



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

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—
Compte rendu intégral

—
Integraal verslag

—
**Séance plénière du
VENDREDI 16 OCTOBRE 2015**

—
**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 16 OKTOBER 2015**

(Séance du matin)

(Ochtendvergadering)

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

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

SOMMAIRE**INHOUD**

EXCUSÉS	7	VERONTSCHULDIGD	7
COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT	8	MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT	8
COUR CONSTITUTIONNELLE	8	GRONDWETTELIJK HOF	8
BRUXELLES POUVOIRS LOCAUX	8	BRUSSEL PLAATSELIJKE BESTUREN	8
Rapport d'activités 2014		Activiteitenverslag 2014	
PARLEMENT DE LA FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES	8	PARLEMENT DE LA FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES	8
Rapport d'activités 2014-2015		Activiteitenverslag 2014-2015	
MODIFICATION BUDGÉTAIRE N° 2 DE L'EXERCICE 2015 DE L'ÉTABLISSEMENT FRANCOPHONE CHARGÉ DE LA GESTION DES INTÉRÊTS MATÉRIELS ET FINANCIERS DE LA COMMUNAUTÉ PHILOSOPHIQUE NON CONFESIONNELLE ET DES SERVICES D'ASSISTANCE MORALE RECONNUS DE L'ARRONDISSEMENT ADMINISTRATIF DE BRUXELLES-CAPITALE	8	BEGROTINGSWIJZIGING NR. 2 VAN HET DIENSTJAAR 2015 VAN DE FRANSTALIGE INSTELLING BELAST MET HET BEHEER VAN DE MATERIËLE EN FINANCIËLE BELANGEN VAN DE ERKENDE NIET-CONFESIONELE LEVENSBESCHOUWELIJKE GEMEENSCHAPPEN EN ERKENDE CENTRA VOOR MORELE DIENSTVERLENING VAN HET ADMINISTRATIEF ARRONDISSEMENT BRUSSEL-HOOFDSTAD	8
MYRIA	9	MYRIA	9
Centre fédéral Migration		Federaal Migratiecentrum	
Rapport annuel 2015		Jaarverslag 2015	
PROJET D'ORDONNANCE	9	ONTWERP VAN ORDONNANTIE	9
Dépôt		Indiening	

PROPOSITIONS DE RÉOLUTION	10	VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE	10
Prises en considération		Inoverwegingnemeningen	
PROJETS D'ORDONNANCE	10	ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE	10
Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et la République de Moldavie, signé à Chisinau le 21 mai 1996 (n ^{os} A-166/1 et 2 – 2014/2015) ;	10	Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Akkoord over het wegvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Republiek Moldavië, ondertekend te Chisinau op 21 mei 1996 (nrs. A-166/1 en 2 – 2014/2015);	10
Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume du Maroc concernant les transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises, ainsi qu'au protocole conclu en vertu de l'article 22 de l'Accord, signé à Rabat le 14 juillet 1997 (n ^{os} A-167/1 et 2 – 2014/2015) ;	10	Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk Marokko betreffende het internationaal vervoer over de weg van personen en goederen, en het protocol opgemaakt krachtens artikel 22 van het akkoord, ondertekend in Rabat op 14 juli 1997 (nrs. A-167/1 en 2 – 2014/2015);	10
Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Ukraine sur le transport routier, signé à Kiev le 28 juillet 1997 (n ^{os} A-168/1 et 2 – 2014/2015) ;	11	Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend te Kiev op 28 juli 1997 (nrs. A-168/1 en 2 – 2014/2015);	11
Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement macédonien, signé à Skopje le 10 septembre 1998 (n ^{os} A-169/1 et 2 – 2014/2015) ;	11	Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Akkoord over het wegvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Macedonische Regering, ondertekend te Skopje op 10 september 1998 (nrs. A-169/1 en 2 – 2014/2015);	11
Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la Géorgie, signé à Bruxelles le 19 mars 2002 (n ^{os} A-170/1 et 2 – 2014/2015) ;	11	Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Akkoord over het wegvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Georgië, ondertekend te Brussel op 19 maart 2002 (nrs. A-170/1 en 2 – 2014/2015);	11
Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République d'Albanie, signé à Tirana le 25 avril 2006 (n ^{os} A-171/1 et 2 – 2014/2015) ;	11	Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Akkoord over het wegvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Albanië, ondertekend te Tirana op 25 april 2006 (nrs. A-171/1 en 2 – 2014/2015);	11

Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Kazakhstan, signé à Bruxelles le 5 décembre 2006 (n ^{os} A-172/1 et 2 – 2014/2015) ;	11	Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Akkoord over het wegvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Kazachstan, ondertekend te Brussel op 5 december 2006 (nrs. A-172/1 en 2 – 2014/2015);	11
Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la Fédération de Russie, signé à Moscou le 2 mars 2007 (n ^{os} A-173/1 et 2 – 2014/2015) ;	12	Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Russische Federatie over het wegvervoer, ondertekend te Moskou op 2 maart 2007 (nrs. A-173/1 en 2 – 2014/2015);	12
Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Kosovo, signé à Bruxelles le 18 juin 2010 (n ^{os} A-174/1 et 2 – 2014/2015) ;	12	Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Akkoord over het wegvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Kosovo, ondertekend te Brussel op 18 juni 2010 (nrs. A-174/1 en 2 – 2014/2015);	12
Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement du Monténégro, signé à Podgorica le 16 février 2010 (n ^{os} A-175/1 et 2 – 2014/2015) ;	12	Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Akkoord over het wegvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Montenegro, ondertekend te Podgorica op 16 februari 2010 (nrs. A-175/1 en 2 – 2014/2015);	12
Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Serbie, signé à Bruxelles 5 mars 2010 (n ^{os} A-176/1 et 2 – 2014/2015).	12	Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Akkoord over het wegvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Servië, ondertekend te Brussel op 5 maart 2010 (nrs. A-176/1 en 2 – 2014/2015).	12
Discussion générale conjointe – Orateurs :	12	Samengevoegde algemene bespreking – Sprekers:	12
M. Julien Uyttendaele, rapporteur M. Guy Vanhengel, ministre		De heer Julien Uyttendaele, rapporteur De heer Guy Vanhengel, minister	
Discussions des articles	13	Artikelsgewijze besprekingen	13
Projet d'ordonnance portant assentiment à la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007, faite à	18	Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Internationaal Verdrag van Nairobi betreffende de verwijdering van	18

Nairobi le 18 mai 2007 (n ^{os} A-181/1 et 2 – 2014/2015).		wrakken, 2007, opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007 (nrs. A-181/1 en 2 – 2014/2015).	
Discussion générale – Orateur :	19	Algemene bespreking – Spreker:	19
M. Abdallah Kanfaoui, rapporteur		De heer Abdallah Kanfaoui, rapporteur	
Discussion des articles	19	Artikelsgewijze bespreking	19
Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), fait à Genève le 19 janvier 1996 (n ^{os} A-182/1 et 2 – 2014/2015).	19	Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 (nrs. A-182/1 en 2 – 2014/2015).	19
Discussion générale – Orateur :	20	Algemene bespreking – Spreker:	20
M. Abdallah Kanfaoui, rapporteur		De heer Abdallah Kanfaoui, rapporteur	
Discussion des articles	20	Artikelsgewijze bespreking	20
DÉBAT SUR LE SURVOL DE BRUXELLES	20	DEBAT OVER DE VLUCHTEN BOVEN BRUSSEL	20
Orateurs :		Sprekers:	
M. Vincent De Wolf (MR)		De heer Vincent De Wolf (MR)	
M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)		De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)		De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)	
M. Jef Van Damme (sp.a)		De heer Jef Van Damme (sp.a)	
M. Benoît Cerexhe (cdH)		De heer Benoît Cerexhe (cdH)	
Mevrouw Isabelle Durant (Ecolo)		Mme Isabelle Durant (Ecolo)	
M. Marc-Jean Ghysse (PS)		De heer Marc-Jean Ghysse (PS)	
M. Bernard Clerfayt (FDF)		De heer Bernard Clerfayt (FDF)	
M. Johan Van den Driessche (N-VA)		De heer Johan Van den Driessche (N-VA)	
M. Stefan Cornelis (Open Vld)		De heer Stefan Cornelis (Open Vld)	
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)	
Mme Annemie Maes (Groen)		Mevrouw Annemie Maes (Groen)	
Mme Caroline Persoons (FDF)		Mevrouw Caroline Persoons (FDF)	
M. Michaël Verbauwhede (PTB*PVDA-GO!)		De heer Michaël Verbauwhede (PTB*PVDA-GO!)	
M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)		De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)	
Mme Céline Fremault, ministre		Mevrouw Céline Fremault, minister	
M. Emmanuel De Bock (FDF)		De heer Emmanuel De Bock (FDF)	

PRÉSIDENCE : M. CHARLES PICQUÉ, PRÉSIDENT.
VOORZITTERSCHAP: DE HEER CHARLES PICQUÉ, VOORZITTER.

- La séance est ouverte à 9h07.

M. le président.- Je déclare ouverte la séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 16 octobre 2015.

EXCUSÉS

M. le président.- Ont prié d'excuser leur absence :

- M. Rudi Vervoort, ministre-président, mission royale en Pologne ;
- Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz ;
- Mme Mahinur Ozdemir ;
- Mme Corinne De Permentier ;
- Mme Els Ampe, en mission à l'étranger ;
- M. Philippe Close ;
- Mme Isabelle Emmery ;
- M. Bea Diallo ;
- M. Michel Colson ;
- M. Eric Bott ;
- M. Jamal Ikazban ;
- M. Alain Courtois.

- De vergadering wordt geopend om 9.07 uur.

De voorzitter.- Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 16 oktober 2015 geopend.

VERONTSCHULDIGD

De voorzitter.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- de heer Rudi Vervoort, minister-president, op koninklijke missie naar Polen;
- mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz;
- mevrouw Mahinur Ozdemir;
- mevrouw Corinne De Permentier;
- mevrouw Els Ampe, op buitenlandse missie;
- de heer Philippe Close;
- mevrouw Isabelle Emmery;
- de heer Bea Diallo;
- de heer Michel Colson;
- de heer Eric Bott;
- de heer Jamal Ikazban;
- de heer Alain Courtois.

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT

COUR CONSTITUTIONNELLE

M. le président.- Diverses communications ont été faites au parlement par la Cour constitutionnelle.

Elles figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

BRUXELLES POUVOIRS LOCAUX

Rapport d'activités 2014

M. le président.- Par lettre du 28 septembre 2015, le directeur général de Bruxelles Pouvoirs Locaux transmet le rapport d'activités 2014 de Bruxelles Pouvoirs Locaux.

- Renvoi à la Commission des affaires intérieures.

PARLEMENT DE LA FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES

Rapport d'activités 2014-2015

M. le président.- Par lettre du 1^{er} octobre 2015, le Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles transmet au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale son rapport d'activités de la session 2014-2015.

- Pour information.

**MODIFICATION BUDGÉTAIRE N° 2 DE
L'EXERCICE 2015 DE L'ÉTABLISSEMENT
FRANCOPHONE CHARGÉ DE LA GESTION
DES INTÉRÊTS MATÉRIELS ET
FINANCIERS DE LA COMMUNAUTÉ
PHILOSOPHIQUE NON
CONFESSIONNELLE ET DES SERVICES
D'ASSISTANCE MORALE RECONNUS DE
L'ARRONDISSEMENT ADMINISTRATIF DE**

MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT

GRONDWETTELIJK HOF

De voorzitter.- Verscheidene mededelingen werden door het Grondwettelijk Hof aan het parlement gedaan.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

BRUSSEL PLAATSELIJKE BESTUREN

Activiteitenverslag 2014

De voorzitter.- Bij brief van 28 september zendt de directeur-generaal van Brussel Plaatselijke Besturen het activiteitenverslag voor 2014.

- Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken.

PARLEMENT DE LA FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES

Activiteitenverslag 2014-2015

De voorzitter.- Bij brief van 1 oktober 2015 zendt het Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement zijn activiteitenverslag van de zitting 2014-2015.

- Ter informatie.

**BEGROTINGSWIJZIGING NR. 2 VAN HET
DIENSTJAAR 2015 VAN DE FRANSTALIGE
INSTELLING BELAST MET HET BEHEER
VAN DE MATERIËLE EN FINANCIËLE
BELANGEN VAN DE ERKENDE NIET-
CONFESSIONELE LEVENS-
BESCHOUWELIJKE GEMEENSCHAPPEN
EN ERKENDE CENTRA VOOR MORELE
DIENSTVERLENING VAN HET**

BRUXELLES-CAPITALE

M. le président.- Par lettre du 8 octobre 2015, le haut fonctionnaire f.f. de l'Arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale transmet, conformément à l'article 33 de la loi du 21 juin 2002, la modification budgétaire n° 2 de l'exercice 2015 de l'Établissement francophone chargé de la gestion des intérêts matériels et financiers de la communauté philosophique non confessionnelle et des services d'assistance morale reconnus de l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale, telle qu'arrêtée par le conseil d'administration de l'établissement lors de sa séance ordinaire du 6 octobre 2015.

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

MYRIA

Centre fédéral Migration

Rapport annuel 2015

M. le président.- Par lettre reçue le 13 octobre 2015, le directeur de Myria transmet au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale son rapport annuel 2015 intitulé "Traite et trafic des êtres humains – Resserrer les maillons".

- Pour information.

