Fraiteur.

Mme Béatrice Fraiteur. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je vais vous l'annoncer tout de go, mon groupe ne peut marquer son accord sur le texte tel qu'il nous est présenté aujourd'hui. Cette position est correcte et cohérente avec notre attitude en commission. Pour moi et pour mon groupe, cette résolution et la centaine de pages du rapport l'accompagnant sont avant tout une tentative de la part des partis qui ont participé à la capitulation bruxelloise du 24 janvier dernier de se racheter une bonne conscience à bon marché, au détriment des habitants survolés la nuit. — C'est, je dois le dire, Chers Collègues, une insulte à leur sommeil et au combat des associations qui les défendent. — C'est surtout beaucoup, beaucoup de blabla pour tenter de couvrir le bruit des réacteurs qui « perforent » à nouveau, depuis le 12 juin, la nuit bruxelloise.

(*M. Jan Béghin, Premier Vice-Président, remplace Mme Magda De Galan, Présidente, au fauteuil présidentiel.*)

(*De heer Jan Béghin, Eerste Ondervoorzitter, vervangt mevrouw Magda De Galan, Voorzitter, in de voorzitterszetel.*)

Sur ce sujet, c'est moins d'une résolution — minimaliste, de surcroît ! — dont les Bruxellois ont besoin que d'une réelle solution.

Un petit historique s'impose.

Vous vous souviendrez certainement des deux objectifs de l'accord du Conseil des ministres de février 2000, que les partis de la majorité de l'époque qualifiaient d'« extraordinaires » et de « bétonnés » :

Il s'agissait tout d'abord de la limitation des zones exposées aux nuisances sonores et, ensuite, de l'adoption d'une politique en matière d'aménagement du territoire et d'isolation dans ces zones.

On devait délimiter, sur la base d'un niveau sonore de 55 db, les zones exposées aux nuisances.

Le gouverneur, lui, devait établir des objectifs annuels de réduction du bruit afin de diminuer la taille de la zone à niveau sonore supérieur.

La première norme fixée pour la nuit était une norme moyenne de 26 décibels à l'intérieur de la maison et de 55 db en dehors du bâtiment.

En ce qui concerne l'aménagement du territoire proprement dit, il était prévu que les maisons situées dans une zone de bruit de plus de 70 db auraient été expropriées ou rachetées tandis que, dans la zone entre 55 et 70 db, on optait pour une isolation accrue des maisons avec une intervention dans les frais via un Fonds fédéral.

Le Fonds devait être alimenté par les amendes qui auraient été prélevées auprès des compagnies aériennes ne respectant pas les procédures d'atterrissage et de décollage prévues.

Pendant ces trois années — de février 2000 à janvier 2003 — on a fait lanterner les Bruxellois. On leur a fait croire que le bruit des avions qui les réveille la nuit et les dérange le jour allait cesser. Malheureusement, force est de constater qu'actuellement il n'y a aucune amélioration.

En janvier 2003, j'ai pu constater, tout comme mes collègues, que les ministres Durant, de Donnea et Gosuin se sont inclinés face aux revendications flamandes, refusant que les vols de nuit se concentrent sur la périphérie Nord de Bruxelles.

M. Olivier de Clippele. — Qui communautarise le problème ?

Mme Béatrice Fraiteur. — Ils n'ont même pas sollicité de délai de réflexion avant de s'incliner et n'ont donc pas pu opposer un front uni bruxellois.

Le nouvel accord du Comité de Concertation du 24 janvier 2003 organise une répartition des vols de nuit en quatre catégories — un survol de l'est de la périphérie bruxelloise, de Bruxelles, un parcours balisé par le ring et le Nord de la périphérie.

Du fait de cet accord, depuis le 12 juin 2003, les Bruxellois vivent bel et bien le retour des vols de nuit sur Bruxelles et ce au mépris de leur santé et de leur sécurité.

Plus grave, cet accord consacre aussi la logique de dispersion. Or, même un enfant peut se rendre compte que cette dispersion rend inefficentes toutes mesures prises ou à prendre en ce qui concerne les zones d'isolation. A moins, évidemment, que l'on ait décidé de remplacer les vitrages antibruit par une distribution de boules Quiès à chaque habitant !

Aujourd'hui, les élections ont eu lieu.

M. Rudi Vervoort. — On voit que vous préparez les prochaines élections !

Mme Béatrice Fraiteur. — Nous préparons toujours les élections.

Les Verts sont au placard, l'arc-en-ciel vire au mauve, mais force est de constater que le ciel restera toujours aussi bruyant pour les Bruxellois !

Il risque de l'être davantage encore si j'en crois l'oreille attentive que semble porter le formateur aux revendications exigeant que l'on rouvre massivement « la route Chabert » pour les vols de jour !

Je propose d'ailleurs que le refus qui doit être le nôtre sur ces projets existants soit introduit dans le corps de la résolution. A cet effet, mon groupe a déposé un amendement puisque cette déclaration à la presse a été faite après le travail en commission.

La nuit bruxelloise reste donc bruyante. Et les politiques qui se réjouissaient de l'adoption de la route Onkelinx, doivent — s'ils sont de bonne foi — faire grise mine aujourd'hui. En effet, personne ne peut nier que cette route n'est, en pratique, guère respectée. Le médiateur, mais aussi les associations reçoivent moult plaintes émanant de personnes réveillées à Schaerbeek, Molenbeek, Jette, Ixelles, voire Saint-Gilles, situées pourtant bien loin de cette route.

A la veille des élections, on annonçait à l'électeur que les avions suivraient une nouvelle route, représentée par une toute petite ligne tracée au-dessus de Bruxelles. Ce que l'on s'est bien gardé de dire, c'est qu'il s'agissait là d'un tracé idéal et qu'un avion reste dans son couloir aérien s'il ne s'éloigne pas de plus de 750 mètres à gauche ou à droite de ce tracé; 750 mètres, voilà qui suffit à quitter la zone du canal, et ce quand bien même les habitants décideraient de ce cotiser pour installer, à l'instar de ce qu'ils ont fait durant une nuit, des lanternes afin de guider les avions.

Au cabinet Onkelinx, on joue au benêt en renvoyant la balle à Belgocontrol. Nous osons quand même espérer que la ministre savait, avant d'adopter le tracé, qu'un avion ne se conduit pas comme une voiture et que la trajectoire réelle d'un avion dépend notamment de la température, de la force du vent, du poids de la cargaison ...

Dans ces conditions, comment voulez-vous que les citoyens puissent encore faire confiance à leurs gouvernants ? Ils comprennent qu'on les a dupés. Le choix de cette route était donc pure comédie.

M. Rudi Vervoort. — Alors, il faut fermer l'aéroport, si on vous suit !

Mme Béatrice Fraiteur. — Ce n'est pas cela que nous défendons.

De plus, de l'avis même du médiateur fédéral, il n'existe aucune disposition législative contraignante qui réprimanderait les écarts ou déviations de trajectoires en Belgique.

M. Rudi Vervoort. — Tout à la Flandre ou on ferme !

Mme Béatrice Fraiteur. — Ce n'est pas du tout cela ! Ecoutez-moi jusqu'au bout !

On a refusé d'inscrire dans la résolution un nombre maximum de vols annuels (260.000) à l'aéroport de Zaventem, qui se trouve à côté d'une ville, et d'envisager la construction d'un autre aéroport international. Mais pas la fermeture de Zaventem.

Mme Caroline Persoons. — La limitation de la capacité.

Mme Béatrice Fraiteur. — C'était votre idée, Madame Persoons.

J'étais prête à la voter, mais on l'a supprimée.

M. Denis Grimberghs. — Parlez des amendements que nous avons déposés et les gens comprendront mieux pourquoi nous ne sommes pas d'accord.

Mme Béatrice Fraiteur. — J'en viens maintenant à notre action parlementaire en la matière. Que fait-on ici même, dans notre Parlement, pour tenter de contrer ces accords de janvier 2003 et d'améliorer la situation des habitants de Bruxelles ? Rien !

On adopte une proposition de résolution tellement minimaliste que personne ne pourrait s'y opposer, mais dont le contenu est à ce point réduit que l'effet sera inexistant. C'était le 24 janvier 2003 qu'il fallait être forts et tenir !

En aparté d'ailleurs, les membres de l'ancienne majorité, soit en partie les mêmes que ceux qui veulent former un nouveau gouvernement aujourd'hui, admettent s'être fait rouler dans la farine.

Alors, pourquoi ne pas profiter de cette résolution pour enfin dénoncer les accords de janvier 2003 et constituer un front commun face aux exigences de la Flandre ?

Errare humanum est, perseverare diabolicum.

Il est regrettable que les représentants des partis qui avaient accepté l'accord de janvier 2003 aient, au lieu de faire amende honorable, préféré faire couvrir leurs manquements passés par l'adoption d'une résolution parlementaire sans véritable fond ni cohérence.

M. Christos Doulkeridis. — Nous l'avons regretté.

Nous sommes même sortis du gouvernement à un certain moment.

Mme Béatrice Fraiteur. — Vous avez regretté l'accord, c'est exact.

Vous avez reconnu que vous aviez tort. Je vous ai d'ailleurs admis pour cela.

M. Benoît Cerexhe. — Un peu tard, Monsieur Doulkeridis.

M. Christos Doulkeridis. — Vous ne pouvez pas nous reprocher d'avoir de la cohérence !

Mme Béatrice Fraiteur. — Il serait utile que nos excellences nous précisent quelles mesures elles ont prises pour être présentes aux nouvelles négociations et surtout pour faire entendre leurs voix. Ou ont-elles déjà prévu de capituler une nouvelle fois avant même de commencer la bataille ?

Je ne peux résister à l'envie de rappeler quelques petites phrases des uns et des autres dans ce dossier.

M. Didier Gosuin, en décembre 2002, en réponse à l'interpellation de Denis Grimberghs, déclarait : « Cette année, j'ai donné l'absolue priorité à la problématique des vols de nuit et, faut-il le préciser, je suis parvenu à obtenir un accord durable et particulièrement favorable aux Bruxellois. ».

Le durable n'a tenu qu'un mois. C'est peu, vous en conviendrez.

La position du FDF relative aux nuisances aériennes adoptée à l'unanimité par le Comité directeur du 7 février 2000 est la suivante : « Le FDF réitère sa position visant à l'interdiction des vols de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National, entre 23 h et 6 h. ».

Mme Caroline Persoons. — Cela se trouve dans la résolution.

Mme Béatrice Fraiteur. — Oui, Madame Persoons.

Mais sous une forme atténuée. D'abord, l'Europe. L'interdiction des vols de nuit sera programmée. Aucune date n'est donnée.

Mme Caroline Persoons. — Programmée. Cela me paraît logique.

C'est normal. Il faut quand même prévoir.

Mme Béatrice Fraiteur. — Je vous vois encore à cette tribune demander l'interdiction des vols de nuit programmés.

Mme Caroline Persoons. — Il faut quand même prévoir ...

Mme Béatrice Fraiteur. — Alors, donnez un délai pour que ce soit respecté.

Mme Caroline Persoons. — Ce n'est sûrement pas à nous, ici au Parlement, de prévoir les mesures au niveau de cette programmation.

Mme Béatrice Fraiteur. — Quand bien même, puisque maintenant, Madame Persoons, il y a le retour à des vols de nuit sur Bruxelles, pourquoi n'entend-on pas le FDF s'élever contre le retour des vols de nuit aujourd'hui au-dessus de Bruxelles.

En mai 2002, Mme Isabelle Durant annonçait son objectif comme suit : « Ce que les Verts demandent, dans le cadre d'une négociation gouvernementale, c'est qu'effectivement, on ait une période dans la nuit qui soit une période de grand calme, c'est une question de santé publique et sur laquelle je ne cherche pas à faire des petits jeux de détails, je cherche réellement, pour des raisons de santé, à avoir une période de nuit qui soit la plus calme possible pour les riverains. » !

Il y a aussi les déclarations des partis avant les élections de mai 2003, notamment en ce qui concerne la limitation du nombre de vols à l'aéroport.

La résolution, en sa première version, prévoyait clairement un nombre maximum de vols pour l'aéroport de Bruxelles-National. Sous la pression de certains, et malgré mon opposition, vous avez décidé de supprimer ce nombre dans le texte final. Or, pour moi, c'est fondamental ! Quand on limite de cette manière et dans l'absolu le nombre des vols de nuit, on peut toujours dire qu'on a limité la capacité.

Autoriser une dispersion sans prévoir un nombre maximum de vols, c'est simplement suivre les desiderata de BIAC, qui se rend bien compte qu'il ne pourra augmenter le nombre de vols sans une dispersion de ceux-ci.

D'abord, on obtient un nombre maximum de vols, bétonné, et puis, éventuellement, on peut envisager une autre politique, mais pas prévoir la dispersion sans avoir de nombres limités de vols !

Pourtant les Ecolos, dans leur programme, ont annoncé clairement vouloir limiter le nombre de vols autorisés à l'aéroport. Les socialistes, aussi, proposaient également de limiter le nombre de vols mais en trouvant un juste équilibre entre le développement économique, l'emploi et le cadre de vie.

M. Joseph Parmentier. — Mais nous restons sur nos positions, Madame Fraiteur. Relisez le rapport, relisez les notes.

Mme Béatrice Fraiteur. — Tant mieux. Alors, pourquoi avez-vous supprimé toute référence ?

Le MR annonçait simplement qu'il souhaitait effectivement limiter le nombre de mouvements sur l'aéroport de Bruxelles-National.

Et le FDF était même plus précis puisqu'il prévoyait que ce nombre de vols ne devrait pas excéder 250.000 mouvements annuels.

Il existait donc une belle unanimité contre le souhait de BIAC qui veut augmenter le nombre de mouvements à Bruxelles-National, à savoir porter ce nombre en 2010 à 450.000 mouvements !

Après le vote des électeurs, cette unanimité à purement et simplement disparu puisque vous êtes à ce point frileux que vous n'osez même plus annoncer une limitation précise dans la résolution.

Votre résolution n'apportera rien aux Bruxellois !

Si vous vouliez l'utiliser pour donner un signe aux négociateurs du gouvernement fédéral, c'est un échec lamentable.

Le seul signe que vous avez donné est celui de la « poule mouillée » de l'impossibilité pour les Bruxellois de se mettre d'accord sur un texte fort — d'accord, vous avez un texte commun mais il est faible — et de l'incapacité lancinante des députés bruxellois de défendre efficacement les citoyens.

Mme Caroline Persoons. — Cette résolution n'est pas une caricature.

Mme Béatrice Fraiteur. — La seule chose précise, c'est l'interdiction des vols de nuit programmée. Et il faut d'abord que l'Europe agisse à ce niveau-là !

Mme Caroline Persoons. — Non, il n'est pas dit « d'abord ».

Les deux points sont d'ailleurs séparés.

Mme Béatrice Fraiteur. — Le sujet est brûlant.

On ne pouvait pas ne rien faire face à un tel sujet. Mais, vous ne vouliez ni reconnaître vos erreurs passées, ni handicaper les négociations gouvernementales actuelles. C'est pourquoi l'on a opté pour cette résolution minimaliste.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Votre manichéisme est insignifiant parce qu'il est excessif.

Mme Béatrice Fraiteur. — Ce texte est insignifiant.

Alors que tout se joue actuellement dans les négociations, pensez-vous sincèrement que, dans votre résolution, vous exprimez une quelconque exigence de notre région ?

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Lisez-la bien !

Mme Béatrice Fraiteur. — Il n'y a aucune exigence; je l'ai encore relue hier soir et ce matin. Rien ! Si vous êtes d'accord pour y insérer des exigences, nous déposerons des amendements. Si vous nous soutenez, nous voterons votre résolution qui sera alors claire.

M. Benoît Cerexhe. — Nous sommes prêts à voter votre résolution mais il faut l'amender.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — On connaît la méthode !

Mme Béatrice Fraiteur. — Avez-vous dénoncé dans cette résolution les accords de janvier 2003 qui sont désastreux pour les Bruxellois ? Non, vous ne l'avez pas fait. Pourtant, toutes les associations, le demandent au nom des Bruxellois.

Avez-vous exigé le respect du principe d'interdiction de survol des zones fortement peuplées ? Non plus. Vous vous contentez de demander que, dans le cadre des négociations entre régions, on tienne compte « au maximum » de la santé, des zones. On n'exige même pas clairement ce principe évident.

Vous êtes-vous opposés à la dispersion des vols ? Non. Pourtant j'ai insisté sur ce point. Or, qui dit dispersion dit, *de facto*, possibilité pour BIAC d'augmenter le nombre de ses vols. Il faut savoir que la dispersion ferait en sorte que tous les habitants des environs de l'aéroport ainsi que les Bruxellois souffrent des nuisances sonores.

C'est exactement comme vouloir répartir une épidémie par principe d'équité.

Cette résolution demande, par ailleurs, la redéfinition des zones et des conditions du programme d'isolation acoustique. Je vous dis que cette résolution rend tout simplement la chose impossible. Vous savez, même si vous n'osez l'avouer, qu'il est impossible d'isoler tout Bruxelles. La dispersion que vous acceptez *de facto* est à l'opposé de tout programme d'isolation et même de rachat de maisons en zones précises. Si vous voulez, on peut mettre encore tout Bruxelles sous cloche !

Mais certains éléments sont positifs et je m'en voudrais de ne pas les citer, Madame Persoons. Tout d'abord, je rejoins tout à fait M. Roelants du Vivier avec qui j'ai travaillé sur ce dossier pendant de nombreuses années. Je pense à la réflexion sur la création d'un second aéroport, même si la résolution manque de fermeté à cet égard. Je pense également à la création d'un organe de contrôle indépendant au niveau fédéral, idée que j'appuie entièrement et enfin à l'idée hypothétique d'une éventuelle interdiction programmée de tous les vols de nuit. Au moins, cette dernière est citée dans cette résolution. Mais vos programmes électoraux étaient plus précis et plus clairs !

A la question de l'association « Bruxelles Air Libre » de savoir si vous souhaitiez interdire les vols de nuits entre 23 h et 7 h, vous aviez répondu « oui ». Les élections ayant eu lieu, vous êtes passé à un « oui, mais » et à un « oui, dès que possible ».

Voilà où nous en sommes aujourd'hui : que d'effets de manche pour un si maigre résultat. Nous déposons donc huit amendements et nous vous invitons à les soutenir pour le bien des Bruxellois. (*Applaudissements sur les bancs du CDH.*)

Mijnheer de Voorzitter. — Mevrouw Brigitte Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Mijnheer de Voorzitter, de CD&V-fractie is bezorgd over de gevolgen van de door het luchtverkeer veroorzaakte geluidsoverlast. Die bedreigt de gezondheid en de leefkwaliteit van de Brusselaars. Ook wij willen de veiligheid van alle Brusselaars en van alle omwonenden van de luchthaven te Zaventem vrijwaren. Wij hebben daarom samen met onze collega's van de VLD en SPA een hele reeks amendementen ingediend ten einde tot een evenwichtige en coherente resolutie rond deze problematiek te komen. Van die amendementen is in de door de commissie goedgekeurde tekst evenwel bijzonder weinig terug te vinden. De tekst die we vandaag bespreken is onevenwichtig en onsamenhangend. We kunnen de resolutie daarom niet goedkeuren en zullen ons straks bij de stemming onthouden.

De resolutie is onsamenhangend. Enerzijds wordt er verwezen naar de gezondheid en de leefkwaliteit van de Brusselaars, maar anderzijds wordt er niet gekozen voor de beste en de meest voor de hand liggende oplossing. Het recente arrest van het hof van beroep van Brussel bepaalt duidelijk en terecht dat een volledige spreiding van dag- en nachtvluchten de beste oplossing is voor de rust en de gezondheid van alle omwonenden. CD&V dringt erop aan dat de federale regering zo snel mogelijk uitvoering geeft aan dit arrest. Bij de spreiding moet er uiteraard worden gezocht naar plaatsen waar de hinder het kleinst is. In de eerste plaats moet er naar worden gestreefd alle startbanen te gebruiken. Enkel op die manier zal alle

omwonenden en alle Brusselaars de meeste overlast bespaard blijven.

We zijn ontgoocheld dat de voorgestelde resolutie tegen een dergelijke spreiding pleit en opnieuw opteert voor een concentratie. Beste vrienden van Ecolo, een ezel stoot zich geen tweemaal aan dezelfde steen. U blijkt wel. Dat bewijst dat u geen ezels bent. Die houding van Ecolo bewijst tegelijk dat het falen van mevrouw Durant als minister van Mobiliteit geen *accident de parcours* was.

Iedereen weet dat een terugkeer naar concentratie van het luchtverkeer volkomen onhaalbaar is. Bovendien zouden door de ligging van de startbanen de inwoners van Haren en van Neder-over-Heembeek de grootste slachtoffers worden van een hernieuwde concentratie van het luchtverkeer. Welnu, voor ons zijn de inwoners van die gemeenten ook Brusselaars. Hun rust en gezondheid zijn voor ons ook belangrijk.

Voorts is de resolutie onsamenhangend met betrekking tot een eventueel verbod op nachtvluchten. Eerst verklaren de pleitbezorgers ervan dat er prioritair op Europees niveau moet worden overlegd. Daarmee zijn we het uiteraard eens. De ondertekenaars eisen evenwel dat het verbod nu reeds in België moet worden ingesteld. Ik had graag vernomen wat er eigenlijk eerst komt : een Belgisch verbod op de nachtvluchten of Europees overleg over die aangelegenheid ? Vinden de ondertekenaars dat het verbod op nachtvluchten onmiddellijk voor het hele Belgische grondgebied moet gelden of enkel voor de luchthaven van Zaventem ?

De resolutie is niet enkel onsamenhangend, ze is ook onevenwichtig. De CD&V-fractie betreurt dat er geen rekening wordt gehouden met het belang van de luchthaven voor Brussel en zijn inwoners. De luchthaven zorgt voor heel wat werkgelegenheid in Brussel. Tijdens de besprekingen in de commissie merkten sommigen op dat het aantal Brusselaars dat op de luchthaven zelf werkt, vrij beperkt is. Wat een kortzichtigheid ! De indirecte tewerkstelling is veel groter dan die op de luchthaven zelf en komt heel wat Brusselaars ten goede. Ik verwijs in dat verband onder meer naar het congresterisme. Zal Brussel de vooraanstaande plaats die het op dat vlak bekleedt, kunnen behouden als de luchthaven van Zaventem wordt afgebouwd ?

De luchthaven is onmisbaar om de Europese en de internationale rol van Brussel, die 15 % van ons Brussels regionaal product uitmaakt, te handhaven. Blijkbaar zijn er mensen die denken dat Brussel Europese hoofdstad kan blijven zonder een goed ontwikkelde en concurrentiële luchthaven. Dat zijn waarschijnlijk dezelfde mensen die denken dat ons land op internationaal vlak Don Quichot kan spelen zonder dat Brussel daar de dupe van wordt. Pleiten voor de afbouw van de luchthaven van Zaventem en voor de vestiging van een andere internationale luchthaven elders in België.

Mme Geneviève Meunier. — La résolution ne dit pas cela.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — C'est ce qui se fait à l'étranger.

De heer Sven Gatz. — Mevrouw Grouwels, denkt u dat de luchthaven van Zaventem onbeperkt kan blijven groeien ?

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Natuurlijk niet. Ik wil er overigens op wijzen dat wij het niet eens zijn met de plannen van BIAC.

In de resolutie wordt een studie gevraagd waarin wordt nagegaan op welke plaats een andere luchthaven kan worden ingeplant, die dan met Zaventem zal kunnen concurreren. Als dat gebeurt, zal Zaventem gegarandeerd verdwijnen. Brussel zal het dan moeten stellen zonder internationale luchthaven in de onmiddellijke nabijheid, wat zal leiden tot toestanden zoals die in Straatsburg.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Dans d'autres villes européennes où on a dédoublé, on n'a pas fait disparaître l'aéroport existant.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Zaventem zal zijn positie niet kunnen handhaven als er elders in België een andere internationale luchthaven wordt gevestigd. Wij beschouwen een dergelijke optie als een poging tot afbouw van Brussel als internationale hoofdstad. Daar kan CD&V onmogelijk achter staan.

De Brusselse CD&V-fractie was, is en blijft bereid het debat aan te gaan over de ontwikkeling van Zaventem en over de onvermijdelijke grenzen aan de groei van elke luchthaven. Daarbij willen we echter steeds een evenwicht behouden tussen de economische belangen en de internationale uitstraling van Brussel, enerzijds, en het bevorderen van de volksgezondheid en van de leefkwaliteit, anderzijds. Dat evenwicht is in de resolutie die we vandaag bespreken, niet terug te vinden. Daarom zullen we ons bij de stemming onthouden. In tegenstelling tot deze resolutie pleiten we voor meer rust en leefkwaliteit, maar verzetten we ons tegen de afbouw van de werkgelegenheid en van de internationale rol van Brussel.

M. le Président. — La parole est à M. Joseph Parmentier.

M. Joseph Parmentier. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, le Conseil régional de la Région de Bruxelles-Capitale ne pouvait rester indifférent aux nombreuses plaintes exprimées par les associations qui se sont mobilisées contre les décisions politiques récentes pour ce qui concerne le survol de la région, de nuit comme de jour.

Le nombre de personnes sensibilisées par cette question augmente, non seulement en raison de la médiatisation de cette question, mais aussi parce que la population constate empiriquement un accroissement des nuisances.

Même si certains députés, dont j'étais, sont intervenus pour vous interpeller, Monsieur le Ministre, sur cette question, le Parlement bruxellois a, en définitive, largement été tenu écarté du débat et a eu peu d'occasions de se pencher de manière approfondie sur ce problème. S'il est vrai que la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National est une compétence fédérale, il n'en reste pas moins que nous pouvons et devons exercer les nôtres pour ce qui a trait à la sécurité, à la santé et à l'environnement.

Je suis donc particulièrement heureux que notre commission ait pris l'initiative d'entamer un débat de fond qui nous a permis d'auditionner des personnes en tout point remarquables dont les compétences et l'expérience ont nourri notre réflexion. Encore une fois, les parlementaires se sont mis à l'écoute de la population et ont pris attitude en conséquence.

Le travail en commission ayant été suffisamment large, point n'est besoin de se rallier à une fausse idée de consultation populaire

avancée par notre Ministre-Président, M. Ducarme, consultation qui, dans un dossier aussi important, n'a aucun sens, ni aucune raison d'être. Je dis que la démagogie a ses limites. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*) Merci.

Les auditions nous ont permis de nous imprégner de l'ensemble de la problématique, mais aussi des éléments les plus récents dans cette matière éminemment évolutive et mobile. Nous avons donc pu entendre s'exprimer de nouvelles revendications ayant émergé à la suite des décisions politiques du mois de janvier de cette année. Toutes les zones survolées, de jour comme de nuit, voient se développer un mouvement de conscientisation et d'action. Le groupe de travail mis sur pied par notre commission a d'abord débouché sur la rédaction d'une proposition de résolution de trois partis francophones : MR, PS et Ecolo, nos amis flamands ne s'étant pas associés à l'initiative dans un premier temps.

Pour le PS, il était exclu de nous laisser entraîner dans la communautarisation de cette question puisque les avions survolent les trois régions du pays et perturbent la population de la même façon, quel que soit son lieu de résidence. J'ai déjà eu l'occasion de dire que nous ne devons pas demander à nos voisins de s'étouffer pour nous donner de l'air. Je persiste et signe.

Je me réjouis tout particulièrement qu'en définitive SP.A-Aga et VLD se soient imprégnés de la même réflexion, partagent avec nous le rejet de la communautarisation du problème, et se soient associés à la résolution qui est fondée aujourd'hui sur un consensus le plus large possible. Nous avons tous ensemble surmonté les écueils électoralistes qui s'étaient manifestés avant la dernière campagne fédérale. Dois-je vous dire, Monsieur le Ministre, que si vous aviez associé le Parlement, dès le départ, aux négociations qui ont présidé à l'accord du 24 janvier, nous aurions pu vous apporter la force qui vous a manqué dans ces concertations ?

Pour ce qui concerne notre résolution, il est vrai que le résultat est moins radical qu'au départ. Mais la proposition commune qui est aujourd'hui soumise à notre Assemblée renforce et unifie le discours au profit de toute la population bruxelloise. Mais aussi, elle viendra apporter un mieux-être aux riverains immédiats de l'aéroport, du moins si l'Etat fédéral prête attention à nos attentes légitimes.

M. Denis Grimberghs. — C'est ce qu'on verra !

M. Joseph Parmentier. — En résumé, suis-je satisfait de la résolution ? Oui pour ce qui concerne le consensus qui a requis de nombreux efforts de toutes parts.

Pas tout à fait si je considère la hiérarchisation des priorités. J'aurais en effet préféré que l'interdiction de tous les vols de nuit vienne en première position dans notre requête, mais je me dis aussi que nous y parviendrons peut-être plus aisément si une initiative globale intervient au niveau européen.

Le reste me paraît être en phase avec l'essentiel des revendications de la population bruxelloise. Je pense notamment à la limitation programmée des niveaux d'émission sonore des avions, tant au décollage qu'à l'atterrissage, entre 21 et 23 heures et entre 6 et 8 heures.

Un autre point que je considère crucial est la mise sur pied d'un organe de contrôle indépendant qui constituera le maillon essentiel pour s'assurer du respect de toutes les règles qui seront fixées dans ce cadre.

Madame Grouwels, Zaventem est là, à nos portes, qu'on le veuille ou non. Nul ne conteste son importance économique cruciale pour nos trois régions. Il faudra bien pourtant que d'aucuns maîtrisent leurs appétits financiers pour certaines activités, rentables pour une minorité et préjudiciables pour des dizaines de milliers de personnes.

Une capitale européenne est inconcevable sans un aéroport international. Soit ! Mais une capitale européenne ne vaut rien si elle est invivable pour ceux qui l'habitent.

Notre proposition de résolution se dresse résolument contre les velléités de régionalisation qui ont été brandies par quelques matamores. Bruxelles veut assumer ses responsabilités sur ce point. J'ose croire que le maintien du caractère national de cet aéroport nous permettra de faire entendre nos préoccupations.

Nous pourrions, en effet, continuer à aiguillonner nos relais politiques au fédéral pour la prise en compte de nos intérêts régionaux, en donnant le signal qui convient afin que notre exécutif ne s'engage plus inconsidérément dans des négociations dont notre Parlement serait écarté.

Nous respecterons effectivement les accords souscrits par nos ministres. Le passé nous a cependant appris que de tels accords ne sont pas immuables et nous continuerons donc à nous battre pour améliorer la sécurité et la santé dans notre région, sans craindre de revisiter certaines pistes qui ont été, à mon sens, trop rapidement et inconsidérément abandonnées. (*Applaudissements.*)

Mijnheer de Voorzitter. — Het woord is aan de heer Dominiek Lootens-Stael.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Mijnheer de Voorzitter, het Vlaams Blok zal zich bij de stemming over dit voorstel van resolutie onthouden. Ik verklaar mij nader. Uiteraard is iedereen het erover eens dat er maatregelen dienen te worden genomen om de hinder van de vluchten te beperken, niet alleen boven Brussel, maar ook boven de Noordrand. Ik zeg het duidelijk : niet alleen boven Brussel, maar ook boven de Noordrand. Daar wringt nu blijkbaar net het schoentje. Voor de Franstalige partijen is alleen Brussel van tel omdat het electoraal interessant voor ze is, en niet de Noordrand waar enkel Vlamingen wonen.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — C'est faux, il y a aussi des francophones là.