PROJET D'ORDONNANCE

Dépôt

M. le président.- En date du 8 octobre 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance modifiant la loi du 6 juillet 1971 relative à la création de bpost et à certains services postaux (n° A-236/1 - 2015/2016).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

**ADMINISTRATIEF ARRONDISSEMENT
BRUSSEL-HOOFDSTAD**

De voorzitter.- Op datum van 8 oktober 2015 zendt de wnd. hoge ambtenaar van het administratief Arrondissement Brussel-Hoofdstad, overeenkomstig artikel 33 van de wet van 21 juni 2002, de begrotingswijziging nr. 2 van het dienstjaar 2015 van de Franstalige Instelling belast met het beheer van de materiële en financiële belangen van de erkende niet-confessionele levensbeschouwelijke gemeenschappen en erkende centra voor morele dienstverlening van het administratief arrondissement Brussel-Hoofdstad, zoals goedgekeurd door de raad van bestuur van de Instelling tijdens zijn vergadering van 6 oktober 2015.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

MYRIA

Federaal Migratiecentrum

Jaarverslag 2015

De voorzitter.- Bij brief ontvangen op 13 oktober 2015 zendt de directeur van Myria aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement zijn jaarverslag 2015 met als titel: "Mensenhandel en mensensmokkel – Schakels verbinden".

- Ter informatie.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

Indiening

De voorzitter.- Op datum van 8 oktober heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de wet van 6 juli 1971 betreffende de oprichting van bpost en betreffende sommige postdiensten (nr. A-236/1 - 2015/2016) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

PROPOSITIONS DE RÉOLUTION

Prises en considération

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de Mmes Evelyne Huytebroeck et Annemie Maes relative à l'élaboration d'un pacte énergétique (n° A-59/1 – 2014/2015).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de Mme Mathilde El Bakri, MM. Michaël Verbauwhede, Youssef Handichi et Mme Claire Geraets relative au projet de traité de libre-échange entre l'Union européenne et le Canada, l'Accord économique et commercial global (AECG/CETA) (n° A-150/1 – 2014/2015).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

PROJETS D'ORDONNANCE

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD SUR LE TRANSPORT ROUTIER ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LA RÉPUBLIQUE DE MOLDAVIE, SIGNÉ À CHISINAU LE 21 MAI 1996 (N^{OS} A-166/1 ET 2 – 2014/2015) ;

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE ET LE ROYAUME DU MAROC CONCERNANT LES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES, AINSI QU'AU PROTOCOLE CONCLU EN VERTU DE

VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE

Inoverwegingnemeningen

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van mevrouw Evelyne Huytebroeck en mevrouw Annemie Maes voor het opmaken van een energiepact (nr. A-59/1 –2014/2015).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van mevrouw Mathilde El Bakri, de heren Michaël Verbauwhede, Youssef Handichi en mevrouw Claire Geraets betreffende het ontwerp van vrijhandelsverdrag tussen de Europese Unie en Canada, het alomvattend economisch en commercieel akkoord (CETA) (nr. A-150/1 – 2014/2015).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET AKKOORD OVER HET WEGVERVOER TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË EN DE REPUBLIEK MOLDAVIË, ONDERTEKEND TE CHISINAU OP 21 MEI 1996 (NRS. A-166/1 EN 2 – 2014/2015);

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET AKKOORD TUSSEN HET KONINKRIJK BELGIË EN HET KONINKRIJK MAROKKO BETREFFENDE HET INTERNATIONAAL VERVOER OVER DE WEG VAN PERSONEN EN GOEDEREN, EN HET PROTOCOL OPGEMAAKT

L'ARTICLE 22 DE L'ACCORD, SIGNÉ À RABAT LE 14 JUILLET 1997 (N^{OS} A-167/1 ET 2 – 2014/2015) ;

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE L'UKRAINE SUR LE TRANSPORT ROUTIER, SIGNÉ À KIEV LE 28 JUILLET 1997 (N^{OS} A-168/1 ET 2 – 2014/2015) ;

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD SUR LE TRANSPORT ROUTIER ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT MACÉDONIEN, SIGNÉ À SKOPJE LE 10 SEPTEMBRE 1998 (N^{OS} A-169/1 ET 2 – 2014/2015) ;

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD SUR LE TRANSPORT ROUTIER ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA GÉORGIE, SIGNÉ À BRUXELLES LE 19 MARS 2002 (N^{OS} A-170/1 ET 2 – 2014/2015) ;

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD SUR LE TRANSPORT ROUTIER ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ALBANIE, SIGNÉ À TIRANA LE 25 AVRIL 2006 (N^{OS} A-171/1 ET 2 – 2014/2015) ;

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD SUR LE TRANSPORT ROUTIER ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU KAZAKHSTAN, SIGNÉ À BRUXELLES LE 5 DÉCEMBRE 2006 (N^{OS} A-172/1 ET 2 – 2014/2015) ;

KRACHTENS ARTIKEL 22 VAN HET AKKOORD, ONDERTEKEND IN RABAT OP 14 JULI 1997 (NRS. A-167/1 EN 2 – 2014/2015);

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET AKKOORD TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË EN DE REGERING VAN OEKRAÏNE OVER HET WEGVERVOER, ONDERTEKEND TE KIEV OP 28 JULI 1997 (NRS. A-168/1 EN 2 – 2014/2015);

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET AKKOORD OVER HET WEGVERVOER TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË EN DE MACEDONISCHE REGERING, ONDERTEKEND TE SKOPJE OP 10 SEPTEMBER 1998 (NRS. A-169/1 EN 2 – 2014/2015);

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET AKKOORD OVER HET WEGVERVOER TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË EN DE REGERING VAN GEORGIË, ONDERTEKEND TE BRUSSEL OP 19 MAART 2002 (NRS. A-170/1 EN 2 – 2014/2015);

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET AKKOORD OVER HET WEGVERVOER TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË EN DE REGERING VAN DE REPUBLIEK ALBANIË, ONDERTEKEND TE TIRANA OP 25 APRIL 2006 (NRS. A-171/1 EN 2 – 2014/2015);

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET AKKOORD OVER HET WEGVERVOER TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË EN DE REGERING VAN DE REPUBLIEK KAZACHSTAN, ONDERTEKEND TE BRUSSEL OP 5 DECEMBER 2006 (NRS. A-172/1 EN 2 – 2014/2015);

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD SUR LE TRANSPORT ROUTIER ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE, SIGNÉ À MOSCOU LE 2 MARS 2007 (N^{OS} A-173/1 ET 2 – 2014/2015) ;

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD SUR LE TRANSPORT ROUTIER ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU KOSOVO, SIGNÉ À BRUXELLES LE 18 JUNI 2010 (N^{OS} A-174/1 ET 2 – 2014/2015) ;

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD SUR LE TRANSPORT ROUTIER ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DU MONTÉNÉGRO, SIGNÉ À PODGORICA LE 16 FÉVRIER 2010 (N^{OS} A-175/1 ET 2 – 2014/2015) ;

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD SUR LE TRANSPORT ROUTIER ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SERBIE, SIGNÉ À BRUXELLES 5 MARS 2010 (N^{OS} A-176/1 ET 2 – 2014/2015).

Discussion générale conjointe

M. le président.- La discussion générale conjointe est ouverte.

La parole est à M. Uyttendaele, rapporteur.

M. Julien Uyttendaele, rapporteur.- Je me réfère à mon rapport écrit.

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

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET AKKOORD TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË EN DE REGERING VAN DE RUSSISCHE FEDERATIE OVER HET WEGVERVOER, ONDERTEKEND TE MOSKOU OP 2 MAART 2007 (NRS. A-173/1 EN 2 – 2014/2015);

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET AKKOORD OVER HET WEGVERVOER TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË EN DE REGERING VAN DE REPUBLIEK KOSOVO, ONDERTEKEND TE BRUSSEL OP 18 JUNI 2010 (NRS. A-174/1 EN 2 – 2014/2015);

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET AKKOORD OVER HET WEGVERVOER TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË EN DE REGERING VAN MONTENEGRO, ONDERTEKEND TE PODGORICA OP 16 FEBRUARI 2010 (NRS. A-175/1 EN 2 – 2014/2015);

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET AKKOORD OVER HET WEGVERVOER TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË EN DE REGERING VAN DE REPUBLIEK SERVIË, ONDERTEKEND TE BRUSSEL OP 5 MAART 2010 (NRS. A-176/1 EN 2 – 2014/2015).

Samengevoegde algemene bespreking

De voorzitter.- De samengevoegde algemene bespreking is geopend.

De heer Uyttendaele, rapporteur, heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele, rapporteur (in het Frans).- *Ik verwijst naar het schriftelijk verslag.*

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Je n'ai rien à rajouter si ce n'est que je salue la qualité du rapport écrit.

M. le président.- La discussion générale conjointe est close.

Discussions des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et la République de Moldavie, signé à Chisinau le 21 mai 1996 (n^{os} A-166/1 et 2 – 2014/2015).

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume du Maroc concernant les transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises, ainsi qu'au protocole conclu en vertu de l'article 22 de l'accord, signé à Rabat le 14 juillet 1997 (n^{os} A-167/1 et 2 – 2014/2015).

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

De heer Guy Vanhengel, minister (*in het Frans*).- *Ik heb niets toe te voegen aan dit uitstekend verslag.*

De voorzitter.- De samengevoegde algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze besprekingen

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de Republiek Moldavië, ondertekend te Chisinau op 21 mei 1996 (nrs. A-166/1 en 2 – 2014/2015).

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk Marokko betreffende het internationaal vervoer over de weg van personen en goederen, en het protocol opgemaakt krachtens artikel 22 van het akkoord, ondertekend in Rabat op 14 juli 1997 (nrs. A-167/1 en 2 – 2014/2015).

Artikel 1

Geen bezwaar?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de l'Ukraine sur le transport routier, signé à Kiev le 28 juillet 1997 (n^{os} A-168/1 et 2 – 2014/2015).

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement macédonien, signé à Skopje le 10 septembre 1998 (n^{os} A-169/1 et 2 – 2014/2015).

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Oekraïne over het wegvervoer, ondertekend te Kiev op 28 juli 1997 (nrs. A-168/1 en 2 – 2014/2015).

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de Macedonische regering, ondertekend te Skopje op 10 september 1998 (nrs. A-169/1 en 2 – 2014/2015).

Artikel 1

Geen bezwaar?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Géorgie, signé à Bruxelles le 19 mars 2002 (n^{os} A-170/1 et 2 – 2014/2015).

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République d'Albanie, signé à Tirana le 25 avril 2006 (n^{os} A-171/1 et 2 – 2014/2015).

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Georgië, ondertekend te Brussel op 19 maart 2002 (nrs. A-170/1 en 2 – 2014/2015).

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Albanië, ondertekend te Tirana op 25 april 2006 (nrs. A-171/1 en 2 – 2014/2015).

Artikel 1

Geen bezwaar?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République du Kazakhstan, signé à Bruxelles le 5 décembre 2006 (n^{os} A-172/1 et 2 – 2014/2015).

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Fédération de Russie, signé à Moscou le 2 mars 2007 (n^{os} A-173/1 et 2 – 2014/2015).

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Kazachstan, ondertekend te Brussel op 5 december 2006 (nrs. A-172/1 en 2 – 2014/2015).

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Russische Federatie over het wegvervoer, ondertekend te Moskou op 2 maart 2007 (nrs. A-173/1 en 2 – 2014/2015).

Artikel 1

Geen bezwaar?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République du Kosovo, signé à Bruxelles le 18 juin 2010 (n^{os} A-174/1 et 2 – 2014/2015).

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement du Monténégro, signé à Podgorica le 16 février 2010 (n^{os} A-175/1 et 2 – 2014/2015).

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Kosovo, ondertekend te Brussel op 18 juni 2010 (nrs. A-174/1 en 2 – 2014/2015).

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Montenegro, ondertekend te Podgorica op 16 februari 2010 (nrs. A-175/1 en 2 – 2014/2015).

Artikel 1

Geen bezwaar?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République de Serbie, signé à Bruxelles le 5 mars 2010 (n^{os} A-176/1 et 2 – 2014/2015).

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE NAIROBI SUR L'ENLÈVEMENT DES ÉPAVES, 2007, FAITE À NAIROBI LE 18 MAI 2007 (N^{OS} A-181/1 ET 2 – 2014/2015).

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Servië, ondertekend te Brussel op 5 maart 2010 (nrs. A-176/1 en 2 – 2014/2015).

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET INTERNATIONAAL VERDRAG VAN NAIROBI BETREFFENDE DE VERWIJDERING VAN WRAKKEN, 2007, OPGEMAAKT IN NAIROBI OP 18 MEI 2007 (NRS. A-181/1 EN 2 – 2014/2015).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. Kanfaoui, rapporteur.

M. Abdallah Kanfaoui, rapporteur.- Je me réfère à mon rapport écrit.

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance.

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

**PROJET D'ORDONNANCE PORTANT
ASSENTIMENT À L'ACCORD EUROPÉEN
SUR LES GRANDES VOIES NAVIGABLES
D'IMPORTANCE INTERNATIONALE
(AGN), FAIT À GENÈVE LE 19 JANVIER
1996 (N^{OS} A-182/1 ET 2 – 2014/2015).**

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

De heer Kanfaoui, rapporteur, heeft het woord.

De heer Abdallah Kanfaoui, rapporteur (in het Frans).- *Ik verwijs naar het schriftelijk verslag.*

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie.

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE
HOUDENDE INSTEMMING MET HET
EUROPEES VERDRAG INZAKE
HOOFDWATERWEGEN DIE VAN
INTERNATIONAAL BELANG ZIJN (AGN),
OPGEMAAKT IN GENÈVE OP
19 JANUARI 1996 (NRS. A-182/1 EN 2 –
2014/2015).**

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. Kanfaoui, rapporteur.

M. Abdallah Kanfaoui, rapporteur.- Je me réfère à mon rapport écrit.

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance.

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Articles 2 et 3

Pas d'observation ?

Adoptés.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

**DÉBAT SUR LE SURVOL DE
BRUXELLES**

M. le président.- L'ordre du jour appelle le débat sur le survol de Bruxelles.

Conformément à la décision du Bureau élargi du 7 octobre 2015, le temps de parole est limité à vingt minutes par groupe politique. Après la réponse du

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

De heer Kanfaoui, rapporteur, heeft het woord.

De heer Abdallah Kanfaoui, rapporteur (*in het Frans*).- *Ik verwijs naar het schriftelijk verslag.*

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie.