De heer Dominiek Lootens-Stael. — Het is u erom te doen electoraal te scoren bij de verkiezingen van 2004. Dat is voorwaar een merkwaardige houding voor partijen die beweren een hekel te hebben aan een « eigen volk eerst » - beleid.

Van de luchthaven in Zaventem wordt ook gretig gebruik gemaakt door inwoners en bedrijven uit Brussel. De in Vlaanderen gelegen luchthaven van Zaventem zorgt voor een niet onbelangrijke werkgelegenheid in Brussel, dat met een enorm werkloosheidsprobleem te

kampen heeft. Toch wenst men blijkbaar enkel de lusten, maar niet de lasten. De luchthaven zorgt voor geluidshinder en is verantwoordelijk voor een deel van de luchtverontreiniging. De meerderheid van dit Parlement wil wel mee profiteren van de luchthaven, maar wil de Vlamingen in de Noordrand laten opdraaien voor de problemen en de ongemakken die de luchthaven veroorzaakt. Dat Nimby-syndroom getuigt van een verregaande kortzichtigheid.

(*Mme Magda De Galan, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel.*)

(*Mevrouw Magda De Galan, Voorzitter, treedt opnieuw als Voorzitter op.*)

Pleit het Vlaams Blok voor een concentratie van vluchten boven het Brussels Gewest ? Zeker niet, net zomin als het zou pleiten voor een concentratie van vluchten boven de Vlaamse Rand. Wij pleiten wel voor een eerlijke en evenwichtige verdeling van de lasten omdat zowel Vlaanderen als Brussel en Wallonië ook evenwichtig meeprofiteren van de gemakken van de luchthaven. De denkpiet volgens dewelke vluchten beter boven de Noordrand worden geconcentreerd om op die manier een maximaal aantal personen te vrijwaren van hinder, is oneerlijk en uitsluitend gebaseerd op electorale motieven.

Waarom kan het Vlaams Blok niet akkoord gaan met de voorliggende resolutie ? Ten eerste, omdat het duidelijk de bedoeling van de indieners is om tot een concentratie van vluchten boven de Noordrand te komen. Het voorstel van resolutie verdedigt namelijk het principe dat vluchten boven dichtbevolkte gebieden moeten worden voorkomen. Dat betekent : niets boven Brussel, alles boven de Rand. Zoals reeds gezegd, is dat een fundamenteel oneerlijk en egoïstisch voorstel. Het is ook oneerlijk omdat de indieners, net zoals mevrouw Durant, blijkbaar weigeren in te zien dat niet alleen de geluidspieken, maar zeker ook de frequentie ervan een zeer belangrijke vorm van hinder betekenen. Terloops merk ik op dat de vorige Minister-President, de heer de Donnea, ter gelegenheid van het Irisfeest pleitte voor een samenwerking met Frankrijk voor de oprichting van een nieuwe luchthaven tussen Brussel en Parijs om Zaventem te ontlasten. Afgezien van het feit dat samenwerking met Frankrijk een gewaagde onderneming is, gelet op de onbetrouwbaarheid die in het verleden reeds werd aangetoond en tot het faillissement van Sabena heeft geleid, is dit een voorstel dat we nauwlettend zullen volgen. Deze denkrichting blijkt thans ook in de resolutie op te duiken. Het verwondert ons overigens dat de VLD zich daarmee kan verzoenen. Net zoals CD&V wijs ik op de immense gevaren die een dergelijke optie inhouden. Ik herinner eraan dat Brussel momenteel 70.000 à 80.000 werklozen telt. De inplanting van een nieuwe luchthaven zal dramatische gevolgen hebben voor de werkgelegenheid in Brussel.

Voorts willen de indieners tot een verbod op alle nachtvluchten komen, zelfs in heel Europa. Een verbod op nachtvluchten — hoofdzakelijk transportvliegtuigen — zal onvermijdelijk tot een enorme toename van het wegtransport leiden. De mobiliteit in ons land en elders in Europa zit nu al in de knoop. De wegen zijn totaal verzadigd. Een verbod op nachtvluchten kan dat probleem alleen maar vergroten. Dan spreek ik nog niet eens van de enorme invloed op het milieu. Daarnaast is een Europees verbod op nachtvluchten op korte termijn niet haalbaar. Een verbod dat uitsluitend op Zaventem van toepassing is, zal nefast zijn voor de werkgelegenheid in de regio. Hoeveel Brusselaars zijn er niet die hun boterham verdienen bij DHL

of bij bedrijven die indirect van de luchthaven afhangen ? Het luchttransport zal ongetwijfeld uitwijken naar de buurlanden, onder meer naar de luchthaven van Schiphol, met alle gevolgen van dien voor de werkgelegenheid hier. Het Vlaams Blok pleit daarom tegen het verbod op nachtvluchten, met dien verstande dat er moet worden gezorgd voor een billijke spreiding van de vluchten en voor strenge geluidsbeperkingen voor oude of verouderde toestellen.

Ten slotte zal ik de door mijn fractie ingediende amendementen toelichten.

Het is onzinnig te spreken van de luchthaven Brussel-Nationaal aangezien er zich op het grondgebied van het Brussels Gewest geen enkele luchthaven bevindt. De enige luchthaven in de onmiddellijke omgeving, die overigens in dit voorstel van resolutie wordt bedoeld, is de luchthaven van Zaventem, gelegen op het grondgebied van de Vlaamse gemeente Zaventem. Het is weliswaar de wensdroom van sommige imperialistisch ingestelde politici en politieke partijen langs francofone kant om de grenzen van het Brussels Gewest uit te breiden tot de poorten van Mechelen en Leuven, maar gelukkig is dat momenteel niets meer dan *wishful thinking* van hun zijde. Aangezien de luchthaven dus in het Vlaamse Zaventem ligt en niet in het Brussels Gewest, gebruiken we beter de naam Zaventem dan het misleidende Brussel-Nationaal.

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Sven Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz. — Mevrouw de Voorzitter, deze resolutie is niet onder een gunstig gesternte tot stand gekomen. Ik heb het daarbij niet over de commissiebesprekingen van april en mei jongstleden, maar over het voorstel van resolutie zelf, dat achteraan in het document is opgenomen en wellicht te snel is klaargestoomd. Hoewel het hier niet om een communautaire aangelegenheid gaat, werd de oorspronkelijke resolutie zonder enige inbreng van Nederlandstalige leden klaargestoomd, wat niet erg verstandig was. Ik zal de opmerkingen die ik daarover in de commissie naar voren heb gebracht, niet herhalen. Het document dat in eerste instantie tot stand is gekomen, wekte de indruk dat Brussel enkel de lusten, maar niet de lasten van het luchtverkeer wenst en dat Zaventem van ondergeschikte orde is.

De VLD werd met dit voorstel voor een keuze geplaatst : tegen de resolutie stemmen of constructief en positief amenderen om in het belang van de Brusselaars en van de inwoners van Vlaams-Brabant tot een evenwichtiger geheel te komen. Wij opteren voor de tweede mogelijkheid.

Ik wil daarbij twee bedenkingen formuleren. Ten eerste, het is niet de taak van het Brussels Gewest om beslissingen te nemen voor een ander gewest. De leden die het idee van de *communauté urbaine* of in sociaal-geografische termen een stadsgewest verdedigen, waarover we het na het zomerreces zullen hebben, moeten zich daar in het bijzonder voor hoeden. We hebben hier immers te maken met een gewestgrensoverschrijdende problematiek. We moeten het luchtverkeer en de levenskwaliteit zowel in de stedelijke als in de randstedelijke omgeving met elkaar trachten te verzoenen. Ten tweede, het belang van de luchthaven voor het economisch weefsel in de brede Brusselse regio mag niet worden onderschat. Sommige leden hebben erop gewezen dat de rechtstreekse tewerkstelling van Brusselaars in de luchthaven van Zaventem 16 % bedraagt. Anderen, ook Franstaligen, hebben erop gewezen dat het indirect economisch belang veel groter is. Twee weken geleden hebben we in het Parlement

onze bezorgdheid geuit over het mogelijke vertrek van de NAVO uit Brussel en de economische gevolgen ervan. Het zou absurd zijn in die context te beweren dat Zaventem niet belangrijk is voor Brussel.

Ik zal thans twee punten van de resolutie toelichten die de VLD zeer belangrijk acht. In de eerste plaats moet de oplossing voor het probleem van de nachtvluchten prioritair op Europees vlak worden geregeld. Het ligt voor de hand dat we de luchthaven van Zaventem niet willen zien lijden onder de concurrentie van andere Europese luchthavens. Dat betekent evenwel niet dat de federale regering geen enkel initiatief kan nemen. Ze kan uiteraard beslissen nu reeds de nachtvluchten te beperken tussen 6 en 8 uur en tussen 19 en 21 uur. Het moet evenwel duidelijk zijn dat een Europese beslissing te verkiezen is. Voorts is een impactstudie van de toepassing van de resolutie op de luchthaven van Zaventem wenselijk. We weten reeds vrij veel over de impact op gezondheid en milieu, al is verder onderzoek welkom. We kunnen evenwel nog niet voldoende inschatten welke impact de eventuele afschaffing van nachtvluchten op de economie en de werkgelegenheid zal hebben. De vorige sprekers hebben er reeds op gewezen dat de groei van Zaventem grenzen heeft. Ik heb het hier niet over de ideologische kant van de zaak, maar het is voor elk weldenkend mens duidelijk dat de luchthaven, gelet op zijn inplanting in een stedelijke en randstedelijke omgeving, niet onbeperkt kan groeien. Vanuit Belgisch perspectief is Zaventem een grote luchthaven, maar vanuit Europees perspectief is het een middelgrote luchthaven. Dat moet zo blijven. Op dit ogenblik heeft de luchthaven nog een zekere groeicapaciteit. Op dat vlak ben ik het eens met de burgemeester van Zaventem, mijn partijgenoot Francis Vermeiren. Waar liggen de grenzen van de groei dan ? De verantwoordelijken van BIAC hebben ooit verklaard dat het aantal vluchten, dat thans 250.000 per jaar bedraagt, tot 450.000 kan worden verhoogd. Dat lijkt me ietwat overdreven. Vroeg of laat staat de federale regering voor de moeilijke opdracht om de capaciteit van de luchthaven vast te leggen.

De discussie over de bijkomende luchthaven maakt ontegensprekelijk deel uit van het debat. Waar moet er een bijkomende luchthaven worden ingeplant ? Zaventem kan weliswaar niet onbeperkt groeien, maar de vraag naar bijkomende vliegtuigen, zowel voor personenvervoer als voor logistieke doeleinden, blijft stijgen. Charleroi lijkt mij ook geen ideale keuze omdat de luchthaven zich, net zoals die van Zaventem, in een stedelijke omgeving bevindt. Ik wens me daarmee niet uit te spreken over de mogelijke groeicapaciteiten van de luchthaven van Charleroi. Ik sta sceptisch tegenover andere mogelijke plaatsen in België. Ik heb enkele weken geleden met veel belangstelling geluisterd naar de mogelijkheid die de heer de Donnea ter zake heeft geopperd. Er is heel wat verzet tegen een bijkomende luchthaven en tegen het feit dat die mogelijkheid in de resolutie zou worden opgenomen. Maar als de Fransen beslissen in de omgeving van Rijsel een nieuwe luchthaven te bouwen, dan staan we machteloos. In dat opzicht is het raadzaam vooraf afspraken te maken op Europees vlak en de mogelijkheden tot samenwerking te onderzoeken. Persoonlijk ben ik van mening dat de tijd van de nationale luchthavens voorbij is. Er zijn grote internationale luchthavens in Duitsland, Frankrijk en Engeland. Zelfs de luchthaven van Schiphol behoort vanuit een Europees perspectief niet tot de groep van grote luchthavens. We moeten over de grenzen heen tot een regeling van het luchtverkeer proberen te komen.

Ik besluit mijn uiteenzetting met een opmerking aan het adres van de christen-democratische fractie. Ze heeft het zich al te gemakkelijk gemaakt. Ze hebben onze amendementen medeondertkend om mij

en mevrouw Van Asbroeck vervolgens vijf uur lang in de commissie te laten « sudderden » en daarna op te merken dat het resultaat hen niet bevredigde.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Wij hebben u helemaal niet laten « sudderden ». Het was ons eenvoudigweg niet mogelijk aan de commissiebesprekingen deel te nemen. De plenaire vergadering biedt iedereen de mogelijkheid zijn mening naar voren te brengen, wat ik overigens heb gedaan.

De heer Sven Gatz. — Daar wil ik niet op ingaan. Toch vind ik het vreemd dat CD&V, die oproept tot een meer constructieve ingesteldheid, zich bij de stemming over dit voorstel zal onthouden omdat ze vreest dat er opnieuw een concentratie zal komen, terwijl de CDH zich zal onthouden omdat ze vreest dat er meer spreiding zal komen.

Deze aangelegenheid overschrijdt de grenzen tussen meerderheid en oppositie. Ik bedank alle leden die in de commissie een constructieve rol hebben gespeeld, in het bijzonder de heren Doulkeridis en Adriaens — en ook mevrouw Meunier — omdat ze grote inspanningen hebben gedaan om tot een resolutie te komen zonder daarbij enig persoonlijk belang na te streven.

Deze resolutie overschrijdt overigens de grenzen tussen Brussel en Vlaams-Brabant.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — U lauwert de heer Doulkeridis en andere leden van zijn fractie omdat ze veel toegevingen zouden hebben gedaan. Volgens mij zijn ze niet van hun standpunt afgeweken.

De heer Sven Gatz. — Daar ben ik het niet mee eens. Ik kan u het tegendeel bewijzen op basis van de amendementen die zijn aangenomen.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Deze resolutie is een terugkeer naar de tekst die destijds door mevrouw Durant is verdedigd en waarmee wij het toen al niet eens waren. Ik zie niet in waarom u de loftrumpet moet steken voor de genoemde collega's. Ze hebben hun slag thuis gehaald. Van onze amendementen vind ik in de tekst echter maar weinig terug.

De heer Sven Gatz. — Dan kunt u waarschijnlijk niet goed lezen.

Ik blijf positief. In de resolutie wordt een evenwicht bereikt tussen gerechtvaardigde Brusselse solidariteit en verbondenheid met het ruime Brusselse stadsgewest, dus met de economische belangen van Vlamingen en Brusselaars. Het zou spijtig zijn als CD&V dat evenwicht niet mee zou ondersteunen. (*Applaus.*)

Mevrouw de Voorzitter. — Mevrouw Anne Van Asbroeck heeft het woord.

Mevrouw Anne Van Asbroeck. — Mevrouw de Voorzitter, het dossier van de vliegtuighinder in het algemeen en van de nachtvluchten in het bijzonder houdt de bevolking bezig. De commissie voor Leefmilieu besliste daarom een aantal hoorzittingen rond dit thema te organiseren om een duidelijker beeld van de situatie te krijgen. De resolutie is het resultaat van de hoorzittingen en van de onderhande-

lingen in de commissie. Het is bijgevolg een consensustekst, gegroeid uit de discussie in een politiek en communautair heterogene groep, waarbij evenwel is gezocht naar een gemeenschappelijke deler. Ik betreur de manier waarop deze resolutie is tot stand gekomen, maar we hebben ervoor gekozen constructief mee te werken en onze verantwoordelijkheid als Brusselse volksvertegenwoordigers in deze moeilijke aangelegenheid op te nemen. Bij de bespreking werd vertrokken van het standpunt dat een luchtvaartbeleid meer moet zijn dan spelen met opstijgroutes.

We hebben ons gebaseerd op de volgende vaststellingen. Het gaat over een gewestoverschrijdend probleem. De heer Parmentier heeft daarop gewezen en ook de commissieleden waren het daarmee eens. Het is een probleem dat alle omwonenden treft, ongeacht de taalgroep of het gewest waartoe ze behoren. Concentratie noch spreiding bieden een afdoend antwoord voor de getroffen inwoners. Spreiding leidt tot hinder voor een groter aantal mensen terwijl concentratie onaanvaardbare hinder voor een kleinere groep veroorzaakt.