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikelen 2 en 3

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

**DEBAT OVER DE VLUCHTEN BOVEN
BRUSSEL**

De voorzitter.- Aan de orde is het debat over de vluchten boven Brussel.

Overeenkomstig de beslissing van het Bureau in uitgebreide samenstelling van 7 oktober 2015, wordt de spreektijd beperkt tot 20 minuten per

gouvernement, chaque groupe disposera d'un temps de réplique de cinq minutes.

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- Cette fois, nous y sommes : le débat sur le survol de Bruxelles est à l'ordre du jour de nos travaux. J'aurais tendance à dire que les missiles sol-air sont sortis : les partis francophones, parce que dans l'opposition dans une autre enceinte, sont prêts à tirer, tant sur le MR que sur les avions.

Pourtant, les mêmes partis se sont cassé les dents sur ce dossier : Mme Laurette Onkelinx et sa route du canal, M. Melchior Wathelet et son plan de sinistre mémoire, et Ecolo se souviendra certainement des difficultés éprouvées par Mme Isabelle Durant dans le même dossier. La situation n'est d'ailleurs pas différente pour les néerlandophones.

Pourtant, si une solution miracle avait été trouvée avant que le MR ne porte cette compétence, nous ne serions pas ici aujourd'hui pour en débattre. Par conséquent, chacun devrait battre sa coulpe. Plutôt que faire de ce dossier un enjeu politique où tous les coups sont permis, les mandataires politiques bruxellois, en premier lieu, doivent être unis pour parler d'une seule voix et défendre les intérêts de la population qui les a élus. C'est dans ce cadre que les députés bruxellois du MR s'exprimeront, et c'est dans ce cadre également que, mercredi prochain, j'espère que la Conférence des bourgmestres prendra position.

Aujourd'hui, la position du MR est spécifique : pour la première fois, une ministre libérale porte la compétence aéroportuaire. Force est de constater que, dès lors qu'aucun autre parti politique francophone ne siège dans cette majorité fédérale, la tentation est grande de privilégier des dérives, des jeux politiques ou encore des déferlements étrangers à l'intérêt des Bruxellois.

Aujourd'hui, nombreux seront ceux qui iront à cette tribune tirer à la fois sur le MR et sur les avions. Mais cela n'enlèvera rien à la réalité des faits : les ministres cdH Melchior Wathelet, puis Catherine Fonck, ont tous deux refusé le moratoire. La ministre Jacqueline Galant l'a, elle, instauré après

politieke fractie. Na het antwoord van de regering, zal elke fractie beschikken over 5 minuten spreektijd voor de replieken.

De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Het is zover, het debat over de vluchten boven Brussel staat op de agenda. Je zou kunnen zeggen dat het luchtafweergeschut van stal gehaald is: de Franstalige partijen die in het federale parlement in de oppositie zitten, zijn bereid om zowel de MR als de vliegtuigen neer te halen.*

Nochtans hebben ze zelf al hun tanden stukgebeten op het dossier: herinner u de kanaalroute van mevrouw Onkelinx, het verguisde plan-Wathelet en de moeilijkheden die mevrouw Durant ondervond. Voor de Nederlandstaligen geldt trouwens net hetzelfde.

Als er een mirakeloplossing was gevonden voor de MR aan zet kwam, zouden we vandaag geen debat voeren. Bijgevolg moet iedereen schuld bekennen. In plaats van hoog politiek spel te spelen, moeten de Brusselse verkozenen met één stem spreken en de belangen van hun kiezers behartigen. De Brusselse MR-verkozenen zullen dat alvast doen en ik hoop dat de Conferentie van Burgemeesters volgende woensdag een standpunt in die zin zal innemen.

Vandaag zit de MR in een bijzondere positie: voor het eerst is een liberale minister verantwoordelijk voor de luchthaven. Het is duidelijk dat, nu er geen enkele andere Franstalige partij in de federale meerderheid zit, de verleiding groot wordt om het spel smerig te spelen, zonder rekening te houden met de belangen van de Brusselaars.

Vandaag zullen de MR en de vliegtuigen vanop het spreekgestoelte veelvuldig onder vuur worden genomen. Ik wijs erop dat de cdH-ministers Wathelet en Fonck nooit een moratorium hebben willen instellen. Minister Galant heeft dat na haar aantreden wel gedaan. Nu rondt ze het eerder begonnen werk af. Waarom zouden we ervan uitgaan dat de oplossingen die ze voorstelt, niet goed zijn? Dat moet dan wel uit strategische overwegingen zijn.

Het standpunt van onze fractie is klaar en duidelijk

son entrée en fonction. Aujourd'hui, elle achève son travail entamé il y a plusieurs mois, comme elle le rappelle dans une interview parue ce jour. Pourquoi faut-il présupposer d'emblée que les solutions qu'elle avancera seront à rejeter ? À l'évidence, par stratégie.

La position de notre groupe sera ferme et claire, ainsi que nous le devons aux Bruxelloises et aux Bruxellois. Elle ne sera pas différente de celle que j'ai soutenue en tant que chef de file du MR lors de la campagne électorale régionale de 2014 : Bruxelles ne peut être survolée. C'est une question de sécurité, de bon sens, de santé et de respect de la qualité de vie des Bruxellois. C'est aussi une évidence : on ne peut survoler les zones les plus densément peuplées. C'est ce que prévoyaient les accords fédéraux de 2008 et de 2010.

Aujourd'hui, des milliers de Bruxellois ont pour réveille-matin le bruit des avions. C'est inacceptable.

Nous sommes favorables à la prolongation de la période de nuit, de 22 heures à 7 heures du matin. Je soutenais déjà cette position durant la dernière campagne mais, à l'époque, elle ne faisait pas l'unanimité sur les bancs. Je la maintiens aujourd'hui et j'invite mes estimés collègues à l'entériner mercredi prochain au sein de la conférence qui nous rassemble. Durant cette période de nuit, il faut interdire les décollages et limiter les atterrissages.

Le Plan Wathelet a fait l'objet d'un moratoire en vigueur depuis le 2 avril 2015. Il doit être strictement respecté. Belgocontrol doit jouer son rôle de contrôleur du trafic aérien et la Direction générale du transport aérien (DGTA) doit appliquer les sanctions administratives en cas de non-respect des routes fixées.

Il convient également de développer, à l'échelle du pays, une stratégie aéroportuaire permettant une meilleure répartition du fret et des nuisances. Nous en appelons aussi au ministre de l'Emploi pour qu'il informe le parlement de l'impact d'une éventuelle stratégie en la matière sur les travailleurs bruxellois. La Région bruxelloise pourrait devenir un allié important dans la mise en œuvre d'autres mesures structurelles suggérées par le gouvernement fédéral.

en verschilt niet van ons standpunt tijdens de campagne voor de gewestelijke verkiezingen van 2014: wij wensen geen vluchten over Brussel. Dat is een kwestie van veiligheid, gezond verstand, volksgezondheid en respect voor de levenskwaliteit van de Brusselaar.

Duizenden Brusselaars worden momenteel uit hun slaap gehouden door vliegtuiglawaai. Dat is onaanvaardbaar.

Voor de MR moet de periode tussen 22 en 7 uur integraal als "nacht" worden beschouwd. Dat standpunt verdedigden wij al tijdens de laatste verkiezingscampagne, maar toen bestond er geen consensus over. Ik nodig mijn collega's uit om het woensdag eerstkomend tijdens de conferentie te bekrachtigen. Tijdens de nachtperiode moet opstijgen verboden en landen beperkt worden.

Het plan-Wathelet werd op 2 april 2015 opgeschort. Het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) moet administratieve boetes opleggen als luchtvaartmaatschappijen de vliegroutes niet respecteren.

Er moet ook een landelijke luchthavenstrategie komen om de vrachtvliegtuigen en de overlast beter te verdelen. We roepen de minister van Werk op om het parlement in te lichten over een de impact van zo'n strategie op de Brusselse werknemers. Het Brussels Gewest zou een belangrijke bondgenoot kunnen worden bij de invoering van structurele maatregelen die de federale regering voorstelt.

De verlenging van baan 25 L lijkt een verstandige beslissing. Het is echter niet de taak van dit parlement om de federale regering te controleren. We roepen de minister van Leefmilieu en de regering op om nultolerantie toe te passen.

Zoals de minister weet, hebben mijn fractie en ik talloze interpellaties gedaan over de boetes, de dwangsommen en de stand van zaken in het dossier. Tijdens een van uw antwoorden kwamen we erachter dat er een zekere tolerantie aan de dag wordt gelegd. Het totaal aan boetes loopt op tot meer dan 15 miljoen euro, maar luchtvaartmaatschappijen hebben slechts 1 miljoen euro betaald. Dat is veel te weinig. Eind augustus schoot de regering wakker en nu gaat ze voor snelheid en efficiëntie, maar in werkelijkheid heeft

L'allongement de la piste 25 L paraît constituer un développement judicieux de l'aéroport national. Mais nous ne sommes pas ici devant le gouvernement fédéral, même si nombreux sont ceux qui le souhaiteraient, afin d'en discuter. Nous sommes devant l'assemblée bruxelloise, chargée de contrôler, non pas le gouvernement fédéral, mais bien le gouvernement bruxellois. Et nous appelons la ministre de l'Environnement et le gouvernement au respect du principe de tolérance zéro.

Comme la ministre le sait, mon groupe et moi-même avons déposé de nombreuses interpellations au sujet des amendes, des astreintes et du suivi de ce dossier. Lors d'une réponse donnée à l'une de ces interpellations, nous avons appris l'existence d'une tolérance. À peine un million d'euros d'amendes ont été payés par les compagnies aériennes, sur un montant de plus de 15 millions d'euros. C'est beaucoup trop peu. Le gouvernement s'est réveillé à la fin du mois d'août et se targue à présent d'une grande rapidité et d'une belle efficacité. En réalité, il a perdu beaucoup de temps.

Vous avez instauré une tolérance de six décibels la nuit et de neuf décibels le jour. Cette tolérance est intolérable, car elle menace la santé des Bruxellois, alors que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande un seuil de bruit inférieur à 55 décibels.

Aussi longtemps que le survol de Bruxelles continuera, l'arrêté bruit gardera son sens et protégera les Bruxellois contre les excès des nuisances sonores. De même, nous souhaitons qu'une charge environnementale décourage les compagnies aériennes d'employer les avions les plus bruyants.

Plutôt que de rejeter a priori ou de critiquer sans savoir - attitude peu glorieuse pour des formations politiques responsables - j'invite mes collègues et les formations politiques à participer, dans le respect et de manière constructive, au débat sur les propositions que la ministre Galant présentera dans les prochaines semaines.

En attendant cette présentation, elle continuera à y travailler dans la discrétion.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

ze veel tijd verloren.

U hebt een tolerantiedrempel van zes decibel 's nachts en negen decibel overdag ingevoerd. Dat is onaanvaardbaar. Die speelruimte voor overschrijdingen bedreigt de gezondheid van de Brusselaars, terwijl de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) een geluidsdrempel van minder dan 55 decibel aanbeveelt.

Zo lang er vluchten over Brussel komen, zal het geluidsbesluit Brusselaars tegen geluidsoverlast beschermen, maar milieueffingen moeten luchtvaartmaatschappijen er tegelijkertijd toe aanzetten minder luidruchtige toestellen in te zetten.

Ik nodig mijn collega's uit om constructief te debatteren over de voorstellen die minister Galant de volgende weken zal doen.

(Applaus bij de MR)

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Qui ose encore dire aujourd'hui que la zone du canal n'est pas habitée ? Cette partie de la Région est l'une des plus densément peuplées, mais aussi l'une des plus survolées par les avions. On peut le regretter.

Lors de la création de la route du canal en 2003, durant le ministère de Mme Onkelinx, on expliquait qu'il s'agit d'une zone industrielle et peu habitée. Cette zone n'a pourtant jamais cessé de se développer, tant du point de vue démographique qu'économique, jusqu'à devenir aujourd'hui l'une des parties de Bruxelles offrant le plus de potentiel en termes de reconversion et de vision à moyen et long termes de la capitale.

Les nombreux projets qui y sont créés et ceux à venir en sont l'illustration parfaite. En premier lieu, j'évoquerai des éléments importants prouvant que la zone du canal est tout sauf inhabitée. Elle n'est en rien cette sorte de no man's land que certains prétendent. Je me référerai à une étude de l'Université libre de Bruxelles (ULB) datant de 2014, afin de démontrer que la route du canal est un lieu de vie, d'échange et d'habitat, où l'on rencontre des familles, des écoles et des quartiers qui renaissent.

Le nombre total de personnes touchées par le survol des avions dans un rayon de 20km à partir de l'aéroport est de 392.000. On comprendra aisément qu'il est inconcevable qu'une zone aussi peuplée subisse une grande partie des décollages d'avions.

La densité de la population du canal prouve également combien cette zone n'est pas un no man's land. Entre 2001 et 2009, elle y a crû de 20%, contre 10% pour l'ensemble de notre Région. Les abords de la route du canal dépassent souvent les 16.000 habitants au km², voire le seuil des 30.000 habitants au km² en certains endroits.

À y regarder de plus près, la population de la zone du canal représente 16% de la population totale de la Région et est en moyenne très jeune. En effet, 44% des enfants de 0 à 4 ans domiciliés en Région de Bruxelles-Capitale résident aux abords du canal.

Cette forte augmentation de la population au cours des dernières années s'est donc traduite par un

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Wie durft vandaag nog te beweren dat de kanaalzone onbewoond is? Het is een van de dichtst bevolkte zones van het gewest, en toch is het een van de wijken die het meeste vliegverkeer te slikken krijgt.*

Bij de invoering van de kanaalroute in 2003 beweerde voormalig federaal minister Onkelinx dat de kanaalzone een industriezone is waar niet veel mensen wonen. De kanaalzone heeft zich de voorbije jaren evenwel sterk ontwikkeld, zowel op demografisch als op economisch vlak.