De geluidsoverlast is het meest in het oog — of in het oor — springende probleem. Uit een studie van het BIM blijkt dat heel wat Brusselaars geluidsoverlast als een ernstige beperking van hun levenskwaliteit ervaren en bij een verhoging van de hinder zelfs overwegen te verhuizen. Het gaat daarbij niet enkel over vliegtuigen, maar ook over auto's en andere storende geluidsbronnen.

De ondervonden hinder beperkt zich niet tot geluidsoverlast, maar betreft ook de gezondheid en het leefmilieu.

Ook de veiligheidsproblematiek mag niet uit het oog worden verloren.

Tegelijkertijd mogen we de impact van de luchtvaartactiviteit van de luchthaven van Brussel-Nationaal op het economische leven van de gewesten en van het land niet ontkennen. Om te beginnen is er de directe werkgelegenheid op de luchthaven zelf. Dat het slechts om een beperkt percentage Brusselaars gaat, is geen reden om hier losjes overheen te gaan. Een job is een job, wie de job heeft, is van secundair belang. Tewerkstelling is en blijft een belangrijke socialistische doelstelling, die de SP-Agalevfractie blijft verdedigen. We mogen ook de vele jobs niet vergeten die indirect met de luchthaven te maken hebben.

Voorts leidt de overlast vaak tot werkverzuim. Kortom, we worden geconfronteerd met een ingewikkelde problematiek, waarbij lasten en lusten op een evenwichtige manier moeten worden verdeeld.

Met deze gezamenlijke resolutie vragen we op federaal niveau aandacht voor de elementen die we vanuit Brussel naar voren brengen, zonder evenwel de zwarte piet naar de andere gewesten door te schuiven.

Wat zijn onze prioriteiten? Rekening houdend met de mogelijke gevolgen van de afschaffing van de nachtvluchten, onder meer op de tewerkstelling, vragen we dat er prioritair wordt gestreefd naar een Europese regelgeving. Dat is voor ons essentieel. Een Europees verbod op nachtvluchten heeft een onmiddellijk effect voor de nachtrust van de mensen, zonder dat we moeten vrezen voor een verplaatsing van de expresdiensten. Een wijziging van de spelregels op een schaal die voldoende groot is, zal de bedrijven ertoe dwingen zich aan te passen en de concurrentiestrijd met andere middelen aan te gaan.

Enkel in dat kader kunnen de nachtvluchten stapsgewijze en zonder nadelige gevolgen worden afgebouwd. Ik wil daarmee niet zeggen dat we eeuwig op Europa moeten blijven wachten, maar wel dat we eerst ons huiswerk moeten maken.

Daartoe moeten de nodige instrumenten worden verschaft : een onafhankelijk controleorgaan dat toeziet op de bepalingen inzake beheer van geluidshinder en een maatschappelijke kosten-batenanalyse die rekening houdt met economie, gezondheid en leefmilieu.

Er moet een constructief overleg tot stand komen tussen de federale staat en de verschillende gewesten voor de keuze van de vlieg-routes, de voorwaarden voor de toepassing van het geluidsisolatie-programma en het luchtvaartbeleid in het algemeen.

De luchthaven van Zaventem is belangrijk voor ons land. Er kan geen sprake zijn van afbouw. Een onbegrensde uitbouw van de luchthaven ligt echter evenmin voor de hand, zeker niet als dat ten koste gaat van de levenskwaliteit. Het verheugt me dat ook CD&V het daarmee eens is. Spijtig genoeg is dat waarschijnlijk het enige punt waarmee ze het eens zijn. Een uitbreiding tot 450.000 vluchten, waar BIAC van droomt, lijkt ons in Zaventem niet wenselijk. Het is niet de taak van het Brussels Parlement om precieze cijfers naar voren te schuiven. We dringen er bij de federale overheid op aan om aan de hand van een grondige maatschappelijke kosten-batenanalyse de juiste keuzes te maken. Of dat ooit zal leiden tot de bouw van een andere internationale Belgische luchthaven, verder verwijderd van een stedelijk of randstedelijk centrum, hangt van meerdere factoren af, die waarschijnlijk niet enkel onze gewestgrenzen, maar ook onze nationale grenzen zullen overstijgen. De maatschappelijke kosten-batenanalyse die wij vragen, zal ons voorbereiden op een eventuele discussie ter zake.

Tot slot wil ik erop wijzen dat het opstellen van deze resolutie geen gemakkelijke oefening was. Wellicht hadden we ze zelf anders geschreven. Dat blijkt onder meer uit de talrijke amendementen die we in de commissie mede hebben ingediend. In tegenstelling tot wat mevrouw Grouwels beweert, is van die amendementen heel wat in de tekst terug te vinden, onder meer met betrekking tot het economische belang van de luchthaven. Samen met de heer Gatz betreuer ik de afwezigheid van CD&V tijdens de commissiebesprekingen.

Mevrouw Brigitte Grouwels. — Dat gaat te ver. Het is de tweede keer dat mij wordt verweten de commissiebesprekingen niet te hebben bijgewoond. Ik wil erop wijzen dat ik geen lid ben van de betrokken commissie. Ik heb nog heel wat andere activiteiten. Ik aanvaard dergelijke opmerkingen niet. Ze zijn overigens totaal irrelevant. Er is ook nog de plenaire vergadering waar iedereen de gelegenheid krijgt het woord te nemen.

Mevrouw Anne Van Asbroeck. — Brussel is in dit debat betrokken partij, niet om de zwarte piet door te schuiven, maar om als een volwaardige partner onze verantwoordelijkheid op te nemen.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Christos Doulkeridis.

M. Christos Doulkeridis. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je remercie Mme Persoons d'avoir soumis cette proposition de résolution à notre Parlement. Je tiens également à remercier les rapporteurs. Le travail en commission, s'il

n'a pas toujours été facile, s'est révélé riche puisqu'il a donné lieu à un texte intéressant pour Bruxelles et les Bruxellois.

Notre Parlement a fait du bon travail. Pourquoi ce texte mérite-t-il d'être soutenu ? Comme vous le savez, ce dossier est important pour Ecolo, même si nous sommes dans l'opposition. On ne pourra nous reprocher ni un manque de cohérence ni un défaut d'approche constructive dans cette problématique.

Ce texte est important : s'il est adopté tout à l'heure à une large majorité, ce vote aura pour conséquence qu'il ne s'agira plus d'une revendication d'un parti isolé — que ce soit Ecolo, le FDF, le CDH ou le PS — mais d'une résolution du Parlement bruxellois, que j'espère voir approuvée à une très large majorité, ce qui lui conférera un statut beaucoup plus intéressant.

Cette résolution intervient à un moment tout à fait opportun. Comme nous l'avons entendu, les négociations menées à l'échelon fédéral ne vont pas dans le bon sens ...

M. Benoît Cerexhe. — On est d'accord !

M. Christos Doulkeridis. — Je ne pense pas qu'en tant que parlementaires de la Région de Bruxelles-Capitale, nous ayons quelque chose à voir avec le fait que les négociations fédérales évoluent ou non dans le bon sens.

M. Denis Grimberghs. — Pas vous ! Eux bien ! (*M. Grimberghs désigne les bancs du gouvernement.*)

M. Christos Doulkeridis. — C'est maintenant que ce projet devait être voté ; je suis satisfait de pouvoir en débattre aujourd'hui.

Ce texte est également important parce qu'il marque des avancées essentielles : pour la première fois, les problématiques de l'emploi, de l'économie, de la santé et de l'environnement sont mises sur un même pied.

Ce projet tend aussi — autre point essentiel — à une interdiction totale des vols de nuit. Il est indiqué dans la résolution que cette interdiction doit de préférence être instaurée à l'échelon européen plutôt qu'au simple niveau belge — je ne vois pas qui pourrait s'opposer à cette logique — il faut éviter tout *dumping* éventuel, que ce soit entre les régions ou entre les états. Nous partageons bien entendu ce point de vue.

Il est également indiqué dans ce texte que si l'échelon européen tarde à s'exprimer à ce sujet, il reviendra à la Belgique de prendre ses responsabilités et de progresser dans la voie de cette interdiction totale, favorable à tous les habitants, quelle que soit la langue qu'ils utilisent quotidiennement.

Le texte introduit également des avancées dans la foulée de ce qui a été obtenu lors de la précédente législature quant au bruit émis par les avions. Il demande que des négociations puissent avoir lieu pour que non seulement le bruit émis par les avions la nuit mais aussi celui qu'ils émettent pendant les heures intermédiaires de la nuit et du jour — entre 21 h et 23 h et entre 6 h et 8 h, — s'alignent sur un *quota* de bruit le plus acceptable possible.

Cette avancée est importante si elle est soutenue par tous les membres de ce Parlement.

Toutes les notions concernant l'indispensable interdiction de survol des zones les plus densément peuplées constituent un point dont je suis fier qu'il puisse figurer dans un texte porté par de nombreux groupes politiques.

Autre point qui me semble important c'est qu'au sein de ce Parlement, francophones et néerlandophones appuient une étude d'incidence qui intègre toutes les problématiques concernées par le survol de cette capitale et, j'insiste, non seulement pour la nuit mais aussi pour le jour.

En effet, on a oublié d'insister sur cette problématique qui touche le survol de Bruxelles dans la journée, essentiellement le week-end.

Lorsque l'on habite les quartiers de Schaerbeek, de Haren, de Neder-Over-Heembeek, d'Evere, des Woluwés, etc., il est insupportable, voire impossible, d'y vivre les week-ends. Il conviendrait d'ailleurs de s'interroger sur le point de savoir si d'éventuelles modifications de trajectoire ou de hauteur de survol ont été enregistrées ces derniers mois, car la situation semble empirer.

D'autre part, pour en revenir au texte de la résolution, le fait d'étudier explicitement la possibilité de construire un autre aéroport, c'est un acte courageux. Je l'ai entendu de la part de plusieurs politiques, mais ce type de demande prend davantage de force lorsqu'elle est présentée par un Parlement. A présent que nous sommes en voie d'obtenir de ce Parlement ce texte qui considère que ni la sécurité, ni le bruit, ni la santé n'ont un sexe linguistique — c'est essentiel par rapport à l'approche communautaire développée par le niveau fédéral — je ne veux boudier notre satisfaction à voir les choses évoluer dans le bon sens.

Nous ne voulons pas jouer dans un jeu de dupes. Mais il importe néanmoins d'être attentifs. Nous ne voulons pas d'un double langage.

Je connais le statut de cette résolution. Une résolution n'a aucun effet contraignant, c'est une indication, c'est une prise de position d'un Parlement qui s'adresse à son gouvernement ou à un autre gouvernement.

M. Denis Grimberghs. — C'est plus facilement vérifiable lorsqu'on s'adresse à son gouvernement !

M. Christos Doulkeridis. — Monsieur Grimberghs, je ne pense pas que, dans ce dossier, l'ennemi soit dans ce Parlement. Nous avons tous intérêt, que nous siégeons dans l'opposition ou dans la majorité, à adopter des positions les plus progressistes possibles sur la question. Afin d'être beaucoup plus forts dans la négociation qui doit avoir lieu au niveau fédéral — je m'adresse aux membres des partis qui négocient au niveau fédéral — « Pas de double langage, pas de langage de dupes ! » En effet, s'il s'agit simplement de voter un texte qui est très ambitieux au niveau des avancées à faire mais si, au niveau fédéral, on accepte des compromis allant dans un sens totalement différent, tels que ceux vers lesquels semblent s'orienter certains partis néerlandophones, je dis non.

Aujourd'hui, je voterai le texte mais, dès le lendemain, je dénoncerai l'attitude des partis qui siègent au sein de ce Parlement et qui ont participé aux négociations s'ils venaient à renier le vote exprimé dans ce Parlement.

Aussi, je tire la sonnette d'alarme et j'attire votre attention sur le fait que nous ne nous laisserons pas piéger dans cette stratégie là.

Vous connaissez l'appui que nous donnons à ce texte. Il doit vous inciter à participer à une négociation, de manière renforcée. Nous espérons qu'elle aboutira à faire respecter le point de vue des habitants, quelle que soit leur langue ou la région dans laquelle ils habitent.

Ces principes, qui sont édictés par une étude internationale, doivent guider les décisions politiques. J'espère que nous irons dans ce sens le plus rapidement possible et pas seulement dans cette Assemblée. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Denis Grimberghs.

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je tiens à souligner la qualité du travail accompli par le Parlement en ce qui concerne ce dossier important. Le CDH n'a évidemment pas l'intention de critiquer le fait que le Parlement ait pris le temps d'étudier en profondeur une question aussi fondamentale pour la vie des habitants et qui ne cesse de prendre de l'ampleur. En ce qui nous concerne, nous n'avons cessé de clamer que les inconvénients du survol aérien de notre région augmentaient en dépit de la diminution du nombre de vols au départ de l'aéroport national, diminution qui s'explique par des considérations d'ordre économique. Je me réjouis que tout le monde reconnaisse enfin qu'il existe un problème. En effet, il n'y a pas si longtemps, M. Gosuin disait encore que les nuisances étaient moins importantes qu'autrefois. En réalité, nous sommes à présent unanimes à constater que c'est le contraire.

Je suis un habitant qui connaît le problème. Ce matin, une fois de plus, ma femme était de mauvaise humeur parce que le passage d'un avion avait perturbé son sommeil. Les écologistes ont reconnu leur erreur quant à l'accord intervenu en janvier 2003. Je regrette, malheureusement que les électeurs ne les aient pas tous compris.

D'autres se sont entêtés à prétendre qu'il était possible d'organiser des vols de nuit au-dessus de Bruxelles, sans inconvénients majeurs pour les habitants et sans inconvénients majeurs pour les zones densément peuplées. Je vous signale au passage que je n'habite pas au bord du canal. Depuis le 2 juin, tout le monde constate que l'effet sur le sommeil des Bruxellois est désastreux.

Une résolution adoptée à l'unanimité ? Soit ! Mon parti comprend que les Bruxellois auraient intérêt à parler d'une seule voix dans ce dossier. J'attire néanmoins l'attention de toutes les forces démocratiques sur le danger de se livrer à des incantations, en donnant l'impression aux habitants que nous comprenons leurs problèmes et que nous proposons à l'unanimité des solutions. Peut-être suis-je un oiseau de mauvais augure, mais qui oserait imaginer que la qualité de vie des habitants à cet égard s'améliorera au cours des prochaines semaines ?

M. Christos Doulkeridis. — Quelqu'un a-t-il dit cela ?

M. Denis Grimberghs. — Il faut être conséquent avec soi-même !

M. Christos Doulkeridis. — Je suis conséquent. Vous ne pourrez pas me prendre en défaut sur ce point, Monsieur Grimberghs.

M. Denis Grimberghs. — Monsieur Doulkeridis, j'ai écouté attentivement vos propos lors de votre intervention et il me semble que sur certains points nos positions ne sont pas très éloignées. Je dis : Attention ! à tous ceux qui disent qu'il vaut mieux une résolution adoptée à l'unanimité, même faiblarde. Ce qui m'inquiète c'est que les habitants risquent de ne pas voir leur qualité de vie s'améliorer en dépit de la résolution que l'on nous demande d'adopter aujourd'hui à l'unanimité des partis démocratiques. Que pourront-ils faire dans ce cas, lors des prochaines élections, pour espérer obtenir l'interdiction des vols de nuit ?

Lors de la dernière campagne électorale, les partis ont eu l'occasion de préciser leurs positions respectives vis-à-vis de ce problème épineux. M. Ducarme a eu le mérite d'être clair. Il s'est prononcé contre l'interdiction des vols de nuit de 23 heures à 7 heures du matin. Il s'en est d'ailleurs expliqué.

On sait donc que M. Ducarme, qui est devenu Ministre-Président du gouvernement régional, estime que ce n'est pas ce qu'il faut faire.

M. Christos Doulkeridis. — Ne croyez-vous pas, Monsieur Grimberghs, qu'une résolution adoptée à une très large majorité du Parlement pourrait l'inciter à reconsidérer sa position et à aller dans un autre sens ?

M. Denis Grimberghs. — Monsieur Doulkeridis, le problème est, justement, que nous ne formulons aucune demande à l'égard de notre gouvernement. C'est d'ailleurs ce qui me désole le plus. Je crains que ce qui se passe ici soit un jeu dangereux pour les institutions démocratiques. Ce n'est d'ailleurs pas limité à ce seul dossier. Nous votons à l'unanimité des résolutions disant qu'il faut que Bruxelles-Capitale continue à exister mais ensuite, dans un autre Parlement, là où les choses se décident, on ne fait rien. Cela m'insupporte. Je dis clairement que nos institutions fédérales ne sont pas faites pour qu'on utilise des Parlements à adopter des résolutions, là où il n'y a rien à décider, sans possibilité de s'exprimer là où les choses doivent se décider.

Dans la présente résolution ne figure aucun considérant relatif à notre gouvernement, relatif à l'application de notre réglementation. Ce serait pourtant la moindre des choses mais cela, on trouve que c'est trop !

M. Christos Doulkeridis. — Mais non. D'ailleurs vous n'avez pas introduit d'amendement sur ce point.

M. Denis Grimberghs. — Si, nous avons déposé des amendements à ce sujet et nous en introduisons encore aujourd'hui. Vous avez donc le temps de vous reprendre, si vous l'estimez nécessaire.

Je pense très sincèrement qu'il faut qu'à un moment donné, les habitants de cette région puissent dire qu'il y a des lignes de fracture. Je puis d'ailleurs comprendre la position de M. Ducarme. Je ne vous ai pas lu sa lettre jusqu'au bout mais je peux comprendre les raisons

qu'il évoque pour dire qu'il ne faut pas arrêter les vols de nuit à Bruxelles-National. C'est une position socio-économique qu'il aura à justifier auprès de ses électeurs et je suis sûr que des électeurs l'écouteront. Il ne faut pas pour autant faire comme si tout le monde était d'accord alors que, manifestement, ce n'est pas le cas. Or, c'est cela qui m'inquiète. Ici, on donne l'impression que tout le monde est d'accord.

Chers Collègues, je propose de relire ensemble cette résolution et de l'adresser de manière très expresse à ceux qui négocient au Lambermont. Je ne suis pas comptable du fonctionnement du MR mais je constate que le FDF n'y participe pas, M. Maingain étant manifestement pris par d'autres obligations.

Le MCC n'est pas davantage représenté. On aurait pu imaginer que Gérard Deprez y soit. En revanche, SPIRIT se trouve autour de la table. On aurait donc parfaitement pu imaginer que le FDF soit là, et pèse. Or, ce n'est pas le cas. J'ai cité le FDF et le MR, on peut parler aussi du PS. Quoi qu'il en soit, je vous propose de lire la résolution comme suit : le FDF, le PS, le MR ne participeront pas à un gouvernement fédéral qui :

- premièrement, n'envisagerait pas une intervention prioritaire pour que les autorités européennes avancent rapidement vers l'interdiction des vols de nuit, partout en Europe;
- deuxièmement, n'aurait pas à son programme l'interdiction programmée de tous les vols de nuit entre 23 h et 6 h du matin.

Je pourrais continuer ainsi.

M. Rudi Vervoort. — Monsieur Grimberghs, vous anticipez déjà sur le résultat des négociations. Cela pourrait être valable aussi pour le CDH, pour Ecolo.

M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — M. Grimberghs sait qu'il ne sera pas invité et cela l'autorise à dire n'importe quoi.

M. Denis Grimberghs. — Mais ce n'est pas moi qui propose une résolution à l'unanimité. Monsieur Gosuin, si vous estimez ce que je viens de dire est dangereux, dites-le.

Je ne suis évidemment pas invité aux négociations mais pour l'instant et en vertu des élections, je ne constate pas la légitimité de M. Di Rupo ni d'ailleurs celle de M. Duquesne à négocier ensemble la formation du prochain gouvernement. Je trouve cela normal. La négociation est en cours et n'essayons pas de dire qu'il pourrait y en avoir d'autres.

Je suis désolé si l'exercice que je viens de faire vous choque.

M. Christos Doulkeridis. — Monsieur Grimberghs, vous êtes un excellent parlementaire et un très bon candidat à la présidence du CDH. Cela dit, vous savez très bien que l'utilisation politique que nous pourrions faire nous, partis de l'opposition, du texte de la résolution est totalement possible. Ce texte sera adressé au PS et au MR, car lorsqu'on signe un texte, il faut être conséquent.

Vous devriez être plus précis dans vos amendements. Je veux bien entendre que vous considérez comme anormal que toutes les demandes exprimées dans cette résolution soient adressées strictement au gouvernement fédéral. On pourrait ajouter un amendement qui dise : demande au gouvernement bruxellois de pouvoir défendre les points en question dans le cadre des négociations relatives à la formation du gouvernement fédéral.

M. Denis Grimberghs. — Nous allons y venir, Monsieur Doukeridis. Si vous le permettez, nous allons suivre l'ordre des travaux. Nous allons en arriver aux amendements dans quelques instants et vous constaterez, effectivement, que nous proposons d'indiquer notamment un certain nombre d'obligations à l'égard du gouvernement bruxellois pour faire respecter sa propre réglementation.

Pourquoi M. Gosuin a-t-il promis que l'on n'appliquerait pas la réglementation qu'il a adoptée ? C'est pourtant lui rendre un bel hommage de demander que l'on applique la réglementation régionale. Je comprends que M. Gosuin puisse dire « c'est moi qui l'ai faite ». Oui, c'est vrai, mais ce n'est pas parce que vous avez été l'auteur de la réglementation que vous pouvez la retirer. Nous trouvons normal que l'on fasse appliquer cette réglementation dans la région et que l'on ne prenne pas, par le biais d'accords politiques, une décision visant à surseoir à son application.

D'autant plus que le problème n'était pas en voie de s'améliorer.

Voilà un exemple précis, pointu. Je rappelle que Mme Fraiteur a déposé cet amendement en commission. Vous aurez l'occasion de vous exprimer au moment du vote sur cet amendement qui est redéposé en séance plénière. (*Applaudissements sur les bancs du CDH.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Didier Gosuin, ministre.

M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, j'ai bien écouté le débat et vous m'excuserez auprès de M. Grimberghs de l'avoir interpellé. J'ai veillé à ne pas réagir — sauf en fin d'intervention — même lorsque l'on disait tout et n'importe quoi.

Cela ne fera peut-être pas plaisir — il est toujours plus facile de dire que demain tout ira bien et qu'il n'y aura plus de problème — mais je voudrais quand même resituer le dossier là où il se trouve.

Tout d'abord, oui, Bruxelles souffre d'erreurs de politiques datant des années 80, Monsieur Grimberghs, qui ont développé un aéroport de manière anarchique, sans réflexion aucune d'une stratégie aéroportuaire, en engageant les pouvoirs publics, la BIAC et les citoyens dans des milliards d'investissements, en vue d'un développement aéroportuaire de type mégalomaniaque.

Certains viendraient à dire aujourd'hui qu'il faut faire table rase de toutes les erreurs qu'ils ont commises car, en réalité, le problème initial est là. Nous sommes aujourd'hui prisonniers de ces investissements qui sont à ce point aléatoires que je prédis, dans les années

à venir et peut-être même dans les mois à venir, un *crash* financier de la BIAC, parce que certains politiques ont cru qu'ils pourraient développer cet aéroport sans contrainte, sans limite, sans analyse d'impact, sans étude d'incidence; aujourd'hui, ils tentent — aux forceps, mais c'est légitime lorsque l'argent a été dépensé et qu'un certain nombre de dynamiques ont été mises en œuvre — de sauver ce qui peut l'être.

Le premier boulet à tirer, c'est celui-là.

Le deuxième : il faut avoir l'honnêteté de dire que les accords qui se sont succédé sous la précédente législature étaient de bons accords. De bons accords dans leur principe. De bons accords qui prévoyaient une réorganisation des procédures de vol dans un souci de concentration. Mais je l'ai dit aussi, ces bons accords et ces bons principes ont été tués par un excès de précipitation. En réalité, on a voulu appliquer des principes de concentration tout en disant à ceux qui la subissaient que, demain, on exproprierait certains d'entre eux et qu'après-demain, on isolerait peut-être des habitations.

Comment peut-on mettre en œuvre une telle politique ?

Il eut fallu d'abord prévoir les programmes d'isolation, les programmes d'expropriation et, ensuite, mettre en œuvre les principes de concentration.

La Région bruxelloise n'était pas pilote de ces accords. Nous avons émis un avis positif sur le principe de concentration. Je continue à dire que, dans leurs fondements, ces accords sont bons, mais il fallait, dans les temps opératoires, organiser les choses autrement, d'abord donner les assurances aux populations concentrées sur ces axes qu'elles bénéficieraient des moyens d'isolation, voire d'expropriation, pour qu'elles soient au maximum à l'abri des nuisances qu'elles allaient subir.

On a inversé le processus. Moralité, nous nous retrouvons aujourd'hui à la case départ, presque avec le risque de devoir avouer qu'il est préférable de retrouver la distorsion d'antan, celle des années 80 et 90, plutôt qu'un principe de concentration car les pouvoirs publics et l'Etat fédéral ne se sont pas donné les moyens plus tôt de contrer les nuisances inévitables d'une telle concentration.

Dès lors, les gens qui les subissent, quels qu'ils soient; qu'ils soient de la Région flamande ou de la Région bruxelloise, n'ont pas donné un blanc seing. Ils préfèrent, et c'est légitime, une répartition plus équitable des nuisances, et ne pas les subir toutes alors qu'ils n'ont aucune garantie qu'ils seront à l'abri demain.

Cela signifie-t-il qu'il faut dénoncer cet accord ? Il est plus facile de dire qu'il faut le faire mais c'est une erreur politique car c'est automatiquement mettre à néant tout une série de principes qui figurent dans l'accord, qui sont bons en théorie mais qui pèchent par excès de précipitation et par manque de moyens. Dénoncer l'accord serait ouvrir le champ aux futurs ministres des transports — il y a d'ailleurs un an et demi que je prévois une alternance linguistique à ce poste — ce serait leur donner une page blanche, leur permettre, comme dans les billes années 80 et 90, sous des gouvernements tout à fait différents, — dont faisaient peut-être même partie certains de ceux qui viennent donner des leçons aujourd'hui — de faire tout et n'importe quoi en matière aéroportuaire.

Non, ce n'est pas une bonne stratégie pour Bruxelles de dénoncer cet accord. Peut-être d'autres voudront-ils le faire, comme ils l'ont déjà remis en question.

Oui, il y a un risque de communautarisation. Mais il ne peut pas venir de Bruxelles. Une position à ce point tranchée, consistant à dire, de manière un peu caricaturale : « Rien sur Bruxelles et donc tout sur les autres », ne passera jamais au-delà de nos 19 communes. Dire cela serait aisé, mais ce serait faire en sorte que Bruxelles ne pèse pas dans le débat. En effet, qui s'imagine que la Wallonie viendra défendre Bruxelles sur ce terrain ? Qui s'imagine que nous allons trouver demain des alliés au niveau fédéral ?

On peut évidemment ne plus gouverner ce pays, on peut évidemment se dire qu'on ne gèrera pas la dette de la SNCB, qu'il n'y aura pas de politique de l'emploi tant que l'on n'aura pas résolu ce problème. Tout cela est facile.

La position de Bruxelles est : surtout, ne communautarisons pas ce problème et essayons de trouver des alliés, des gens raisonnables partout où l'on peut en trouver. Ce ne sera pas facile parce que, hélas ! cet accord a été bâclé par excès de précipitation.

La résolution d'aujourd'hui est une bonne résolution. Elle donne des lignes directrices au ministre. J'apprécie qu'il y ait enfin un Parlement qui dise au ministre les lignes dans lesquelles on peut négocier. Je ne suis pas pour autant certain que tout le monde s'entendra sur cette résolution, qu'il n'y aura aucun problème.

On sait ce qu'est la politique, on connaît le poids de Bruxelles on sait comment on doit travailler, comment on doit négocier. Il faut en tout cas que nos négociateurs soient bien informés de ce que veut le Parlement bruxellois.

Mon souhait est que l'on reste dans le cadre de cet accord, qu'on l'améliore, qu'on le respecte, qu'on le fasse évoluer, qu'on l'exécute entièrement, en ce compris le retrait du recours de l'Etat belge, via BIAC, contre mon arrêté.

Depuis juillet 2002, il existe un accord entre l'Etat fédéral et la région en ce qui concerne ce retrait; votre ministre n'est pas arrivé, et, aujourd'hui Mme Onkelinx — à qui j'ai déjà écrit à deux reprises — n'est pas arrivée non plus, à ce que l'on exécute cet accord. J'en prends acte. Je dis simplement que tout est dans tout. Et si, à un moment donné, on ne respecte pas tout l'accord ou si on le remet en question, conformément à ce qui a été conclu, il n'y aura plus de période temporaire, — le temps de valider les dispositions qui viennent d'être mises en œuvre —. Il y aura une exécution pleine et entière de l'arrêté que j'ai adopté et qu'à l'époque, bien des gens brocardaient, même dans cette assemblée. Mais je vois qu'aujourd'hui on lui donne plus de crédit qu'auparavant !

Je voudrais terminer sur l'arrêt de la cour d'appel. A entendre les uns et les autres, à entendre le souhait d'une radicalisation excessive, à entendre les à peu près qui se véhiculent dans le *Noordrand*, les informations tronquées, le jeu électoraliste et populiste de quelque parti que ce soit, en ce compris des partis de la majorité, qui sont aujourd'hui autour de la table des négociations et notamment du côté des partenaires néerlandophones, où l'on tronque les chiffres, où on fait passer le message que les Bruxellois ne prennent pas leur part en termes de nuisances, à cela je réponds : oui, les Bruxellois prennent

plus que leur parti ; oui, l'essentiel des nuisances sont ressenties sur Bruxelles avant d'arriver sur la Flandre, que ce soit le *Noordrand* ou le *Oostrand* : oui, les habitants de Diegem et de Haren sont les plus discriminés de ce pays; oui, ils sont en droit de demander à la cour d'appel qu'on utilise d'autres pistes que la piste 25-droite qui envoie quasi tous les avions sur Bruxelles; oui, il faut avoir le courage, à la fois du côté de la piste 07 ou de la 02, de permettre une autre utilisation des pistes et de ne pas surcharger les populations, qui, aujourd'hui, reçoivent toutes les nuisances; oui, ce sont les Bruxellois, avec les habitants de Diegem — il faut avoir l'honnêteté de le dire — qui reçoivent l'intégralité des nuisances qui, par après, s'étiolent sur d'autres communes, lesquelles, bien entendu, peuvent, à juste titre, revendiquer d'être mieux épargnées.

En ce qui concerne l'arrêt de la cour d'appel, politiquement, j'espère que la sagesse prévaudra, j'espère que nous aurons des alliés au sud comme au nord de ce pays pour éviter soit que l'on ne prenne pas en compte le dossier, soit que l'on veuille le communautariser. Il nous faudra ces alliés pour rester dans les dispositions du précédent gouvernement, pour que l'on tente d'améliorer cet accord pour, finalement, essayer d'atteindre les objectifs fondamentaux.

Il est possible qu'il n'en soit pas ainsi.