Uit een studie van de ULB van 2014 blijkt duidelijk dat de kanaalzone geen niemandsland meer is, maar een echte woonzone is geworden die aan de beterende hand is.

Tussen 2001 en 2009 is de bevolking in de kanaalzone met 20% toegenomen, tegenover 10% in het hele gewest. Langs de kanaalroute wonen op veel plaatsen meer dan 16.000 inwoners per km². Op sommige plaatsen wordt zelfs de kaap van 30.000 inwoners per km² overschreden.

De inwoners van de kanaalzone zijn goed voor 16% van de Brusselse bevolking. De bevolking is er bovendien vrij jong: 44% van de kinderen onder de vier jaar woont in de kanaalzone.

De sterke bevolkingsstijging is gepaard gegaan met een aanzienlijke vastgoedontwikkeling. Tussen 1995 en 2012 werden er 4.000 woningen gebouwd in het kader van de wijkcontracten of het Gewestelijk Huisvestingsplan.

Ook in de toekomst zou volgens deskundigen de bevolking sterker blijven stijgen in de kanaalzone dan elders. Tijdens de periode van 2010 tot 2020 zou de jaarlijkse bevolkingsgroei er gemiddeld 2% tot 2,3% bedragen, tegenover 1,2% in de rest van het gewest.

De vliegtuigen die de kanaalroute volgen, vliegen dus boven een van de dichtst bevolkte zones van het gewest. De leefkwaliteit van duizenden mensen is erop achteruitgegaan. De kanaalzone heeft bovendien nog een enorm ontwikkelingspotentieel. In het kader van het Kanaalplan staan er heel wat

développement important de logements. Entre 1995 et 2012, 4.000 logements ont été créés dans le cadre des contrats de quartier ou du Plan régional de logement. Cette tendance illustre aussi le fait que la taille moyenne des ménages y est un peu plus élevée que dans les autres quartiers.

Si l'on se projette dans le futur, les chiffres parlent d'eux-mêmes. Les experts estiment en effet que la croissance démographique aux abords du canal sera plus importante qu'ailleurs. Au cours de la période 2010-2020, le taux de croissance annuel moyen se situerait entre 2% et 2,3%, alors qu'il serait de 1,2% pour le reste de la Région.

Voici donc brièvement décrits des éléments objectifs et scientifiques résumant clairement la situation que vivent 400.000 habitants.

Les avions qui empruntent la route du canal survolent l'une des zones les plus peuplées de la Région. Vous imaginez les nuisances que génère ce survol quotidien, puisque la population exposée au bruit des avions a été multipliée par trois. La qualité de vie de ces milliers de personnes s'est donc dégradée.

Je souhaiterais également attirer votre attention sur le futur et les atouts qu'offre cette partie de la Région. Les projets de développement, dans le cadre du Plan canal, ne manquent pas. Cette question est régulièrement abordée dans cette assemblée.

Au nom des 390.000 habitants vivant dans les communes qui longent le canal, je tiens à rappeler que la décision prise en 2014 par M. Wathelet de surcharger cette route avec des avions gros porteurs est un non-sens. Elle a été prise au mépris de la qualité de vie de dizaines de milliers de citoyens bruxellois.

Cette décision est en totale contradiction avec la méthode proposée en conseil des ministres du 26 février 2010, qui stipulait que la concentration des vols au-dessus des zones fortement habitées serait limitée autant que possible. Cette méthode figure pourtant dans l'accord de gouvernement du 1^{er} décembre 2011, qui indiquait clairement que les décisions prises par les conseils des ministres des 19 décembre 2008 et du 26 février 2010 dans le cadre de la gestion des nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles National seraient

projecten op stapel.

De beslissing van federaal minister Wathelet om de kanaalroute intensiever te gebruiken, onder meer voor zware vrachtoestellen, druist volkomen in tegen de beslissing van de ministerraad van 26 februari 2010 om dichtbevolkte zones zo veel mogelijk te vermijden. Bovendien werd in het regeerakkoord van 1 december 2011 duidelijk vermeld dat de regeringsbeslissingen van 19 december 2008 en 26 februari 2010 volledig zouden worden uitgevoerd.

Die beslissingen zijn duidelijk: dichtbevolkte zones moeten worden vermeden en de kanaalzone moet minder vliegverkeer te slikken krijgen. De kanaalroute moet dus op termijn worden afgeschaft.

(Applaus bij de MR)

entièrement exécutées.

Ladite méthode est sans ambiguïté : les zones densément peuplées doivent être évitées et la zone du canal soulagée. La route du canal doit donc être supprimée à terme.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ce qui compte véritablement aujourd'hui, c'est de défendre des revendications communes en vue de trouver des solutions structurelles. Celles-ci doivent tendre à l'amélioration de la qualité de vie de tous les Bruxellois, suivant des critères objectifs et effectivement appliqués : la sécurité, la santé des habitants et la prise en compte de la plus faible densité de population pour définir les routes.

Mon intervention mettra en lumière la souffrance vécue par les habitants de l'est de Bruxelles, et en particulier celle des habitants de Woluwe-Saint-Pierre. Nous vivons une situation très particulière. Une partie importante de la commune a été très touchée par les impacts du Plan Wathélet. La commune a demandé et obtenu un moratoire, mais celui-ci ne semble pas encore bien appliqué dans les faits. De très nombreux habitants subissent en effet encore des nuisances, en raison d'une application imparfaite du moratoire.

Dans la réalité, le virage à gauche serré de la piste 25R, de par l'absence de points fixes devant être suivis par les pilotes, se répartit en pratique sur une zone de 4km de large, certains avions prenant un virage plus court, d'autres effectuant un virage un rien plus large. Il faut ajouter à cela 1km de cône de bruit des deux côtés. La trajectoire est donc fluctuante au fil des décollages et touche une zone de 6km de large. Nous demandons une application stricte du moratoire pour que le double virage à gauche soit, dans les faits et dans la pratique, définitivement supprimé.

D'autres quartiers de la commune densément peuplés - Sainte-Alix, Stockel et Konkel -, des communes bruxelloises voisines, ainsi que de Kraainem et Wezembeek-Oppem - subissent depuis le 2 avril dernier des nuisances encore plus insupportables, pour la bonne et simple raison

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *We moeten gemeenschappelijke eisen verdedigen en structurele oplossingen vinden. De levenskwaliteit van alle Brusselaars moet worden verbeterd volgens objectieve criteria die effectief worden toegepast: de veiligheid en gezondheid van de bewoners en de bevolkingsdichtheid van de overvlogen gebieden.*

In Sint-Pieters-Woluwe lijdt een groot deel van de gemeente onder de impact van het Plan-Wathélet. De gemeente heeft een moratorium gevraagd, maar dat wordt nog niet toegepast.

Voor de scherpe bocht naar links van baan 25R zijn er geen vaste referentiepunten en dus wordt een zone van 4 km breed overvlogen. De geluidsoverlast treft een zone die nog een kilometer breder is langs beide kanten, in totaal dus 6 km. Wij vragen een strikte toepassing van het moratorium, opdat de dubbele bocht naar links definitief zou worden afgeschaft.

Ook andere dichtbevolkte wijken van de gemeente, van de Brusselse buurgemeenten en van Kraainem en Wezembeek-Oppem, lijden sinds 2 april nog meer onder de geluidshinder. De reden hiervoor is dat zij dag en nacht getroffen worden door het lawaai van het opstijgen op de banen 19 en 25R en het landen op baan 01 horen. Tussen 26 september en 2 oktober werd een gemiddelde van 300 landingen per dag geregistreerd. Daar komen dan nog een vijftigtal lage nachtvluchten bij. De mensen die onder deze routes wonen, kunnen het niet langer aan.

Een van de grootste problemen is het ongerechtvaardigde gebruik van baan 01. Dat is de enige van de zes beschikbare landingsbanen die vereist dat er over dichtbevolkte gebieden wordt gevlogen. Dat betekent een laagvliegend toestel om

qu'elles cumulent les nuisances des décollages au départ des pistes 19 et 25R et des atterrissages en piste 01 et ce, jour et nuit.

Pour illustrer mes propos, voici quelques chiffres : une moyenne de 300 atterrissages par jour a été enregistrée durant la période du 26 septembre au 2 octobre. À cela s'ajoute la cinquantaine de vols de nuit à basse altitude. Et quand il n'y a pas d'atterrissages, ce sont les décollages qui débutent. Comment voulez-vous que les gens qui habitent sous ces routes n'en soient pas affectés physiquement et mentalement ? Ils n'en peuvent plus !

L'un des problèmes majeurs de cette partie de Bruxelles est l'usage abusif de la piste 01. Il faut rappeler que c'est la seule piste d'atterrissage qui, parmi les six possibilités d'atterrissage qui existent à Zaventem, requiert de survoler les zones les plus densément peuplées à proximité des pistes. Les sept derniers kilomètres avant le seuil de la piste 01 sont en effet densément peuplés et sont survolés à basse altitude à un intervalle de une à deux minutes, au moment où les avions produisent le plus de bruit : les trains sont sortis, les volets sont déployés et les freins moteurs sont activés.

Il est bon de rappeler que les principes régissant les atterrissages à l'aéroport de Bruxelles National sont fondés sur un système préférentiel d'utilisation des pistes parallèles 25R et 25L.

Ce principe est d'ailleurs confirmé par l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 14 mars 2005 : la piste 01 ne peut être utilisée que si aucune autre piste n'est possible pour des raisons opérationnelles et de sécurité, et ce, d'autant plus que la piste 01 croise la piste 07R, ce qui crée des conflits au sol.

Avant ces deux pistes préférentielles, il n'y a pas de zone peuplée, mais des champs. Aucune plainte contestant ces atterrissages n'y a d'ailleurs été enregistrée.

Une terrible augmentation a été enregistrée entre 2013 et la période antérieure. Le transfert de volume entre les pistes 25 et 01 crée une asymétrie des nuisances, vu l'énorme différence du nombre d'habitants survolés.

Quelque 12% d'utilisation constituent une moyenne historique pour la piste 01, soit environ 15.000

de een à twee minuten, net op het moment dat vliegtuigen het meeste lawaai maken, namelijk wanneer het landingsgestel en de kleppen worden uitgeklapt en het vliegtuig afremt.

De parallelle banen 25R en 25L moeten bij voorkeur gebruikt worden voor landingen, zoals bevestigd door het arrest van het Hof van Beroep van Brussel van 14 maart 2005. Baan 01 mag enkel worden gebruikt wanneer geen enkele andere baan beschikbaar is omwille van operationele redenen of veiligheidsredenen. Overigens kruist baan 01 baan 07R, wat voor conflicten aan de grond zorgt.

Rondom deze voorkeursbanen liggen geen bevolkte gebieden, maar velden. Er werd ook nog geen enkele klacht geregistreerd in verband met deze banen.

In het verleden werd baan 01 gemiddeld 12% van de tijd gebruikt. Dat betekent ongeveer 15.000 bewegingen per jaar op een totaal van 120.000. In april 2015 bedroeg dat percentage echter 30,6% overdag en 25% 's nachts. Er landen bovendien de hele nacht door vliegtuigen, wat tot ernstige gevolgen leidt voor de nachtrust en de gezondheid van de overvlogen bewoners.

Volgens Belgocontrol ligt deze verschuiving aan veranderingen in de windrichting en de windkracht. In plaats van de keuze voor de banen te baseren op het Meteorological Aerodrome Report (Metar) en de Terminal Aerodrome Forecast (TAF), die internationaal gangbaar zijn, maakt Belgocontrol gebruik van een intern en geheim programma Aerodrome Capacity Meteorological Forecast (Acmet), die de Aeronautical Information Publications (AIP) niet respecteert en met veel kleinere variaties rekening houdt.

Voor de metingen gebruikt Belgocontrol het programma Belgocontrol Aerodrome and Runway Weather Information System (Barwis), dat de maximale windkracht meet in de plaats van de gemiddelde windkracht tijdens de periode in kwestie.

De programma's Acmet en Barwis werden getest en nadien opgegeven door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Vreemd genoeg worden deze twee programma's van eigen

mouvements par an pour un volume total de 120.000 mouvements par an. Or, en avril 2015, ce pourcentage est monté à 30,6% le jour et près de 25% la nuit. La totalité des atterrissages étant concentrée sur une seule et unique trajectoire et l'aéroport étant ouvert 24 heures sur 24, des avions atterrissent donc à toutes les heures de la nuit, ce qui a de graves conséquences sur le sommeil et la santé des populations survolées.

Belgocontrol explique que ce transfert est dû à des raisons climatiques. En réalité, cette augmentation des atterrissages sur la piste 01 est due à l'interprétation par Belgocontrol des normes de vent. Au lieu de baser le choix des pistes sur les programmes Meteorological Aerodrome Report (Metar) de mesure du vent moyen et Terminal Aerodrome Forecast (TAF) pour les prévisions météorologiques, internationalement utilisés et appliqués, Belgocontrol utilise pour les prévisions le programme interne et secret Aerodrome Capacity Meteorological Forecast (Acmet), qui ne respecte pas les Aeronautical Information Publications (AIP), vent moyen de sept nœuds et rafales incluses. L'Acmet prend en effet en considération la moindre variation de vent et la capacité des pistes.

Pour les mesures, Belgocontrol utilise le programme Belgocontrol Aerodrome and Runway Weather Information System (Barwis), qui enregistre des mesures de vent majorées des variations ponctuelles, c'est-à-dire le vent maximal au lieu du vent moyen sur la période considérée.

Notons que les programmes Acmet et Barwis ont été testés et abandonnés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Étrangement, ces deux programmes de fabrication maison ne sont utilisés qu'à l'aéroport de Bruxelles National et jamais dans aucun autre aéroport belge.

Apparemment, Belgocontrol joue avec les normes et les règles comme bon lui semble, dans la plus grande opacité concernant la sélection des pistes de l'aéroport de Bruxelles National. Cet organisme ne respecte pas les AIP qui contiennent les instructions de la ministre de la Mobilité, et son interprétation des normes de vent est fallacieuse.