Je ne suis pas naïf. Ce n'est pas à moi qu'on apprendra que cet Etat est gangrené par le risque de la communautarisation à outrance. Voilà 25-30 ans que je le dis, voilà 25 ans que nous disons que, hélas, chaque fois qu'il y a un problème dans ce pays, on essaie de le faire payer par d'autres, par telle ou telle influence politique. Chaque fois, j'entends des partis dire que tout cela n'est que faux problèmes, que ce n'est qu'une mascarade. La communautarisation est effectivement un mal qui gangrène ce pays et nous pourrions en être frappés prochainement.

En ce qui concerne, je constate que notre Parlement va donner aujourd'hui son accord à une large majorité.

Je suis ministre, et un ministre peut être fait et défait par ce Parlement. Je suis donc très conscient du mot d'ordre qui m'est donné. Par la suite, en fonction des attitudes et des décisions qui seront prises, si, par inadvertance, il devait y avoir une dérogation à cet accord, une aggravation des nuisances pour les Bruxellois, je n'hésiterai pas à introduire les procédures juridiques les plus diverses au niveau européen, en fonction de l'arrêt de la cour d'appel, qui est une avancée considérable. En effet, pour la première fois dans ce pays, on reconnaît le droit à la santé, pour la première fois on invoque la Constitution, on invoque la déclaration des droits de l'homme et enfin on donne aux gens à la fois le droit de se plaindre et la possibilité, voire même la contrainte, pour les pouvoirs publics de faire évoluer les choses.

Oui, cet arrêt de la cour d'appel nous ouvre un boulevard et d'abord pour les habitants de Haren. Oui, il y aura avec eux des contacts et la Région bruxelloise donnera à ces habitants la possibilité de dettes d'intervention pour qu'enfin les pouvoirs publics exécutent cet arrêt important. Je ne souhaite pas, quant à moi, en arriver là. J'espère que les négociateurs auront cette sagesse et, Monsieur Grimberghs, qu'il n'y aura pas une volonté de gonfler cette résolution. Sans doute, tous les amendements que vous présentez sont-ils individuellement bons. Mais s'il y a le moindre risque de diviser ce Parlement, il faut faire un choix et la responsabilité sera grande.

Quiconque cherchera à diviser, même si le but est individuellement louable, affaiblira les Bruxellois. Je le répète, la responsabilité sera grande. Aujourd'hui, il y a la possibilité d'une unité. C'est un combat et personne ne dit — certainement pas moi — que nous allons gagner. Je suis suffisamment lucide sur les travers de cet Etat et sur la manière dont un certain nombre de partis prennent en compte les intérêts divers, et le vôtre, Monsieur Grimberghs, a pris largement sa part dans l'histoire de ce pays, probablement jusqu'à créer cette manière d'être, cette manière de créer le conflit, cette manière de gérer. Nous pouvons critiquer ces partis qui ont systématiquement cherché à communautariser le problème, mais je ne veux pas le faire.

Je vous demande de ne pas surcharger la barque, car il y aura alors une division dans ce Parlement, qui risque même d'être une division de type communautaire.

Nous avons des partenaires néerlandophones qui sont aujourd'hui d'accord avec nous. C'est regrettable qu'ils ne le soient pas tous — mais il y en a que nous ne voulons pas avoir — et ça n'a pas été facile. Si les parlementaires bruxellois francophones votent une résolution qui n'est pas appuyée par les Bruxellois néerlandophones, je peux vous dire que vous donnerez de l'eau au moulin de ceux qui veulent communautariser, et, malheureusement, dans le rapport de force de cet Etat, ce ne sera jamais au profit de Bruxelles. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Denis Grimberghs.

M. Denis Grimberghs. — Je voudrais simplement dire à M. Gosuin qu'on peut se gausser de ce que les partis chrétiens démocrates ont fait pendant 40 ans au pouvoir dans cet Etat. Nous avons réalisé de bonnes choses et aussi de moins bonnes. Mais la question aujourd'hui n'est pas tellement de savoir quel est notre bilan. La question qui se pose est de savoir quel est votre bilan. Les gens ont déjà jugé le bilan de l'arc-en-ciel. Quant au bilan du futur gouvernement violet, nous aurons l'occasion d'en juger bientôt. Ne déplaçons pas les problèmes, nous ne sommes pas dans un cours d'histoire. La démocratie, c'est donner son avis par rapport à l'actualité, par rapport à ce qui se décide aujourd'hui, et non par rapport à des jugements que l'on porte a posteriori, sur le passé.

C'était le premier point que je voulais soulever.

Le second est le suivant : n'inversons pas le problème. Je ne pense pas que l'on puisse dire que le CDH ait, dans les débats en commission, dans les amendements que nous avons déposés en annonçant que nous voulions aller plus loin, tenté en aucune façon de diviser ce Parlement sur le plan communautaire.

M. Christos Doulkeridis. — J'y étais et j'ai vu les changements de votre groupe à un moment donné.

M. Denis Grimberghs. — Il n'y a pas, Monsieur Doulkeridis, de division sur le plan communautaire.

J'ai dit à la tribune tout à l'heure que je préférerais — même si je ne peux pas y souscrire — une résolution qui ait le soutien de 75 % de cette Assemblée qu'une résolution qui fasse l'unanimité et qui soit « molle ». Si vous préférez faire une ligne de fracture crédible mais qui ne doit pas être communautaire.

M. Rudi Vervoort. — Elle le sera dans les faits. Pourquoi croyez-vous que le CD&V s'abstient aujourd'hui ?

M. Denis Grimberghs. — Ce n'est pas exact ! Les Bruxellois flamands sont Bruxellois. Ils vivent les mêmes réalités que nous.

On a bien compris que Mme Grouwels nous parlait pour les habitants à l'extérieur de Bruxelles.

M. Christos Doulkeridis. — Mme Grouwels, c'est « *Meer Vlaanderen, minder Brussel.* ».

M. Denis Grimberghs. — Voulez-vous que je vous dise que je ne suis pas d'accord avec Mme Grouwels ? Cela ne me pose aucun problème, Monsieur Doulkeridis. A mon avis, le but de nos débats n'est pas là. L'objectif est de déterminer une ligne politique claire qui puisse permettre de dire aux Bruxellois ce que l'on va faire.

Il y a une question de crédibilité par rapport à ce que vous allez faire pour les Bruxellois. Et, que « l'on fait ce que l'on peut » pour convaincre les Bruxellois que leur vote démocratique est utile lorsque les responsables politiques sont impuissants.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Christos Doulkeridis.

M. Christos Doulkeridis. — Madame la Présidente, je voudrais encore ajouter ceci. Je pense que personne ne peut contester le fait que les prises de position ont évolué dans un sens positif dans ce Parlement quant à la problématique des vols d'avions. Ce combat n'a pas été facile : il a d'abord fallu convaincre les partenaires francophones. Il a fallu aussi convaincre des parlementaires néerlandophones de se joindre à nous. Je vous le dis clairement : dans le choix stratégique à faire entre l'appui de parlementaires CDH et l'appui de parlementaires néerlandophones, je préfère la deuxième solution. En effet, stratégiquement, le combat doit être mené au niveau fédéral. Dans ce cadre, il est essentiel d'avoir des parlementaires néerlandophones demandant avec nous, dans une large majorité, les points qui figurent dans cette résolution. De ce point de vue-là, je pense Monsieur Grimberghs que vous jouez davantage la carte du CDH que la carte de Bruxelles et je le regrette profondément.

Vous proposez des amendements. Nous l'avons également fait au départ avec des textes beaucoup plus ambitieux que ce qui figure dans ce document. Ce que nous voulons, c'est que, ce soir, dans les journaux télévisés, l'on dise : « A la quasi-unanimité, le Parlement bruxellois a défendu le fait que l'on ne survole plus Bruxelles la nuit. ». Avec votre stratégie, ce à quoi on va aboutir c'est à une cacophonie et cela c'est un message extrêmement négatif, envoyé aux Flamands. Je le regrette profondément.

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Caroline Persoons.

Mme Caroline Persoons. — Tout d'abord, je rejoins totalement ce que M. Doulkeridis vient de dire. Il est clair que chacun a peut-être « mordu sur sa chique » pour arriver à un texte, mais il ne s'agit pas d'un consensus mou.

C'est un texte fort, clair, avec des demandes et revendications précises et c'est ce message là que nous voulons faire passer. Si vous, CDH, ne voulez pas y participer, tant pis. L'unanimité des groupes démocratiques aurait été préférable pour Bruxelles, sa périphérie

ainsi que ses habitants. On ne peut que constater cela. Des amendements ont déjà été rejetés en commission.

Mme la Présidente. — La discussion générale est close.

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Bespreking van de consideransen en van de streepjes van het bepalend gedeelte

Mme la Présidente. — Nous passons à la discussion des considérants et des tirets de la proposition de résolution, sur la base du texte adopté par la commission.

Wij vatten de bespreking van de consideransen en van de streepjes van het voorstel van resolutie aan op basis van de door de commissie aangenomen tekst.

Le premier considérant est libellé comme suit :

— Considérant les accords du 11 février 2000 au sein du gouvernement fédéral, ainsi que ceux des 22 février, 16 juillet et 29 novembre 2002, entre le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux qui jettent les bases d'une politique cohérente du trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles-National et tenant également compte des accords du 24 janvier 2003;

Het eerste considerans luidt als volgt :

— Gelet op de akkoorden van 11 februari 2000 van de federale regering en de akkoorden van 22 februari, 16 juli en 29 november 2002 tussen de federale regering en de gewestregeringen die de grondslag vormen van een eenvormig beleid voor het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal en eveneens rekening houdend met de akkoorden van 24 januari 2003;

De heer Dominiek Lootens-Stael stelt volgend amendement nr. 1 voor :

In de hele tekst, de woorden « Brussel-Nationaal » te vervangen door het woord « Zaventem ».

M. Dominiek Lootens-Stael présente l'amendement n° 1 que voici :

Remplacer, dans l'ensemble du texte, les mots « Bruxelles-National » par le mot « Zaventem ».

M. Lootens-Stael n'est plus là pour défendre son amendement mais il l'a fait dans son intervention dans le cadre de la discussion générale.

Les votes sur l'amendement et le considérant sont réservés.

De stemmingen over het amendement en de considerans zijn aangehouden.

— Considérant que les stratégies de concentration des vols de nuit sur des routes précises ou de dispersion dans de nombreuses

directions aboutissent au même résultat de rejet par les populations excédées par des nuisances, tel qu'il ressort des auditions des associations de riverains;

Overwegende dat zowel de concentratie van de nachtvluchten via welbepaalde routes als de spreiding in allerhande richtingen verworpen worden door de bevolking die de hinder meer dan beu is, zoals blijkt uit de hoorzittingen met de verenigingen van omwonenden;

— Adopté.

Aangenomen.

— Considérant que lors du tracé des routes destinées au trafic aérien, il faut à la fois tenir compte pour les riverains des nuisances sonores, de l'impact sur la santé ainsi que de la sécurité;

Overwegende dat bij het uitstippelen van de routes voor het luchtverkeer zowel rekening gehouden moet worden met de geluidsoverlast voor de omwonenden als met de gevolgen voor hun gezondheid en met hun veiligheid;

— Adopté.

Aangenomen.

— Considérant que la logique de dispersion des vols est contraire aux principes scientifiques qui ont guidé l'élaboration du programme d'isolation acoustique des logements, tel que cela a été souligné par l'expert néerlandais, M. Jan Kamphuis;

Overwegende dat de spreiding van de vluchten haaks staat op de wetenschappelijke principes die aan de basis liggen van het programma voor de geluidsisolatie van de woningen, zoals onderstreept is door de Nederlandse deskundige, de heer Jan Kamphuis;

— Adopté.

Aangenomen.

— Considérant qu'en application des accords visés au premier considérant, un trafic moyen de 3,2 vols par nuit, même pour des survols à basse altitude, ne donne pas accès au programme d'isolation acoustique des logements;

Overwegende dat ingevolge de akkoorden bedoeld in de eerste considerans, een gemiddelde van 3,2 vluchten per nacht niet voldoende is om aanspraak te mogen maken op het programma voor de geluidsisolatie van de woningen, ook al gaat het om overvluchten op lage hoogte;

— Adopté.

Aangenomen.

— Considérant que tant la Région flamande que la Région de Bruxelles-Capitale sont tenues par leurs obligations européennes et internationales de réduire les émissions de NO₂, de particules fines et de CO₂, en tenant compte du fait que les avions opérant à partir de l'aéroport de Bruxelles-National génèrent une part importante des émissions relevées en Région bruxelloise;

Overwegende dat het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hun Europese en internationale verplichtingen om de emissies van NO₂, fijne stofdeeltjes en CO₂, te verminderen, moeten nakomen, wetende dat de vliegtuigen die vanop de luchthaven Brussel-Nationaal opstijgen zorgen voor een groot gedeelte van die emissies die in het Hoofdstedelijk Gewest worden opgemeten;

— Adopté.

Aangenomen.

— Considérant que, pour la période de jour, la quasi-totalité des décollages à partir de l'aéroport de Bruxelles-National, survole la Région bruxelloise en traversant Haren, pour les départs à droite, et les communes est de Bruxelles pour les départs à gauche;

Overwegende dat bijna alle vliegtuigen die overdag vanop de luchthaven Brussel-Nationaal opstijgen, het Hoofdstedelijk Gewest overvliegen, naar rechts over Haren en naar links over de oostelijk gelegen gemeenten van Brussel;

— Adopté.

Aangenomen.

Au considérant 7, Mme Fraiteur, MM. Grimberghs et Cerexhe présentent l'amendement n° 4 que voici :

Remplacer le 7^{ème} considérant par le texte suivant :

« Considérant que, pour la période de jour, la quasi-totalité de décollages à partir de l'aéroport de Bruxelles-National survole la Région bruxelloise en traversant Haren pour les départs à droite et d'autre part, Haren et les communes de l'est de Bruxelles pour les départs à gauche; ».

Bij considerans 7 stellen mevrouw Fraiteur en de heren Grimberghs en Cerexhe volgend amendement voor :

De zevende considerans van de resolutie als volgt te vervangen :

« Overwegende dat vrijwel alle vliegtuigen die overdag vanop de luchthaven Brussel-Nationaal opstijgen over het Brussels Gewest vliegen met vluchten boven Haren vanop de rechter startbanen en over Haren en de gemeenten in het oosten van Brussel op de linker startbanen; ».

La parole est à Mme Béatrice Fraiteur pour défendre son amendement.

Mme Béatrice Fraiteur. — Madame la Présidente, cet amendement constitue une simple rectification du texte proposé car il s'agissait manifestement d'une erreur.

Mme la Présidente. — Je vous rappelle que le fait que vous défendiez vos amendements maintenant implique que vous ne le ferez plus au moment du vote.

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, cela veut-il dire que vous préférez qu'on les défende ce soir ?

Mme la Présidente. — Cela m'importe peu, Monsieur Grimberghs. J'ai tout mon temps car je n'ai pas d'avion à prendre ce soir. Ceux qui, en général, se précipitent pour prendre un avion le soir sont souvent les mêmes qui protestent contre les vols de nuit. C'est le syndrome Nimby : « pas chez moi, mais allons polluer ailleurs ».

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, il faut quand même qu'on s'écoute les uns les autres dans ce Parlement. L'amendement que vient de défendre Mme Fraiteur rectifie un problème technique.

Mme la Présidente. — Bien sûr.

M. Denis Grimberghs. — J'imagine donc qu'il n'y aura pas lieu d'avoir un débat tout à l'heure à ce sujet. On pourrait d'ailleurs déjà prendre acte de l'assentiment de la plupart des collègues sur le fait qu'il y a effectivement lieu de rectifier cette erreur technique.

Mme la Présidente. — Nous verrons tout à l'heure si cela est considéré comme une correction technique ou pas. Quoi qu'il en soit, le vote sur l'amendement.

De stemmingen over het amendement n° 4 is aangenomen.