Il faut suivre correctement et intégralement les dispositions relatives aux normes de vent applicables aux pistes 01/19 et 25/07 qui sont reprises dans les accords aéroportuaires 2008-2010.

makelij enkel gebruikt op de luchthaven Brussel-Nationaal en op geen enkele andere Belgische luchthaven. Belgocontrol past de regels en normen dus toe zoals het haar goed uitkomt, op een weinig transparante manier. De instantie respecteert evenmin de richtlijnen van de minister van Mobiliteit en interpreteert de windnormen verkeerd.

De bepalingen over de windnormen voor banen 01/19 en 25/7 die in de luchtvaartakkoorden van 2008-2010 staan, moeten correct en integraal worden toegepast. De term 'rukwind' moet duidelijk worden gedefinieerd en de windmeting op grote hoogte moet worden geobjectiveerd. Een onafhankelijke autoriteit moet de windnormen controleren en doen naleven.

De verlenging van baan 25L lijkt een oplossing op lange termijn te zijn, net als een uitbreiding van de nacht van 22 uur tot 7 uur, de afschaffing van de nachtvluchten en de plaatsing van navigatiesystemen op alle banen, zoals Europa aanbeveelt.

Het Brussels Gewest wordt zowel getroffen door geluidshinder als door luchtvervuiling. Ik heb u reeds gevraagd om meetinstrumenten te plaatsen die ultrafijn stof meten. De bedoeling is om de impact van het overvliegen en het kerosineverbruik op de luchtkwaliteit te meten. U hebt een studie besteld en we wachten vol ongeduld op het resultaat.

Ik heb bovendien een voorstel van ordonnantie ingediend om ultrafijn stof te laten toevoegen aan de vervuilende stoffen die erkend worden door het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE). Daarbij hoort ook een voorstel voor een epidemiologisch onderzoek om de impact van die ultrafijne stofdeeltjes op de gezondheid van de Brusselaars te meten. Die veroorzaken namelijk heel wat cardiovasculaire aandoeningen en aandoeningen van de luchtwegen.

Kunnen we inzake de geluidshinder niet nog verder gaan dan in het besluit van 27 mei 1999? Dat besluit stelt de grenswaarden als volgt vast:

- 80 decibel overdag en 70 's nachts voor zone 0, namelijk het merendeel van de Brusselse gemeenten;

La notion de rafale est à définir clairement, et la mesure de vent en altitude est à objectiver. Il faut créer une autorité indépendante qui puisse contrôler les normes de vent et de bruit et les faire respecter.

L'allongement de la piste 25L paraît être une solution de long terme, qu'il faut bien entendu approfondir. Il me semble également légitime d'étendre la nuit de 22h à 7h du matin, de supprimer les vols de nuit et d'installer des systèmes d'assistance à la navigation sur toutes les pistes, comme le recommande aujourd'hui l'Europe.

Enfin, que constatons-nous au niveau de la Région bruxelloise ? Les nuisances environnementales dues au survol de Bruxelles sont de deux types : la pollution sonore et la pollution de l'air. Alertée par de précieuses associations de riverains, j'ai été la première à vous interpeller dans ce parlement pour vous demander de mettre en place des instruments de mesure des particules ultrafines en Région bruxelloise.

Le but est d'objectiver l'impact du survol de Bruxelles et de la combustion du kérosène sur la qualité de l'air dans notre Région. Depuis, vous avez commandé une étude à ce sujet, dont nous attendons impatiemment les résultats pour le mois de janvier prochain.

Dans la foulée, j'ai déposé une proposition d'ordonnance visant à ajouter les particules ultrafines dans les polluants reconnus par le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace). S'ajoute à cela une proposition demandant de réaliser une étude épidémiologique pour mesurer l'impact de ces particules ultrafines sur la santé des Bruxellois. En effet, nous savons aujourd'hui que ces particules sont les plus dangereuses pour la santé et à l'origine de nombreuses maladies respiratoires et cardiovasculaires. Nous espérons pouvoir discuter de ces deux propositions prochainement en commission.

Concernant les nuisances sonores, hormis les mesures qui ont été développées par M. Vincent De Wolf, sur lesquelles nous avons la maîtrise au niveau régional, il en existe une autre. N'irions-nous pas plus loin dans l'arrêté bruit du 27 mai 99 ? L'arrêté fixe les normes "admissibles" en Région bruxelloise comme suit :

- 90 decibel overdag en 80 's nachts voor zone 1, namelijk Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe, Oudergem, Schaarbeek en Laken;

- 100 decibel overdag en 90 's nachts voor zone 2, namelijk Haren, Evere en een deel van de Woluwe's.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) beveelt 55 decibel overdag en 45 decibel 's nachts aan.

Voor zone 2 geeft een geluidsmeter tussen 2 april en de start van de werken in de luchthaven 8.766 metingen aan van meer dan 65 decibel gedurende meer dan tien seconden. Dat is een gemiddelde van 98 periodes van intense geluidshinder per dag, met een piek van 344 periodes op 15 juni. 's Nachts - tussen 23 uur en 7 uur - waren er 764 dergelijke periodes, of gemiddeld negen per nacht met een piek van 44 in juni.

Weinig van deze geregistreerde metingen overschrijden de normen van het besluit. Ze overschrijden echter ruimschoots de normen van de WGO en dat in dichtbevolkte wijken.

Vorige zondag, 11 oktober, overschreden 323 landingen op baan 01 de 65 dB, 282 de 70 dB en 23 de 80 dB. Tijdens de nacht van zaterdag op zondag (tussen 23 uur en 6 uur) werden 25 pieken van meer dan 70 dB vastgesteld. In geen enkel geval werden de normen uit het besluit-Gosuin overschreden.

In haar publicatie "Night noise guidelines for Europe" uit 2009, stelt de WGO dat 's nachts tijdens een lange periode worden blootgesteld aan geluidshinder van meer dan 55 dB de bloeddruk kan doen stijgen en hartinfarcten kan veroorzaken.

Het besluit betreffende de geluidshinder voorziet dat de grenswaarden na een aanpassingsperiode automatisch voor elke zone zouden worden verlaagd. We zijn nog ver verwijderd van de normen van de WGO. Het tweede deel van het besluit is in de voorbije zestien jaar namelijk nooit uitgevoerd.

De geluidsmeters moeten strategisch worden geplaatst binnen het gewest. Voorziet u de plaatsing van nieuwe geluidsmeters of de verplaatsing van de huidige meters? Zo ja, welke

- 80 décibels de jour et 70 de nuit pour la zone 0, qui concerne la majorité des communes bruxelloises ;

- 90 décibels de jour et 80 de nuit pour la zone 1, qui recouvre Woluwe-Saint-Pierre, Woluwe-Saint-Lambert, Auderghem, Schaerbeek et Laeken ;

- 100 décibels de jour et 90 de nuit pour la zone 2, soit Haren, Evere et une partie des communes de Woluwe.

Rappelons que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) préconise quant à elle 55 décibels de jour et 45 la nuit. Soulignons que les mesures peuvent varier en fonction de la durée de l'exercice s'il s'agit d'une moyenne ou d'un instantané.

Si l'on prend l'exemple de la zone 2, depuis le 2 avril et jusqu'au début des travaux opérés cet été à l'aéroport, le sonomètre installé par Bruxelles Environnement à la Corniche verte, sur le territoire de Woluwe-Saint-Pierre, a enregistré 8.766 événements sonores de plus de 65 décibels, durant chacun plus de dix secondes, soit une moyenne de 98 épisodes de bruit intense par jour, avec un pic de 344 épisodes de bruit enregistré le 15 juin.

Ce même sonomètre a enregistré, de nuit - de 23h à 7h du matin - 764 événements sonores de même nature - plus de 65 décibels sur plus de dix secondes -, soit près de neuf épisodes de bruit par nuit en moyenne, avec un pic de 44 épisodes observé durant le mois de juin.

Parmi les relevés enregistrés, peu dépassent les normes de l'arrêté. Par contre, ils dépassent très largement les normes de l'OMS. La proximité de l'aéroport ne justifie pas tout, d'autant que les quartiers concernés sont densément peuplés. Le respect de ce principe doit nous guider.

Prenons un autre exemple. Dimanche dernier, 11 octobre, sur le total des atterrissages sur la piste 01, 323 dépassaient 65dB, 282 dépassaient 70dB et 23 dépassaient 80dB. Aucun n'était en infraction par rapport à l'arrêté Gosuin (arrêté bruit). Dans la nuit de samedi à dimanche - de 23h à 6h -, 25 dépassements de plus de 70dB ont été constatés.

Dans sa publication "Night noise guidelines for Europe" de 2009, l'OMS stipule qu'être exposé de nuit, durant une longue période, à des niveaux

en wanneer?

(Applaus bij de MR)

moyens supérieurs à 55dB, ce qui équivaut au bruit d'une rue fréquentée, peut faire monter la tension artérielle et provoquer des crises cardiaques. Le problème des normes actuelles est qu'elles permettent des situations intenable, sans que l'on puisse invoquer des dépassements sur le plan juridique.

L'arrêté prévoyait qu'après une période d'adaptation, les valeurs limites par passage et par période seraient adaptées automatiquement en réduisant les seuils pour chaque zone. Nous sommes encore loin des normes de l'OMS, mais nous tentons ainsi de mieux préserver la santé des habitants survolés. Cela me semble être un minimum.

L'idée, en l'espèce, est donc d'appliquer la seconde partie de l'arrêté bruit, qui n'a jamais été mise en œuvre depuis seize ans.

Enfin, les sonomètres situés en Région bruxelloise doivent être placés à des endroits stratégiques, qui permettent d'être le plus possible en phase avec les impacts réels du survol sur les habitants. Après une analyse approfondie, comptez-vous en placer de nouveaux ou en déplacer certains ? Lesquels, où et quand ?

(Applaudissements sur les bancs du MR)

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Ces dernières années, les décisions fédérales successives relatives à l'aéroport de Bruxelles National ont modifié le schéma d'utilisation des pistes, les composantes de vent ou les routes aériennes. Ces différentes décisions ont engendré une large contestation de la part des personnes survolées, en particulier à Bruxelles.

L'action citoyenne, mais aussi les actions gouvernementales bruxelloises entreprises ces dernières années, ont au moins permis d'empêcher la pérennisation de l'inacceptable, du Plan Anciaux au Plan Wathelet.

Le dossier très problématique des nuisances sonores aériennes et du survol de Bruxelles est complexe et à multiples facettes. Il s'agit cependant avant tout d'un problème de santé publique. En

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *De voorbije jaren is het gebruik van de landingsbanen en vliegroutes van de luchthaven van Zaventem ingrijpend gewijzigd door de opeenvolgende federale beslissingen. Het leidde tot heel wat protest bij de getroffen bevolking, met name in Brussel. Dankzij het verzet van de burgers en van de Brusselse regering kon worden vermeden dat het plan-Anciaux en het plan-Wathelet van kracht bleven.*

Het dossier van de vluchten boven Brussel is zeer complex en veelzijdig. Een eerste aspect is de volksgezondheid. Uit de recente cijfers van de vereniging Pas Question! blijkt dat de lawaaioverlast van de luchthaven een miljoen personen treft. Overigens vind ik het goed dat die vereniging zich inzet tegen vliegtuiglawaai.

effet, les chiffres récemment publiés par Pas Question ! attestent du fait que les nuisances sonores affectent un million de personnes. Nous remercions d'ailleurs ce mouvement pour son travail de mobilisation et de réflexion. Comment rester indifférents en connaissance de cause, plus encore sur la route du canal et sous les virages vers l'est ?

Ces survols intempestifs ont également un impact sur la qualité de l'air. Madame la ministre, vous avez d'ailleurs commandité une étude à ce sujet et je serai très curieux de découvrir ses résultats en janvier prochain. Par ailleurs, un risque existe aussi tout simplement que l'avion ne chute pendant son survol de zones densément peuplées.

Il s'agit donc d'un problème à multiples facettes, touchant notamment le secteur de la santé. C'est également un problème sur le plan juridique. En effet, l'application de l'arrêté bruit et de ses normes a été sans cesse attaquée, défendue et systématiquement validée.

Les différentes actions, notamment en cessation environnementale, ont permis de mettre fin au plan Anciaux et au plan Wathélet. Les infractions sont relevées, sanctionnées, contestées, parfois payées.

Il s'agit également d'un problème communautaire, ou plutôt économique en fait : la prospère Flandre voit ses desseins de croissance économique contrariés par le petit village d'irréductibles Bruxellois ! L'emploi et la croissance se heurtent à la défense de la qualité de la vie. Jusqu'où développer cet aéroport ? C'est la question que nous devons nous poser, et que doivent également se poser les Flamands.

C'est aussi un problème d'aménagement du territoire. L'urbanisation galopante et effrénée des alentours de l'aéroport, sans aucune considération pour l'activité aéroportuaire, son impact et ses nuisances, a complexifié à outrance les possibilités de solutions.

Mais ce grand problème - complexe et à multiples facettes - que représente le dossier des nuisances sonores aériennes et du survol de Bruxelles doit être résolu rapidement et structurellement.

Une solution doit être trouvée rapidement vu l'entrée en vigueur, à la mi-juin 2016, du règlement

De vluchten hebben ook een invloed op de luchtkwaliteit. Ik kijk vol ongeduld uit naar de resultaten van de studie die de minister daarover heeft besteld. Overigens bestaat ook het risico dat een vliegtuig dat de kanaalroute volgt, neerstort in een dichtbevolkte woonwijk.

Afgezien van gezondheidsproblemen, stellen er zich ook juridische problemen. De Brusselse geluidsnormen worden voortdurend aangevochten.

Er is eveneens een communautair, of eigenlijk economisch aspect dat een rol speelt in dit dossier. Het rijke Vlaanderen ziet zijn economische groei en werkgelegenheid gedwarsboemd worden door een klein dorp van onverzettelijke Brusselaars die hun levenskwaliteit verdedigen. Hoe ver mag de ontwikkeling van de luchthaven gaan? Dat is de vraag die zowel de Brusselaars als de Vlamingen moeten stellen.