— Considérant qu'il faut mieux concilier le trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles-National et la qualité de vie dans l'environnement urbain et périurbain de l'aéroport;

Overwegende dat het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal beter verzoend moet worden met de levenskwaliteit in de stedelijke en randstedelijke omgeving van de luchthaven;

— Adopté.

Aangenomen.

— Considérant l'arrêt de la cour d'appel du 10 juin 2003, qui se base entre autres sur l'article 23 de la Constitution et reconnaît donc le droit à la protection de la santé;

Gelet op het arrest van het hof van beroep van 10 juni 2003, dat gegrond is op artikel 23 van de Grondwet en bijgevolg het recht op de bescherming van de gezondheid erkent;

— Adopté.

Aangenomen.

— Considérant que les nuisances provoquées par le trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles-National constituent un problème transrégional;

Overwegende dat de overlast veroorzaakt door het luchtverkeer van de luchthaven van Brussel-Nationaal een gewestgrensoverschrijdend probleem is;

— Adopté.

Aangenomen.

— Considérant le rôle que l'aéroport de Bruxelles-National joue dans la vie économique des trois régions et de la Belgique dans son ensemble;

Gelet op de rol van de luchthaven Brussel-Nationaal in het economische leven van de drie gewesten en van België in zijn geheel;

— Adopté.

Aangenomen.

— Considérant que le trafic aérien est une donnée internationale par excellence;

Overwegende dat het luchtverkeer een bij uitstek internationaal gegeven is;

— Adopté.

Aangenomen.

— Considérant la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement qui impose aux Etats membres l'élaboration de cartes d'exposition au bruit des populations, notamment pour le bruit des avions, ainsi que l'adoption de mesures de limitation des nuisances dans les zones problématiques;

Gelet op de Europese richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, die de lidstaten oplegt kaarten op te stellen met de geluidsbelasting voor de bevolking, onder andere veroorzaakt door het luchtverkeer, en maatregelen te nemen om de hinder in problematische gebieden te beperken;

— Adopté.

Aangenomen.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au gouvernement fédéral :

— Une intervention prioritaire pour que les autorités européennes avancent rapidement vers l'interdiction des vols de nuit partout en Europe;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt de federale regering om :

Er prioritair bij de Europese overheden op aan te dringen snel werk te maken van een verbod op nachtvluchten in heel Europa;

— Adopté.

Aangenomen.

L'interdiction programmée de tous les vols de nuit entre 23 h et 6 h du matin;

Stapsgewijze alle nachtvluchten tussen 23 uur en 6 uur 's morgens te verbieden;

— Adopté.

Aangenomen.

Mme la Présidente. — Au 2^{ième} tiret du dispositif, Mme Fraiteur, MM. Grimberghs et Cerexhe présentent l'amendement n° 7 :

Au 2^{ième} tiret du dispositif, supprimer le mot « programmée ».

In het tweede streepje van het bepalend gedeelte, het woord « stapsgewijze » te laten vervallen.

La parole est à Mme Béatrice Fraiteur pour défendre son amendement.

Mme Béatrice Fraiteur. — Je préfère le défendre au moment du vote, Madame la Présidente.

Mme la Présidente. — Non, Madame Fraiteur. La défense des amendements se fait maintenant. Au moment du vote, vous pourrez justifier votre position si vous vous abstenez.

Mme Béatrice Fraiteur. — C'est pourtant ce que j'avais cru comprendre tout à l'heure alors que j'avais défendu mon premier amendement, c'est-à-dire que je pouvais choisir de le défendre maintenant ou au moment du vote.

Mme la Présidente. — Madame Fraiteur, vous avez la parole pour défendre votre amendement.

Mme Béatrice Fraiteur. — Madame la Présidente, cet amendement vise à supprimer le mot « programmée » en ce qui concerne l'interdiction des vols de nuit. En effet, aucun délai n'est stipulé, il n'y a aucune contrainte, rien du tout. Nous demandons la suppression pure et simple des vols de nuit et nous ne souhaitons pas indiquer un délai pour ce faire.

Mme la Présidente. — Les votes sur l'amendement n° 7 et le tiret sont réservés.

De stemmingen over het amendement nr. 7 en over het streepje zijn aangehouden.

Amendement n° 2 de Mme Béatrice Fraiteur (F), MM. Denis Grimberghs (F) et Benoît Cerexhe (F)

Après le 2^{ième} tiret du dispositif, insérer le tiret suivant :

« — De s'opposer catégoriquement à toute dispersion des vols de nuit mais aussi de jour et d'appliquer systématiquement lors de la définition des routes de vol le principe d'un survol préférentiel des zones les moins densément peuplées; ».

Amendement nr. 2 van mevrouw Béatrice Fraiteur (F), de heren Denis Grimberghs (F) en Benoît Cerexhe (F)

Na het tweede streepje van het bepalend gedeelte een nieuw streepje in te voegen, luidend :

« — Zich met klem te verzetten tegen een spreiding van de nachtvluchten, maar ook van de dagvluchten, maar ook van de dagvluchten en, bij de vaststelling van de vliegroutes, stelselmatig als principe te hanteren dat bij voorkeur de minst bevolkte gebieden overvlogen worden; ».

La parole est à Mme Béatrice Fraiteur pour défendre son amendement.

Mme Béatrice Fraiteur. — Madame la Présidente, cet amendement est fondamental puisqu'il a pour but de s'opposer au principe de dispersion. Je le défendrai tout à l'heure, Madame la Présidente.

Mme la Présidente. — Non, Madame Fraiteur. Vous ne me prenez pas par surprise. Au moment du vote sur l'ensemble, vous défendrez votre position et celle de votre groupe. Vous disposerez alors du temps réglementaire pour votre justification.

Mme Béatrice Fraiteur. — Madame la Présidente, cet amendement est fondamental. Il consiste à dire clairement que l'on s'oppose catégoriquement à la dispersion des vols de nuit.

Mme la Présidente. — Amendement n° 3 de Mme Béatrice Fraiteur (F), MM. Denis Grimberghs (F) et Benoît Cerexhe (F)

Après le 2^{ème} turet du dispositif, insérer le turet suivant :

« — Une application immédiate et intégrale de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en prenant toutes les dispositions nécessaires en vue de la perception des amendes qui seraient infligées dans le cadre de l'application de cet arrêté. ».

Amendement nr. 3 van mevrouw Béatrice Fraiteur (F), de heren Denis Grimberghs (F) en Benoît Cerexhe (F)

Na het tweede streepje van het bepalend gedeelte een nieuw streepje in te voegen, luidend :

« — Het besluit van de Brusselse hoofdstedelijke regering onmiddellijk en onverkort toe te passen en de nodige maatregelen te treffen met het oog op de inning van de boeten die met toepassing van dit besluit zouden worden opgelegd. ».

La parole est à M. Denis Grimberghs pour défendre son amendement.

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, cet amendement a été défendu en commission. Je lève ainsi le petit doute exprimé sur le point de savoir si cet amendement avait effectivement ou non été déposé en commission. Mme Persoons a eu la correction de dire tout à l'heure que certains amendements avaient fait l'objet d'un débat. Je pense que nous avons dit tout à l'heure ce qu'il y avait lieu de dire au sujet des décisions qui concernent notre gouvernement. La proposition visait effectivement à ce que notre gouvernement applique de manière intégrale l'arrêté qu'il a pris.

Mme la Présidente. — Tout à fait. D'ailleurs, dans sa réponse, le ministre y a fait allusion. Je pense donc que nous examinons ici des amendements déposés après le rapport.

Les votes sur les amendements n°s 2 et 3 sont réservés.

De stemmingen over de amendementen nrs 2 en 3 zijn aangehouden.

— La limitation programmée du *quota count* à 12 pour les avions décollant ou atterrissant entre 21 h et 23 h et entre 6 h et 8 h;

Stapsgewijze de *quota count* te beperken tot 12 voor de vliegtuigen die opstijgen of landen tussen 21 en 23 uur en tussen 6 en 8 uur;

— Adopté.

Aangenomen.

Amendement n° 8 de Mme Béatrice Fraiteur (F), MM. Denis Grimberghs (F) et Benoît Cerexhe (F)

Après le 3^{ème} turet du dispositif, insérer le turet suivant :

« — De s'opposer catégoriquement à ce que les vols de jour en direction de Chièvres soient dorénavant tous envoyés vers Bruxelles, le long du canal, ainsi qu'à ce que le nombre de vols sur Bruxelles durant la nuit soient encore majorés et que les quotas de bruits pour les avions vers Bruxelles et la périphérie Est soient supprimés; ».

Amendement nr. 8 van mevrouw Béatrice Fraiteur (F), de heren Denis Grimberghs (F) en Benoît Cerexhe (F)

Een nieuw streepje als vierde streepje in te voegen tussen de vragen van de Hoofdstedelijke Raad van de federale regering, luidend :

« — Zich er resoluut tegen te verzetten dat de dagvluchten naar Chièvres voortaan allemaal naar Brussel geleid worden langs het kanaal, dat het aantal nachtvluchten naar Brussel nog verhoogd wordt en dat de geluidquota voor de vliegtuigen naar Brussel en de ooststrand geschrapt worden; ».

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Béatrice Fraiteur pour défendre son amendement.

Mme Béatrice Fraiteur. — Madame la Présidente, il s'agit ici d'un nouvel amendement, qui n'a pas été discuté en commission. Il se rapporte à l'actualité présente. Il propose : « de s'opposer catégoriquement à ce que les vols de jour en direction de Chièvres soient dorénavant tous envoyés vers Bruxelles, le long du canal, ainsi qu'à ce que le nombre de vols sur Bruxelles durant la nuit soient encore majorés et que les quotas de bruits pour les avions vers Bruxelles et la périphérie Est soient supprimés ».

Nous faisons ici référence à l'actualité et à un fait nouveau. C'est la raison pour laquelle cet amendement n'a pas été défendu en commission.

Mme la Présidente. — Ce sera noté au rapport et dans le compte rendu.

Cet amendement fait suite à un fait nouveau, vous collez parfaitement à l'actualité.

Le vote sur l'amendement n° 8 est réservé.

De stemming over het amendement nr. 8 is aangehouden.

— Le retrait du recours déposé au Conseil d'Etat par BIAC contre l'arrêté bruxellois et la mise en œuvre rapide du programme d'isolation acoustique;

Het beroep tegen het Brussels besluit dat BIAC bij de Raad van State heeft ingesteld, te laten intrekken en het geluidsisolatieprogramma snel uit te voeren;

— Adopté.

Aangenomen.

— Une négociation rapide entre l'Etat fédéral, la Région bruxelloise et la Région flamande, pour le choix des routes de vol en tenant compte au maximum de la santé, de l'environnement, de la sécurité et du principe européen visant à éviter le survol des zones à forte densité de population;

Snel onderhandelingen te starten tussen de federale Staat, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest, over de keuze van de vliegroutes en daarbij zoveel mogelijk rekening te houden met de gezondheid, het milieu, de veiligheid en het Europese principe dat vluchten boven dichtbevolkte gebieden voorkomen moeten worden;

Amendement n° 5 de Mme Béatrice Fraiteur (F), MM. Denis Grimberghs (F) et Benoît Cerexhe (F)

Au 5^{ème} tiret du dispositif, supprimer les mots : « au maximum ».

Amendement nr. 5 van mevrouw Béatrice Fraiteur (F), de heren Denis Grimberghs (F) en Benoît Cerexhe (F)

In het 5^{de} streepje van het verzoek van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad aan de federale regering, de woorden « zoveel mogelijk » te doen vervallen.

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Béatrice Fraiteur.

Mme Béatrice Fraiteur. — Madame la Présidente, c'est dans le souci d'être plus précis que nous déposons cet amendement. Dire que l'on va tenter au maximum de ne pas survoler les zones densément peuplées est exagéré. Il nous semble inutile d'ajouter les mots « au maximum ».

Mme la Présidente. — Votre justification sera actée.

Les votes sur l'amendement et sur le tiret sont réservés.

De stemmingen over het amendement en het streepje zijn aangehouden.

— Une concertation rapide entre l'Etat fédéral et les régions pour redéfinir les zones et les conditions d'application des programmes d'isolation acoustique;

Snel overleg tot stand te brengen tussen de federale Staat en de gewesten om de zones en de voorwaarden voor de uitvoering van de geluidsisolatieprogramma's opnieuw te bepalen;

— Adopté.

Aangenomen.

La création, au niveau fédéral, d'un organe de contrôle public indépendant afin de veiller au respect des dispositions en matière de gestion des nuisances sonores;

Een onafhankelijk openbaar controleorgaan op federaal niveau op te richten om erop toe te zien dat de bepalingen inzake het beheer van de geluidshinder nageleefd worden;

— Adopté.

Aangenomen.

Amendement n° 9 de Mme Béatrice Fraiteur (F), MM. Denis Grimberghs (F) et Benoît Cerexhe (F)

Remplacer le 7^{ème} tiret du dispositif par le texte suivant :

« — La création, au niveau fédéral d'un organe de contrôle public indépendant afin de contrôler le respect des dispositions en matière de gestion des nuisances sonores et de sanctionner les violations constatées; ».

Amendement nr. 9 van mevrouw Béatrice Fraiteur (F), de heren Denis Grimberghs (F) en Benoît Cerexhe (F)

Het 7^{de} streepje van het verzoek van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad aan de federale regering te doen vervallen en te vervangen als volgt :

« — Een onafhankelijk controleorgaan op federaal niveau op te richten om te controleren dat de bepalingen inzake het beheer van de geluidshinder worden nageleefd en om de vastgestelde overtredingen te bestraffen; ».

La parole est à Mme Béatrice Fraiteur.

Mme Béatrice Fraiteur. — Madame la Présidente, si l'on donne les moyens à un organe indépendant de contrôler le respect des dispositions, il est important que ce même organe puisse également sanctionner.

Mme la Présidente. — Le vote sur l'amendement est réservé.

De stemming over het amendement is aangehouden.

Une politique aérienne concertée entre l'Etat fédéral et les régions afin de permettre à la Région bruxelloise, seule responsable de la protection de l'environnement sur son territoire, d'honorer ses obligations définies par de nombreuses directives européennes en matière de qualité de l'air, ce qui implique un contrôle effectif et un rapport public régulier des compagnies aériennes comme cela se pratique dans de nombreux pays;

Een op overleg tussen de federale Staat en de gewesten berustend luchtvaartbeleid te voeren om het Brussels Gewest, dat alleen bevoegd is voor de bescherming van het leefmilieu op zijn grondgebied, in staat te stellen zijn verplichtingen gesteld door vele Europese richtlijnen inzake de kwaliteit van de lucht na te komen, wat inhoudt dat er een daadwerkelijke controle moet worden uitgeoefend en de luchtvaartmaatschappijen regelmatig verslag moeten uitbrengen zoals dat in vele landen het geval is;

— Adopté.

Aangenomen.

— La passation d'une commande à un organisme indépendant d'une étude relative à l'impact global du trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles-National sur l'emploi, l'activité économique, l'environnement et la santé publique en collaboration avec les régions;

Door een onafhankelijk orgaan een studie te laten uitvoeren over de impact van het globale luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal op de tewerkstelling, de economische activiteit, het leefmilieu en de volksgezondheid, in samenwerking met de andere gewesten;

— Adopté.

Aangenomen.

— La mise en œuvre de toutes mesures techniques, technologiques ou d'infrastructures permettant d'assurer un survol à plus haute altitude des zones habitées et/ou en vue d'aboutir à une diminution des nuisances subies par les populations survolées;

Alle technische, technologische en infrastructurele maatregelen te nemen om de vliegtuigen boven de bewoonde gebieden hoger te doen vliegen en/of om de hinder voor de bevolking in de overvlogen gebieden te beperken;

— Adopté.

Aangenomen.