Ook door de toenemende verstedelijking in de omgeving van de luchthaven, waarbij geen rekening wordt gehouden met de activiteiten en overlast van die luchthaven, worden de zaken er niet eenvoudiger op.

Nochtans moeten we dringend een structurele oplossing vinden, want in juni 2016 wordt een Europese verordening van kracht die het bijzonder moeilijk zal maken om de exploitatie van de luchthaven te beperken.

In het federale regeerakkoord werd een structurele en definitieve oplossing voor de overlast van vliegtuigen aangekondigd.

De vereniging Pas Question! heeft deze week een aantal interessante voorstellen geformuleerd. In sommige gevallen gaat het om oude maatregelen die weer van onder het stof worden gehaald, zoals het idee om bij voorkeur baan 19 te gebruiken voor vliegtuigen die opstijgen in oostelijke of zuidoostelijke richting, of een wijziging van een aantal van de huidige vliegroutes, zoals de Denutroute en de route boven de Ring.

Er zijn ook meer ingrijpende voorstellen, zoals de afschaffing van de kanaalroute, de afschaffing van de route boven de Ring, de afschaffing van de nachtvluchten of de beperking van het luchtverkeer en de vrachtactiviteiten.

européen relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union européenne. Après cette date, il deviendra extrêmement compliqué d'apporter de quelconques modifications limitant l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National. Pour ce qui est de l'aspect structurel de la solution, l'accord de gouvernement fédéral promet "d'élaborer une solution structurelle et définitive au problème du survol aérien".

Or, des solutions durables en matière de survol aérien existent. Elles sont parfois anciennes ou actualisées, comme c'est le cas de l'utilisation préférentielle de la piste 19 pour les décollages vers l'est et le sud-est, ou de la redéfinition des routes du nord, comme la route Denut ou la route du ring.

Certaines sont résolument volontaristes : suppression de la route du canal, suppression de la route du ring, suppression des vols de nuit ou limitation du trafic et de la croissance des activités de fret. D'autres sont carrément novatrices, comme le recul de la piste 25L.

Ecolo soutient totalement les différentes propositions présentées cette semaine par Pas Question !, une association citoyenne. Nous remercions ses initiateurs et sommes convaincus que ce n'est qu'au travers de propositions et de changements significatifs, voire radicaux, dans l'approche de ce problème de nuisances sonores aériennes que des solutions émergeront. Celles-ci devront être structurelles et diminuer drastiquement le nombre de personnes victimes de ces nuisances.

Pour trouver des solutions durables dans ce dossier, il faudra également se doter d'une autorité de contrôle indépendante, chargée, entre autres, du respect des procédures de vol, et dotée d'un pouvoir de sanction à l'égard des compagnies aériennes. Pour cela, il faut un accord de coopération, nous disait déjà en 2007 un avis du Conseil d'État.

La fameuse "vliegwet", ce projet de loi qu'on annonce pour la fin de l'année, devra donc s'accompagner d'un accord de coopération. L'urgence de son adoption nous préoccupe tous, mais son élaboration devra absolument être concertée avec les Régions concernées. Sans concertation, pas de vliegwet, et sans vliegwet, pas de solutions structurelles. Telle est la situation actuelle.

Ecolo steunt al die voorstellen. Enkel met radicale wijzigingen kunnen we tot een duurzame oplossing komen.

Daarnaast moeten we een onafhankelijk controleorgaan oprichten dat de vliegprocedures kan controleren en sancties aan de luchtvaartmaatschappijen kan opleggen. Daarvoor is een samenwerkingsakkoord nodig, zoals de Raad van State al in een advies van 2007 opmerkte.

De toekomstige 'vliegwet', die voor het einde van het jaar wordt aangekondigd, moet dus gepaard gaan met een samenwerkingsakkoord. Het is hoog tijd dat we daar werk van maken, want zonder overleg komt er geen vliegwet en dus geen structurele oplossing.

Wij moeten tegen juni een politieke oplossing vinden voor dit dossier.

Het politieke haantjesgedrag moet plaats maken voor onderhandelingen en dialoog.

Welke oplossingen stelt de Brusselse regering voor? Hoe zult u die verdedigen bij de federale minister, die momenteel haar plan uitwerkt?

(Applaus bij Ecolo en Groen)

Ce problème à multiples facettes des nuisances aériennes doit trouver une solution politique avant juin prochain.

Le temps de la musculation sera bientôt révolu. Au-delà des différentes procédures juridiques initiées ou envisagées par la Région bruxelloise, la construction d'un rapport de force devra nécessairement et prochainement laisser place à la négociation et au dialogue.

Je voudrais donc terminer en vous posant, ainsi qu'au gouvernement, une question simple en apparence : quel est le plan du gouvernement bruxellois pour aboutir à des solutions structurelles avant juin prochain ? Quelles sont les options défendues par le gouvernement ? Quelle est votre stratégie pour les faire valoir auprès de la ministre fédérale, qui élabore en ce moment son plan ?

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo et de Groen)

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

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).*- *Pourquoi nous faut-il choisir entre travailler ou dormir ? Tel est notre débat aujourd'hui.*

(poursuivant en français)

Le sp.a estime que c'est un faux débat. Aujourd'hui, la question que les gens se posent n'est pas tellement "boulot ou dodo ?" mais plutôt "boulot et dodo ?".

(poursuivant en néerlandais)

En 2010, j'ai été l'un des premiers à tirer la sonnette d'alarme dans le cadre du plan de répartition de M. Schouppe qui fut développé par son successeur, M. Wathelet. Le sp.a craignait en effet que ce nouveau plan menace la qualité de vie des Bruxellois.

Dans le débat d'aujourd'hui, on revient sans cesse sur deux options. Soit nous apprenons à vivre dans une ville survolée de nuit comme de jour, soit on supprime, on déplace l'aéroport ou on en réduit les activités.

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Waarvoor kiezen we: werken of slapen? Daarover gaat de discussie vandaag.

(verder in het Frans)

Mensen maken zich echter zorgen over werken én slapen.

(verder in het Nederlands)

In 2010 was ik een van de eersten die aan de alarmbel trok naar aanleiding van het spreidingsplan van toenmalig staatssecretaris Schouppe, dat zijn opvolger Wathelet verder heeft uitgevoerd. De sp.a protesteerde toen, omdat de leefbaarheid van Brussel werd bedreigd door de nieuwe vliegroutes. In de huidige discussie horen we vaak dat er maar twee oplossingen mogelijk zijn: ofwel leren we ermee leven dat vliegtuigen dag en nacht over het centrum van de stad vliegen, ofwel moet de luchthaven worden gesloten, verplaatst of moeten de activiteiten alleszins worden teruggeschroefd. Dat is de eeuwige mantra in deze discussie.

M. Pinxteren, je ne m'immiscerai pas dans cette discussion, car elle n'a aucune issue. La fermeture ou le déplacement de l'aéroport n'est pas une option envisageable pour Bruxelles et encore moins pour la périphérie. L'aéroport emploie de nombreux jeunes Bruxellois peu qualifiés. La suppression ou le déplacement de l'aéroport reviendrait à mettre ces personnes au chômage.

Cette option n'est pas envisageable non plus sur le plan politique. Il est absurde de croire que nous pourrions conclure un accord avec le gouvernement fédéral induisant pour la Flandre de juguler son plus grand moteur économique et industriel.

Nous devons trouver un compromis équilibré entre le fait de pouvoir dormir et travailler et de préserver la qualité de vie.

(poursuivant en français)

Une solution est possible, qui intégrerait les deux objectifs - pouvoir travailler et dormir -, sans fermer l'aéroport, sans le déplacer, sans perdre les emplois qui y sont liés, sans conflit insurmontable avec la Flandre ou le pouvoir fédéral. Elle est assez simple à mettre en œuvre et elle repose sur deux grands piliers.

(poursuivant en néerlandais)

Il y a dix ans, 320.000 avions décollaient et atterrissaient à Zaventem, alors qu'aujourd'hui ils ne sont que 230.000, presque un tiers de vols en moins.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Et les nuisances pour la Région bruxelloise ont augmenté !

M. Jef Van Damme (sp.a).- C'est exact, et c'est bien là qu'est le problème. Il ne réside pas dans la croissance de l'aéroport, ni dans le conflit entre

Mijnheer Pinxteren, sta me toe te zeggen dat ik niet in die discussie wil meegaan. Ze heeft immers geen uitkomst. De luchthaven sluiten of verplaatsen is geen goede optie voor Brussel en evenmin voor de Rand. Heel veel laaggeschoolde Brusselaars werken daar. We willen de luchthaven toch niet afbouwen en broodnodige jobs voor laaggeschoolden zien verdwijnen? Laten we eerlijk zijn: als er een luchthaven komt in Bierset of Oostende, worden de laaggeschoolde Brusselse jongeren die nu een baan in de luchthaven van Zaventem hebben, werkloos. Ze kunnen onmogelijk elke dag urenlang naar hun werk pendelen.

Het verplaatsen, sluiten of afbouwen van de luchthaven is vanuit economisch oogpunt dus geen goede oplossing. Maar ook vanuit politiek oogpunt zou het geen goede beslissing zijn. Het is namelijk onzinnig te denken dat we met de federale regering een akkoord kunnen sluiten, waardoor Vlaanderen zijn grootste industriële en economische motor aan banden zou leggen. Wie zo iets beweert, kan hier veel applaus oogsten, maar het is gewoon geen optie.

Als we tot een echte oplossing willen komen, moeten we een evenwicht vinden tussen slapen en werken en moet de leefbaarheid van Brussel worden gegarandeerd.

(verder in het Frans)

Het is mogelijk om werken en slapen te verzoenen zonder de luchthaven te sluiten en de werkgelegenheid die ze biedt te verliezen, en zonder eindeloos conflict met Vlaanderen of de federale regering.

(verder in het Nederlands)

Wij vergeten wel eens dat er tien jaar geleden nog 320.000 vliegtuigen opstegen of landden in Zaventem. Vandaag zijn het er 230.000. Bijna een derde minder!

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Maar de overlast voor het Brussels Gewest is toegenomen!*

De heer Jef Van Damme (sp.a) *(in het Frans).*- *Dat is inderdaad het probleem. Het probleem is niet de groei van de luchthaven of het conflict*

économie et viabilité de la ville.

(poursuivant en néerlandais)

Le survol de Bruxelles relève bien d'un choix politique !

(poursuivant en français)

Et c'est également un choix politique de toucher davantage de gens qu'il y a dix ou quinze ans, qu'il s'agisse de Bruxellois, de Flamands ou de Wallons.

(poursuivant en néerlandais)

Nous pouvons résoudre ce problème de deux manières. Il convient en priorité d'interdire les vols de nuit, comme le prévoit l'accord de gouvernement. Pourquoi ce qui est envisageable pour de grands aéroports européens comme Paris et Francfort ne pourrait-il pas l'être pour Zaventem ?

(Remarques de Mme Durant)

Mme Durant, on peut discuter de savoir si la nuit commence à 22h ou 23h. Il s'agit surtout de nous permettre de dormir la nuit, tout en tenant compte du développement économique de l'aéroport.

Il y aura évidemment toujours des atterrissages et des décollages, principalement en journée. Les routes aériennes devraient être déterminées par des experts internationaux, en fonction de la répartition de la population et non des limites régionales.

Mme Isabelle Durant (Ecolo).- Et pourquoi avez-vous toujours défendu le contraire au Parlement européen ? Pourquoi tout le monde a-t-il voté pour cette nouvelle directive qui va nous empêcher de diminuer les vols de nuit ?

tussen economie en leefbaarheid in de stad.

(verder in het Nederlands)

Het is een politieke keuze om vliegtuigen over het Brussels Gewest te sturen!

(verder in het Frans)

Het is net zozeer een politieke keuze om meer mensen overlast te bezorgen, zowel in Brussel als in Vlaanderen en Wallonië.

(verder in het Nederlands)

Dat is het probleem dat wij moeten aanpakken. Het kan met twee maatregelen worden opgelost. Ten eerste moet er, zoals in het regeerakkoord staat, een verbod op nachtvluchten komen. Er wordt geopperd dat een verbod economisch niet haalbaar is, maar voor grote Europese luchthavens, zoals die van Parijs en Frankfurt, kan dat wel. Waarom zou een deel van de nachtvluchten in Zaventem dan niet kunnen worden afgebouwd? Waarom zouden alle nachtvluchten op termijn niet afgeschaft kunnen worden?

(Opmerkingen van mevrouw Durant)

Mevrouw Durant, of de nachtperiode ingaat om tien of om elf uur 's avonds, daarover valt te praten. Het belangrijkste is dat we 's nachts kunnen slapen. En dat er rekening gehouden wordt met de economische ontwikkeling van de luchthaven.

Natuurlijk zullen er vooral overdag, en in het begin ook 's nachts, nog vliegtuigen opstijgen en landen. Wij moeten dan het eenvoudige en objectieve criterium toepassen dat mevrouw Durant naar ik meen zelf heeft proberen te introduceren. We moeten ons afvragen hoeveel mensen er onder de vliegroutes wonen en onder de geluidsoverlast lijden. Enkele internationale experts zouden de vliegroutes moeten bepalen. Daarbij zouden ze rekening moeten houden met de spreiding van de bevolking, niet met de gewestgrenzen.

Mevrouw Isabelle Durant (Ecolo) *(en néerlandais).*- *Waarom hebt u altijd het tegenovergestelde verdedigd in het Europees Parlement? Waarom heeft iedereen de nieuwe richtlijn goedgekeurd die ons zal verhinderen om het aantal nachtvluchten te beperken?*

(Rumeurs)

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais)*.- *Une solution peut être trouvée qui maintiendrait un certain nombre de vols au-dessus de Bruxelles, répartis suivant la densité de population. M. Van Goidsenhoven, si ce principe est appliqué, la zone du canal qui est l'une des plus densément peuplées de Bruxelles, sera moins survolée.*

(poursuivant en français)

Je m'étonne donc un peu quand je vous entends dire qu'il faut protéger la zone du canal parce qu'elle est densément peuplée - constat sur lequel je suis à 200% en accord avec vous - alors que votre ministre décide tout le contraire après l'entrée en vigueur du moratoire. C'est votre ministre qui a décidé, avec une adaptation technique, d'augmenter le nombre de vols au-dessus de cette zone avec les nuisances qui y sont liées.