Une planification des activités aéroportuaires à l'échelle nationale avec une limitation de la capacité de l'aéroport de Bruxelles-National et, à cette fin, la réalisation d'une analyse globale des coûts et bénéfices liés à la poursuite de l'exploitation ultérieure de l'aéroport de Bruxelles-National et au développement d'un aéroport belge internationale, plus éloigné d'un centre urbain.

De luchthavenactiviteiten op nationale schaal te plannen met een begrenzing van de capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal en daartoe een algemene kosten-batenanalyse te laten uitvoeren voor de verdere exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en voor de bouw van een internationale Belgische luchthaven verder verwijderd van een stedelijk centrum.

— Adopté.

Aangenomen.

Amendement n° 6 de Mme Béatrice Fraiteur (F), MM. Denis Grimberghs (F) et Benoît Cerexhe (F)

Remplacer le dernier tiret du dispositif par les tirets suivants :

« — Une planification des activités aéroportuaires à l'échelle nationale avec une capacité limitée de l'aéroport de Bruxelles-National à 260.000 mouvements par an;

— La relance de l'étude du développement d'un aéroport belge international en dehors de l'Agglomération bruxelloise; ».

Amendement nr. 6 van mevrouw Béatrice Fraiteur (F), de heren Denis Grimberghs (F) en Benoît Cerexhe (F)

Het laatste streepje van de vragen van de Hoofdstedelijke Raad aan de federale regering te doen vervangen door de volgende twee streepjes :

« — De luchthavenactiviteiten op nationale schaal te plannen met een begrenzing van de capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal tot 260.000 bewegingen per jaar;

— Het onderzoek naar de bouw van een internationale Belgische luchthaven buiten de Brusselse agglomeratie nieuw leven in te blazen; ».

La parole est à Mme Béatrice Fraiteur pour défendre son amendement.

Mme Béatrice Fraiteur. — Madame la Présidente, nous voulons revenir à l'idée initiale de la commission et de fixer un nombre maximum de capacité pour l'aéroport bruxellois et non pas laisser cela dans le flou artistique le plus complet. Nous redisons ce qui a déjà été dit et qui était plus précis en ce qui concerne la relance de l'étude du développement d'un aéroport belge international en-dehors de l'agglomération bruxelloise. Il nous semblait que ces deux points, prévus initialement, étaient plus précis et plus claires que le tiret figurant aujourd'hui dans la résolution.

Mme la Présidente. — Le vote sur l'amendement est réservé.

De stemming over het amendement is aangehouden.

— Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur les amendements, les considérants et les tirets du dispositif réservés et sur l'ensemble de la proposition de résolution.

Wij zullen straks tot de naamstemming over de amendementen, de aangehouden consideransen en de aangehouden streepjes van het bepalend gedeelte en over het geheel van het voorstel van resolutie overgaan.

Mme la Présidente. — La séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale est close.

De plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

— Prochaine séance plénière cet après-midi à 14 h 30.

Volgende plenaire vergadering deze namiddag om 14.30 uur.

— *La séance plénière est levée à 12 h 25.*

De plenaire vergadering wordt om 12.25 uur gesloten.

ANNEXE

COUR D'ARBITRAGE

En application de l'article 76 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie :

— le recours en annulation et la demande de suspension de l'article 16 de la loi du 3 mai 2003 modifiant la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, désinfectantes et antiseptiques, introduite par J. Donny (n° 2727 du rôle).

En application de l'article 77 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie :

— la question préjudicielle concernant l'article 49, alinéa 3, de la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse, modifié par la loi du 3 février 1994, posée par le juge d'instruction du tribunal de première instance de Huy (n° 2699 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 3 de la loi du 1^{er} mars 2002 relative au placement provisoire de mineurs ayant commis un fait qualifié infraction, posée par la cour d'appel de Liège (n° 2702 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 335, § 1^{er} et § 3, alinéa 1^{er}, du Code civil, posée par le tribunal de première instance de Liège (n° 2707 du rôle).

En application de l'article 113 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie les arrêts suivants :

— arrêt n° 77/2003 rendu le 28 mai 2003, en cause :

— la question préjudicielle relative à l'article 54 de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, et à l'article 57^{ter} de la loi du 8 juillet 1976 organique des centres publics d'aide sociale, posée par le tribunal du travail de Bruxelles (n° 2666 du rôle);

— arrêt n° 78/2003 rendu le 11 juin 2003, en cause :

— le recours en annulation des articles 24, 25, 34, 42, 43, 44 et 55 de la loi du 10 août 2001 portant des mesures en matière de soins de santé (concernant l'exercice de l'art infirmier), introduit par M. Dumont et autres (n° 2380 du rôle);

— arrêt n° 79/2003 rendu le 11 juin 2003, en cause :

— les recours en annulation totale ou partielle (article 7, §§ 5 et 7) de la loi du 22 mars 2002 portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économi-

BIJLAGE

ARBITRAGEHOF

In uitvoering van artikel 76 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van :

— het beroep tot vernietiging en de vordering tot schorsing van artikel 16 van de wet van 3 mei 2003 tot wijziging van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van de giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, ontmettingsstoffen en antiseptica, ingesteld door J. Donny (nr. 2727 van de rol).

In uitvoering van artikel 77 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van :

— de prejudiciële vraag over artikel 49, derde lid, van de wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming, zoals gewijzigd bij de wet van 2 februari 1994, gesteld door de onderzoeksrechter van de rechtbank van eerste aanleg te Hoei (nr. 2699 van de rol);

— de prejudiciële vraag over artikel 3 van de wet van 1 maart 2002 betreffende de voorlopige plaatsing van minderjarigen die een als misdrijf omschreven feit hebben gepleegd, gesteld door het hof van beroep te Luik (nr. 2702 van de rol);

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 335, § 1 en § 3, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Luik (nr. 2707 van de rol).

In uitvoering van artikel 113 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van de volgende arresten :

— arrest nr. 77/2003 uitgesproken op 28 mei 2003, inzake :

— de prejudiciële vraag over artikel 54 van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, en artikel 57^{ter} van de organieke wet van 8 juli 1976 betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn, gesteld door de arbeidsrechtbank te Brussel (nr. 2666 van de rol);

— arrest nr. 78/2003 uitgesproken op 11 juni 2003, inzake :

— het beroep tot vernietiging van de artikelen 24, 25, 34, 42, 43, 44 en 55 van de wet van 10 augustus 2001 houdende maatregelen inzake gezondheidszorg (betreffende de uitoefening van de verpleegkunde), ingesteld door M. Dumont en anderen (nr. 2380 van de rol);

— arrest nr. 79/2003 uitgesproken op 11 juni 2003, inzake :

— de beroepen tot gehele of gedeeltelijke vernietiging (artikel 7, §§ 5 en 7) van de wet van 22 maart 2002 houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige

ques, introduits par la Centrale générale des services publics et l'Union nationale des services publics (nos 2410 et 2440 du rôle);

— arrêt n° 80/2003 rendu le 11 juin 2003, en cause :

— la question préjudicielle relative à la loi du 14 juillet 1961 en vue d'assurer la réparation des dégâts causés par le gros gibier, posée par le juge de paix du canton de Saint-Hubert-Bouillon-Paliseul (n° 2415 du rôle);

— arrêt n° 81/2003 rendu le 11 juin 2003, en cause :

— les questions préjudicielles relatives à l'article 56 du décret flamand du 19 décembre 1998 contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 1999 (dommages causés au revêtement routier par la surcharge), posées par le tribunal de police de Gand (n° 2443 du rôle);

— arrêt n° 82/2003 rendu le 11 juin 2003, en cause :

— les questions préjudicielles concernant l'article 60 du décret du Conseil flamand du 22 décembre 1993 contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 1994 (remise ou modération du pré-compte immobilier), posées par le tribunal de première instance d'Anvers et par le tribunal de première instance de Gand (nos 2449 et 2476 du rôle);

— arrêt n° 83/2003 rendu le 11 juin 2003, en cause :

— les questions préjudicielles concernant les articles 20, 23, 29, alinéa 2, et 43 de la loi du 22 juillet 1970 relative au remembrement légal de biens ruraux, posées par le juge de paix du canton de Termonde-Hamme (n° 2465 du rôle);

— arrêt n° 84/2003 rendu le 11 juin 2003, en cause :

— la question préjudicielle relative à la loi du 4 juillet 2001 modifiant l'article 633 du Code judiciaire, posée par le tribunal de première instance d'Anvers (n° 2485 du rôle);

— arrêt n° 85/2003 rendu le 11 juin 2003, en cause :

— le recours en annulation et la demande de suspension de l'article 3, 1°, de la loi du 26 mai 2002 concernant le droit à l'intégration sociale, introduits par D. Docquier (n° 2517 du rôle);

— arrêt n° 86/2003 rendu le 11 juin 2003, en cause :

— la question préjudicielle concernant l'article 4, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, avant sa modification par la loi du 22 août 2002, posée par le tribunal de police de Gand (n° 2652 du rôle);

— arrêt n° 87/2003 rendu le 11 juin 2003, en cause :

— la question préjudicielle relative à l'article 3 de la loi du 19 juillet 1991 organisant la profession de détective privé, posée par le tribunal de première instance de Courtrai (n° 2672 du rôle);

economische overheidsbedrijven, ingesteld door de Algemene Centrale der Openbare Diensten en de Nationale Unie der Openbare Diensten (nrs. 2410 en 2440 van de rol);

— arrest nr. 80/2003 uitgesproken op 11 juni 2003, inzake :

— de prejudiciële vraag betreffende de wet van 14 juli 1961 tot regeling van het herstel der door grof wild aangerichte schade, gesteld door de vrederechter van het kanton Saint-Hubert-Bouillon-Paliseul (nr. 2415 van de rol);

— arrest nr. 81/2003 uitgesproken op 11 juni 2003, inzake :

— de prejudiciële vragen betreffende artikel 56 van het Vlaamse decreet van 19 december 1998 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1999 (schade aan het wegdek door gewichtsoverschrijding), gesteld door de politierechtbank te Gent (nr. 2443 van de rol);

— arrest nr. 82/2003 uitgesproken op 11 juni 2003, inzake :

— de prejudiciële vragen betreffende artikel 60 van het decreet van de Vlaamse Raad van 22 december 1993 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1994 (kwijtschelding of vermindering van onroerende voorheffing), gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen en door de rechtbank van eerste aanleg te Gent (nrs. 2449 en 2476 van de rol);

— arrest nr. 83/2003 uitgesproken op 11 juni 2003, inzake :

— de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 20, 23, 29, tweede lid, en 43 van de wet van 22 juli 1970 op de ruilverkaveling van landeigendommen uit kracht van de wet, gesteld door de vrederechter van het kanton Dendermonde-Hamme (nr. 2465 van de rol);

— arrest nr. 84/2003 uitgesproken op 11 juni 2003, inzake :

— de prejudiciële vraag betreffende de wet van 4 juli 2001 tot wijziging van artikel 633 van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen (nr. 2485 van de rol);

— arrest nr. 85/2003 uitgesproken op 11 juni 2003, inzake :

— het beroep tot vernietiging en de vordering tot schorsing van artikel 3, 1°, van de wet van 26 mei 2002 betreffende het recht op maatschappelijke integratie, ingesteld door D. Docquier (nr. 2517 van de rol);

— arrest nr. 86/2003 uitgesproken op 11 juni 2003, inzake :

— de prejudiciële vraag over artikel 4, § 1, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, vóór de wijziging ervan bij de wet van 22 augustus 2002, gesteld door de politierechtbank te Gent (nr. 2652 van de rol);

— arrest nr. 87/2003 uitgesproken op 24 juni 2003, inzake :

— de prejudiciële vraag over artikel 3 van de wet van 19 juli 1991 tot regeling van het beroep van privé-detective, gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Kortrijk (nr. 2672 van de rol);

— arrêt n° 88/2003 rendu le 24 juin 2003, en cause :

— le recours en annulation de l'article 10, § 1^{er}, 10°, du décret de la Communauté flamande du 13 juillet 2001 « portant stimulation d'une politique culturelle locale qualitative et intégrale », introduit par la commune de Rhode-Saint-Genèse (n° 2403 du rôle);

— arrêt n° 89/2003 rendu le 24 juin 2003, en cause :

— les questions préjudicielles relatives à l'article 1^{er}, alinéa 5, de l'arrêté du Régent du 5 octobre 1948 approuvant le texte des lois coordonnées sur les pensions de réparation, tel qu'il a été modifié par l'article 31, § 1^{er}, de la loi du 7 juin 1989, posées par le tribunal de première instance d'Anvers (n° 2448 du rôle);

— arrêt n° 90/2003 rendu le 24 juin 2003, en cause :

— la question préjudicielle relative aux articles 308, alinéa 1^{er}, et 309, alinéa 1^{er}, 3°, du Code des impôts sur les revenus 1964 (articles 418, alinéa 1^{er}, et 419, alinéa 1^{er}, 3°, du Code des impôts sur les revenus 1992), posée par le tribunal de première instance de Bruxelles (n° 2460 du rôle);

— arrêt n° 91/2003 rendu le 24 juin 2003, en cause :

— le recours en annulation de l'article 46, alinéas 3, 4 et 5, de la loi-programme du 30 décembre 2001 (remboursement Maribel *bis* et *ter*), introduit par la SA Duferco La Louvière (n° 2480 du rôle);

— arrêt n° 92/2003 rendu le 24 juin 2003, en cause :

— le recours en annulation du décret de la Communauté française du 20 décembre 2001 « fixant le cadastre initial de référence de la Communauté française pour la radiodiffusion sonore en modulation de fréquence dans la bande 87.5-108 MHz et modifiant le décret du 24 juillet 1997 relatif au Conseil supérieur de l'audiovisuel et aux services privés de radiodiffusion sonore de la Communauté française », du moins de l'article 3 et de l'annexe de ce décret, introduit par le gouvernement flamand (n° 2500 du rôle).

— arrest nr. 88/2003 uitgesproken op 24 juni 2003, inzake :

— het beroep tot vernietiging van artikel 10, § 1, 10°, van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 13 juli 2001 « houdende het stimuleren van een kwalitatief en integraal lokaal cultuurbeleid », ingesteld door de gemeente Sint-Genesius-Rode (nr. 2403 van de rol);

— arrest nr. 89/2003 uitgesproken op 24 juni 2003, inzake :

— de prejudiciële vragen betreffende artikel 1, vijfde lid, van het besluit van de Regent van 5 oktober 1948 houdende goedkeuring van de tekst van de samengeordende wetten op de vergoedingspensioenen, zoals gewijzigd bij artikel 31, § 1, van de wet van 7 juni 1989, gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen (nr. 2448 van de rol);

— arrest nr. 90/2003 uitgesproken op 24 juni 2003, inzake :

— de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 308, eerste lid, en 309, eerste lid, 3°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen (artikelen 418, eerste lid, en 419, eerste lid, 3°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992), gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. 2460 van de rol);

— arrest nr. 91/2003 uitgesproken op 24 juni 2003, inzake :

— het beroep tot vernietiging van artikel 46, derde, vierde en vijfde lid, van de programmawet van 30 december 2001 (terugbetaling Maribel *bis* en *ter*), ingesteld door de NV Duferco La Louvière (nr. 2480 van de rol);

— arrest nr. 92/2003 uitgesproken op 24 juni 2003, inzake :

— het beroep tot vernietiging van het decreet van de Franse Gemeenschap van 20 december 2001 « tot vaststelling van het initieel referentierooster van de Franse Gemeenschap voor de klankradio-omroep in frequentiemodulatie op de band 87.5-108 MHz en tot wijziging van het decreet van 24 juli 1997 betreffende de Hoge Raad voor de Audiovisuele Sector en de private diensten voor klankradio-omroep van de Franse Gemeenschap », althans van artikel 3 en de bijlage van dat decreet, ingesteld door de Vlaamse Regering (nr. 2500 van de rol).

1103/3228
I.P.M. COLOR PRINTING
☎02/218.68.00