Je ne comprends dès lors pas votre discours.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La ministre est revenue à la règle légale...Vous ne comprenez rien, vous ne faites que distribuer les bons bulletins, aujourd'hui.

M. Jef Van Damme (sp.a).- Vous dites vouloir protéger cette zone, et vous ne le faites pas, alors que c'est vous qui êtes aux commandes. Soyez cohérents au sein de votre parti...

(Applaudissements sur les bancs du sp.a)

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

M. Marc-Jean Ghysse (PS).- Depuis plus de trente ans, notre Région est noyée dans un marasme politique au sujet du survol aérien. Aujourd'hui, plus de 1.200.000 personnes sont toujours victimes des nuisances aériennes et de ce que l'on peut dénoncer comme un scandale environnemental, sanitaire et de sécurité publique.

Outre le phénomène "Nimby" en vigueur dans certaines zones et les problèmes communautaires, il y a également une totale méconnaissance de ce dossier par la ministre fédérale en charge de cette matière, Mme Galant.

M. Antoine Wilhelmi, porte-parole de Pas

(Rumoer)

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Er kan zeker een oplossing gevonden worden waarbij er nog altijd een aantal vliegtuigen over Brussel vliegt. Maar die vluchten moeten dan wel worden gespreid, naargelang de bevolkingsdichtheid. Mijnheer Van Goidsenhoven, als dat principe wordt toegepast, zal de kanaalzone minder worden overvlogen. Op dit ogenblik is het immers een van de dichtstbevolkte gebieden van Brussel.

(verder in het Frans)

Het verbaast me enigszins dat ik u hoor zeggen dat we de kanaalzone moeten beschermen omdat ze dichtbevolkt is, terwijl uw minister het tegendeel beslist heeft sinds het moratorium van kracht werd. Via een technische aanpassing heeft ze het aantal vluchten boven de kanaalzone net opgevoerd.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans)*.- *De minister is teruggekeerd naar wat wettelijk vastgelegd was. U begrijpt er niets van.*

De heer Jef Van Damme (sp.a) *(in het Frans)*.- *U zegt dat u de kanaalzone wilt beschermen, maar dat doet u niet, terwijl uw partij de teugels in handen heeft.*

(Applaus bij de sp.a)

De voorzitter.- De heer Ghysse heeft het woord.

De heer Marc-Jean Ghysse (PS) *(in het Frans)*.- *Het Brussels Gewest wordt al ruim dertig jaar geplaagd door de politieke stilstand in het dossier over het vliegverkeer. Momenteel hebben meer dan 1,2 miljoen mensen last van vlieglawaai. Naast het nimby-fenomeen en de communautaire problemen, is ook het totale gebrek aan dossierkennis van federaal minister Galant niet bepaald bevorderlijk voor een oplossing.*

De heer Wilhelmi, woordvoerder van Pas Question!, vindt trouwens dat federaal minister Galant niet veel ijver aan de dag legt en dat haar personeel dat zich met het dossier bezighoudt, de materie niet voldoende kent. Een bijkomend

Question ! considère d'ailleurs que : "Jacqueline Galant ne fait pas grand-chose" et que "les gens qu'elle affecte à ce dossier ne sont manifestement pas à niveau". À cela, ajoutons le manque de professionnalisme de Belgocontrol qui ne fait rien pour faire respecter les routes aériennes et, bien entendu, la volonté de vouloir développer à tout crin l'aéroport de Bruxelles National.

L'objet de ce débat n'est pas de refaire l'historique de ce dossier complexe, mais bien d'aller à l'essentiel pour appréhender au mieux les derniers éléments pouvant nous permettre de trouver une solution structurelle et d'agir dans l'intérêt de tous les Bruxellois et des habitants de la périphérie. Pour rappel, en juin 2016, une directive européenne figura la situation des aéroports de l'Union européenne.

Mme la ministre, dans vos dernières actions, à la suite de la décision unilatérale du 19 juin dernier de Mme Galant de surcharger la route du canal, une procédure en conflit d'intérêts a été déclenchée. Cette procédure avait pour effet de suspendre la décision et de provoquer une réunion du Comité de concertation qui s'est tenue le 16 septembre 2015. Les Bruxellois espéraient le maintien de cette suspension, mais la procédure en conflit d'intérêts introduite par la Région bruxelloise contre le survol du canal a été rejetée.

Mme Galant estime que, certes, le NOTAM (Notice to Airmen, message aux navigants aériens) du 19 juin génère un peu plus de trafic sur la zone du canal, mais uniquement d'avions à émissions sonores plus faibles. Cela ne pose guère problème, donc.

Cette semaine, les experts du mouvement citoyen Pas question ! proposent un plan qui permettrait de réduire de 70% le nombre de victimes du survol de Bruxelles et de la périphérie.

Un plan basé sur deux grands principes : d'abord, le respect de bonnes pratiques, comme nous le revendiquons depuis des années, à savoir réduire les nuisances nocturnes dans le respect des normes de l'OMS et en évitant le survol des zones les plus densément peuplées ; ensuite, le respect de l'arrêté bruit de la Région de Bruxelles-Capitale et des directives européennes en la matière.

Ce plan durable comprend trois parties :

probleem is het gebrek aan professionalisme van Belgocontrol, dat niets doet om ervoor te zorgen dat juiste vliegroutes worden gevolgd, en de wil om Brussels Airport koste wat kost te laten groeien.

Ik wijs erop dat er in juni 2016 een Europese richtlijn over luchthavens komt.

Mevrouw de minister, na de eenzijdige beslissing van federaal minister Galant om de kanaalzone met extra vliegverkeer te belasten, maakte u een belangenconflict aanhangig. Door die procedure werd de beslissing opgeschort. Het Overlegcomité vergaderde op 16 september over de kwestie. De Brusselaars hoopten dat de opschorting zou standhouden, maar het belangenconflict dat het Brussels Gewest inleidde, werd verworpen.

Mevrouw Galant is van mening dat de NOTAM (Notice to Airmen, een nieuwsbericht voor piloten) van 19 juni aanleiding geeft tot wat meer verkeer boven de kanaalzone, maar alleen met minder lawaaierige toestellen. Er is dus volgens haar geen probleem.

Deze week stellen experts van burgerbeweging Pas question! een plan voor waardoor het aantal slachtoffers van vlieglawaaai in Brussel en de Rand met 70% zou worden teruggedrongen. Het plan is gebaseerd op twee belangrijke principes: goede praktijken hanteren en het arrest van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Europese richtlijnen over vliegtuiglawaai volgen.

Het duurzame plan bestaat uit drie delen:

- de afbouw of aanpassing van de nachtvluchten;

- de optimalisatie van de vliegroutes naar het oosten;

- de optimalisatie van de vliegroutes naar het westen.

Mijn fractie is zich ervan bewust dat het dossier een structurele oplossing moet krijgen, waarvoor rekening wordt gehouden met gezondheid, economie, milieu en openbare veiligheid.

Er wacht u een zware taak, mevrouw de minister, want u moet een dialoog aangaan die dreigt uit te draaien op een dovemansgesprek, zoals blijkt uit de voorgeschiedenis van het dossier.

- la suppression ou l'adaptation des activités nocturnes (22h-7h) ;

- l'optimisation de la configuration est ;

- l'optimisation de la configuration ouest.

Il repose aussi sur une diminution du nombre de personnes survolées et sur la réduction des nuisances causées par les routes aériennes.

Mon groupe politique a conscience du fait qu'il faut résoudre de manière structurelle ce dossier problématique pour la santé, l'économie, l'environnement et la sécurité publique.

De 1954 à 2014, les éditions Casterman ont publié une série d'albums : "Martine à la ferme", "Martine en voyage", "Martine à la mer", "Martine à la montagne", "Martine en avion"... Martine est une petite fille d'une dizaine d'années qui vit au quotidien des aventures qui lui font découvrir la vie. C'est naïf, sympa, et le créateur de la BD Gilbert Delahaye rencontrera un très grand succès mondial.

Aujourd'hui, j'ai un peu le sentiment que Jacqueline Galant joue à "Martine au gouvernement" ! Et votre tâche, Mme la ministre, sera très ardue, car vous aurez à discuter avec "Martine au gouvernement", une discussion qui risque de tourner au dialogue de sourds ainsi que le montre l'historique du dossier. Je suis désolé d'avoir ainsi attaqué "Martine" en l'absence de M. De Wolf !

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Et que dites-vous alors de Melchior, qui nous a apporté son cadeau de roi mage ?

M. Marc-Jean Ghysse (PS).- J'évoque le seul présent, M. Van Goidsenhoven. Le débat d'aujourd'hui est d'ailleurs l'occasion de faire le point sur différentes questions qui restent posées. Visiblement, les objectifs n'ont pas été clairement définis en septembre, lors de la réunion du Comité de concertation avec le gouvernement fédéral. Un groupe de travail est toutefois annoncé. Quelle sera sa mission, Mme la ministre ? Quelles seront ses échéances et s'est-il déjà réuni ?

Après le placement des quatre nouveaux

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Wat zegt u dan over voormalig federaal minister Melchior Wathelet, die ons een 'cadeau' kwam brengen, alsof hij een van de drie koningen was?*

De heer Marc-Jean Ghysse (PS) *(in het Frans).*- *Ik heb het over de huidige toestand in de politiek, mijnheer Van Goidsenhoven. Blijkbaar zijn er in september tijdens de vergadering van het Overlegcomité nog geen duidelijke doelstellingen vastgelegd. Er is wel een werkgroep aangekondigd. Mevrouw de minister, welke opdracht krijgt die en wanneer moet hij klaar zijn? Hebben er al vergaderingen plaatsgevonden?*

Hoeveel processen-verbaal werden er na de plaatsing van vier nieuwe geluidsmeters

sonomètres, des procès-verbaux d'infractions ont à nouveau été dressés et le gouvernement bruxellois s'est engagé à poursuivre les contraintes. Quel en est le nombre ? Quel est le nombre de compagnies concernées ? Et quelle évolution la procédure d'exécution de ces contraintes suit-elle ?

En vue de faire respecter le jugement en cessation environnementale du 31 juillet 2014, comptez-vous poursuivre la réclamation des astreintes ? Où en est cette procédure d'exécution de la décision ?

Une action en cessation environnementale à la suite du rejet de la suspension du NOTAM du 19 juin va-t-elle enfin être intentée ? Ou bien allons-nous laisser Martine jouer la montre jusqu'en juin 2016, date d'entrée en vigueur du règlement européen qui laissera peu de liberté aux États membres de l'Union européenne pour modifier les plans de vol ?

Un durcissement de l'arrêté bruit est-il prévu ? Une étude serait en cours. Quand pourrions-nous en disposer et quels sont les risques qui seraient engendrés par cette modification ?

Enfin, si je me réjouis avec M. Pinxteren du plan proposé par les experts de Pas Question !, je serai néanmoins assez prudent. Avez-vous la possibilité de juger de sa pertinence et de la méthodologie utilisée ? Quelles solutions transitoires pourraient-elles être proposées ?

(Applaudissements sur les bancs du PS)

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

M. Benoît Cerexhe (cdH). - Le débat inscrit aujourd'hui à l'ordre du jour de notre parlement aura eu le mérite de faire sortir la ministre fédérale de la Mobilité de son immobilité et de son mutisme. Cela faisait un an que nous attendions cela ! Aujourd'hui, grâce à l'organisation de ce débat et par presse interposée, elle annonce qu'elle se donne deux mois, pas un de plus, pour trouver la solution à tous les problèmes générés par l'aéroport de Bruxelles National.

Acceptons-en l'augure, même si pour ma part, je ne puis qu'être des plus sceptiques quand j'entends la ministre venir nous dire que le dossier n'est pas communautaire. Quelle naïveté ! Cela fait quinze ans que ce problème est communautaire, mais depuis que Mme Galant est là, il ne l'est plus !

opgesteld? Om hoeveel luchtvaartmaatschappijen gaat het? Hoe zit het met de betaling van de boetes?

Zult u de dwangsommen naar aanleiding van de milieustakingsvordering van 31 juli 2014 blijven innen?

Wordt er eindelijk werk gemaakt van een milieustakingsvordering naar aanleiding van de opschorting van de NOTAM van 19 juni? Of laten we federaal minister van Mobiliteit Galant tijdrekken tot in juni 2016, wanneer de nieuwe Europese regelgeving van kracht wordt? Lidstaten van de Europese Unie zullen dan zeer sterk worden beknot in hun mogelijkheden om vluchtroutes te wijzigen.

Zult u het Geluidsbesluit strenger maken? Er zou momenteel een studie lopen. Wanneer krijgen we die te zien? Wat zijn de risico's van een aanpassing?

Ik verheug me net als de heer Pinxteren over het plan van de experts van Pas Question!, maar wil toch voorzichtig blijven. Zult u dat plan laten beoordelen? Zouden er overgangso oplossingen kunnen worden voorgesteld?

(Applaus bij de PS)

De voorzitter. - De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).* - *Dit debat heeft de verdienste dat het het immobilisme en de zwijgzaamheid van de federale minister heeft doorbroken. Ze heeft nu aangekondigd dat ze binnen twee maanden een oplossing wil aanreiken voor alle problemen die door de luchthaven van Brussel Nationaal worden veroorzaakt.*

Dat is goed nieuws, maar ik ben bijzonder sceptisch wanneer ik de minister hoor zeggen dat het geen communautair dossier is. Dat is bijzonder naïef.

M. Vincent De Wolf (MR).- C'est vrai qu'au cdH, vous avez des leçons à donner ! Vous avez un bilan magnifique en la matière.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Elle dit également que le problème n'est pas spécifiquement bruxellois. J'ai, je vous avoue, énormément d'inquiétudes quand j'analyse l'ensemble des gestes que la ministre Galant a posés depuis qu'elle est en fonction, car ce sont des gestes hostiles à Bruxelles.

Il s'agit du déplacement de la route du ring vers le canal, dénoncé par vos propres équipes, dont M. Van Goidsenhoven, pour lequel la Région bruxelloise a dû introduire une procédure en conflit d'intérêts.

Il s'agit également du recours que l'État fédéral a introduit contre l'ordonnance du 31 juillet 2014, considérant qu'il ne fallait pas d'étude d'incidences et qu'il n'était pas nécessaire de consulter la population. Est-ce la manière dont on va travailler ?

M. Vincent De Wolf (MR).- Pour le moratoire, c'est effectivement le cas. Et le tribunal est ressaisi de la question.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Il s'agit encore du non-respect de l'ordonnance. Vous recevez comme moi des centaines de courriels à propos de ce virage à gauche qui persiste toujours, et de manière large. Les populations de nos communes en souffrent quotidiennement.

Il s'agit aussi du déroulement du tapis rouge pour DHL et des 114 millions d'euros d'investissements de cette société à Zaventem. C'est cela que vous voulez : le développement du fret ?

De même, l'octroi de droits de trafic pour Ethiopian Airlines va-t-il dans le bon sens ? Cela fait-il partie des signaux qui doivent rassurer les Bruxellois ?

Je citerai encore l'abandon du projet de ligne de train vers l'aéroport de Charleroi, qui aurait pu décharger Bruxelles National de ses projets de développement du low cost. Quand on parle de synergies entre Bruxelles et les aéroports régionaux, c'est évidemment ce genre d'initiatives qu'il faut soutenir.

Mme la ministre, cela fait aujourd'hui un an que le

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *De cdH heeft ons niet de les te lezen. Uw palmares is niet bepaald positief.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *De minister zegt ook dat het probleem geen typisch Brussels probleem is. De acties die mevrouw Galant sinds haar aantreden heeft ondernomen, zijn echter steevast negatief voor Brussel.*

Ik denk bijvoorbeeld aan de verplaatsing van de route boven de Ring naar het kanaal, waarvoor het Brussels Gewest een belangenconflict heeft moeten invoeren.

Ik denk voorts aan het beroep dat de federale overheid heeft aangetekend tegen de ordonnantie van 31 juli 2014 omdat ze vindt dat een effectenstudie en een raadpleging van de bevolking overbodig zijn. Is dat een manier van werken?

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Voor het moratorium is dat inderdaad het geval. De zaak is opnieuw aanhangig gemaakt.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *De ordonnantie wordt met voeten getreden. De inwoners van onze gemeenten ondervinden nog altijd hinder van de bocht naar links.*

Ik denk ook aan de manier waarop de rode loper wordt uitgerold voor DHL. Is het dat wat u wilt, een uitbreiding van het vrachtverkeer?

Verder is er nog de toekenning van verkeersrechten aan Ethiopian Airlines. Dat zijn geen signalen die de Brusselaars geruststellen.

En dan heb ik het nog niet over de stopzetting van het project van een spoorverbinding naar de luchthaven van Charleroi, die Brussel Nationaal had kunnen ontlasten. Het is nochtans dat soort initiatieven dat men moet steunen als men synergieën tussen Brussel Nationaal en de gewestelijke luchthavens wil ontwikkelen.

Tien maanden geleden verklaarde u dat minister Galant, op uw verzoek, werkgroepen zou oprichten om naar structurele oplossingen te zoeken voor de hinder die door de luchthavenactiviteiten wordt

gouvernement fédéral est en place. Il y a environ dix mois, vous nous disiez que la ministre Galant avait prévu, à votre demande, de mettre en place des groupes de travail pour plancher, en concertation, sur la recherche de solutions structurelles aux nuisances de plus en plus insupportables générées par le développement frénétique - je pourrais dire métastatique - des activités de l'aéroport de Bruxelles National.

Vous l'ignorez peut-être dans ce parlement, mais il y a quelques semaines, M. De Wolf distribuait dans une partie de Bruxelles un toutes-boîtes dans lequel il se réjouissait que depuis le 2 avril, les avions décollant de Zaventem "ne survolent définitivement plus votre zone d'habitation. Cette bonne nouvelle est le fruit de notre démonstration." Cela a été envoyé partout dans ma commune.

(Rumeurs)

Les habitants des quartiers de ma commune ont été très heureux de voir M. De Wolf si content ! Et ils restent sans doute très contents de la situation actuelle ! Je tiens ce document à disposition de ceux qui ne l'ont pas reçu.

(Applaudissements)

M. Vincent De Wolf (MR).- M. Cerexhe, il faut lire tout le document ! On s'y réjouit que le moratoire soit mis en œuvre...

Vous m'avez aussi entendu dire que nous demandions à Belgocontrol de sanctionner les survols qui avaient encore lieu, mais également que ce n'était pas la solution au problème et qu'il fallait s'occuper des survols qui continuaient. Tout cela est dans ce document.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Les habitants ont jugé, vous étiez très content et tout le monde était très content.

M. Vincent De Wolf (MR).- Vous essayez de diaboliser. Ce sont les jeux politiques que je dénonçais tout à l'heure !

M. Bernard Clerfayt (FDF).- Pas de jeu politique ? Le MR schaarbeekois m'interpelle sur l'augmentation récente des bruits d'avions. Je vais le renvoyer directement chez M. De Wolf.

veroorzaakt.

De heer De Wolf heeft enkele weken geleden in een deel van Brussel een foldertje gebust waarin hij zich verheugt over het feit de inwoners sinds 2 april niet langer worden gestoord door vliegtuigen die van Zaventem opstijgen. Volgens hem is dat goed nieuws te danken aan zijn acties.

(Rumoer)

De inwoners van mijn gemeente waren heel blij te vernemen dat de heer De Wolf zo tevreden is. Ik heb hier een foldertje bij voor wie het niet zou hebben ontvangen.

(Applaus)

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Mijnheer Cerexhe, u moet het volledige document lezen. Daarin staat dat wij blij zijn dat het moratorium wordt toegepast.*

In het document staat voorts dat wij aan Belgocontrol hebben gevraagd om sancties op te leggen wanneer er toch nog vluchten boven die gemeenten plaatsvinden, maar ook dat er aan een definitieve oplossing moet worden gewerkt

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *De inwoners hebben vooral gelezen dat u zeer blij was.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Het is dit soort politieke spelletjes dat ik daarnet heb aangeklaagd.*

De heer Bernard Clerfayt (FDF) *(in het Frans).*- *Als de Schaarbeekse MR mij nogmaals interpelleert over het toegenomen vliegtuiglawaai, zal ik ze direct naar de heer De Wolf doorverwijzen.*

(Applaudissements)

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Tout comme nous avons été très impressionnés par le grand numéro de M. De Wolf à la veille des élections, avec un huissier de justice demandant l'arrêt des vols au-dessus de la commune d'Etterbeek. C'est là votre souci de la défense de l'ensemble des Bruxellois !

M. Vincent De Wolf (MR).- Vous racontez n'importe quoi !

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Depuis, vous avez dû, Mme la ministre, montrer les dents et signifier au gouvernement les astreintes qu'imposait l'ordonnance rendue le 31 juillet 2014 par le Tribunal de première instance de Bruxelles, afin de forcer la ministre fédérale de la Mobilité - ou de l'Immobilité - à nouer une forme de dialogue avec la Région et à réunir les groupes de travail.

J'aimerais savoir où en sont ces travaux. Je crains de connaître la réponse, à entendre Mme Galant déclarer à la Chambre des représentants qu'elle travaille seule, en silence et durement à une "vliegwet". Cette dernière ne fera que cliquer la situation actuelle, en supprimant toute possibilité ultérieure de modifier les routes et les conditions d'exploitation de l'aéroport. Ce serait inacceptable et humainement intolérable pour le million de Bruxellois qui souffrent de ces nuisances incessantes.

Et cela, par soumission aux seuls intérêts de l'aéroport et des entreprises qui y sont implantées. J'entends bien le discours de M. Van Damme sur l'emploi, mais je rappelle que très peu de Bruxellois sont employés à Bruxelles National. Mme Galant a fait déplacer, cet été, six vols de nuit journaliers de la route du ring vers la route du canal, malgré l'action en conflit d'intérêts engagée par la Région bruxelloise. Qui défendez-vous, M. Van Goidsenhoven ? Les Bruxellois ou le gouvernement fédéral ?

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- C'est une question que vous auriez pu vous poser du temps de M. Wathelet.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- "Ce ne sont que cinq ou six vols par jour", disait pour se justifier Mme Galant, devenue en l'espace d'un an la porte-parole de DHL, de Macquarie - dont elle refuse toujours

(Applaus)

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Aan de vooravond van de verkiezingen heeft de heer De Wolf samen met een gerechtsdeurwaarder de stopzetting van de vluchten boven Etterbeek geëist. Is dat de manier waarop u alle Brusselaars verdedigt?*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *U kraamt complete onzin uit!*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *De minister heeft sindsdien met dwangsommen moeten dreigen om de federale minister van Mobiliteit, of eerder van Immobilité, te verplichten om een dialoog met het Brussels Gewest aan te knopen en de werkgroepen samen te roepen.*

Hoe ver zijn die werkgroepen ondertussen gevorderd? Als ik mevrouw Galant in de Kamer hoor zeggen dat ze alleen en in stilte aan een vliegwet werkt, vrees ik dat die wet gewoon de huidige situatie zal vastleggen en het niet meer mogelijk zal maken om achteraf de vliegroutes en de exploitatievoorwaarden van de luchthaven te wijzigen. Dat zou onaanvaardbaar zijn voor het miljoen Brusselaars dat constant overlast ondervindt.

De belangen van de luchthaven en van de bedrijven die er gevestigd zijn staan duidelijk voorop. De heer Van Damme heeft het over de werkgelegenheid gehad, maar er werken maar weinig Brusselaars in Brussel Nationaal.

Mevrouw Galant heeft deze zomer zes nachtvluchten van de route boven de Ring naar de kanaalroute verplaatst, ondanks het belangenconflict dat het Brussels Gewest had ingeroepen. Wie verdedigt u, mijnheer Van Goidsenhoven, de Brusselaars of de federale regering?

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Dat is een vraag die u zich had kunnen stellen ten tijde van minister Wathelet.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Het zijn maar vijf of zes vluchten per nacht, verdedigde mevrouw Galant zich, maar dat zijn evenveel keren dat de Brusselaars uit hun slaap*

de divulguer le contrat signé par le gouvernement fédéral, alors que des procédures sont en cours -, du Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) et d'Ethiopian Airlines. Mais ce sont là cinq à six occasions par nuit, pour les Bruxellois survolés, d'être réveillés ou perturbés dans leur sommeil, dans les quartiers les plus densément peuplés de notre Région

M. Vincent De Wolf (MR).- Vous avez soutenu le Plan Wathelet, qui a eu des conséquences bien pires sur la route du canal. Vous avez fait une interpellation en ce sens !

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- M. Cerexhe, vous êtes vraisemblablement frappé d'amnésie !

M. Benoît Cerexhe (cdH).- La situation est devenue explosive. Le gouvernement fédéral n'a de cesse de parler du développement économique de l'aéroport de Bruxelles National sans jamais faire preuve de la moindre empathie pour les riverains, la qualité de vie, la santé et la sécurité de manière générale. Dans ses discours, jamais au grand jamais, le directeur général de l'aéroport ne fait allusion à la qualité de vie des riverains ou à l'équilibre à trouver entre développement économique et santé. C'en est trop ! Certains n'ont à la bouche que les mots "croissance" et "développement économique" !

Du côté du gouvernement fédéral toujours, j'ai toutes les raisons de douter de la façon dont Belgocontrol influence la manière dont les avions décollent et atterrissent à l'aéroport de Bruxelles National.

M. Vincent De Wolf (MR).- J'ai été très clair dans mon intervention en disant qu'il fallait sanctionner le non-respect des routes.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Le gouvernement détermine les règles à suivre et Belgocontrol est censé les faire respecter.

Bruxelles et ses riverains n'ont jamais autant été survolés qu'aujourd'hui, avec un degré de nuisance toujours plus fort et toujours plus insupportable. Mme d'Ursel en a fait tout à l'heure la démonstration.

Madame la ministre, avec vos armes - l'arrêté bruit,

dreigen te worden gewekt, en dat in de dichtst bevolkte wijken van het gewest. Mevrouw Galant is in een jaar tijd duidelijk de woordvoerder geworden van DHL, Macquarie, VOKA en Ethiopian Airlines.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *U hebt het plan-Wathelet gesteund, dat nog veel ergere gevolgen had voor de kanaalroute.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Mijnheer Cerexhe, u lijdt duidelijk aan geheugenverlies.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *De situatie is explosief. De federale overheid heeft het voortdurend over de economische ontwikkeling van de luchthaven, maar heeft geen aandacht voor de levenskwaliteit, de gezondheid en de veiligheid van de omwonenden.*

Ik vraag mij ook af in welke mate Belgocontrol bepaalt op welke manier de vliegtuigen moeten opstijgen en landen.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Ik heb duidelijk gezegd dat elke afwijking van de vliegroutes moet worden bestraft.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *De regering bepaalt de regels en Belgocontrol wordt geacht die te doen naleven.*

Er hebben nog nooit zo veel vliegtuigen boven Brussel gevlogen. De overlast wordt alsmaar groter.

Mevrouw de minister, het ontbreekt u niet aan wapens, zoals de geluidsnormen, de dwangsommen, de beroepen en de

les astreintes, les recours et les procédures en conflit d'intérêts -, vous vous battez. Les moyens ne manquent pas, mais ont-ils seulement une influence sur les acteurs principaux que sont le gouvernement fédéral, Brussels Airport, Belgocontrol et les compagnies aériennes ? On dit que toucher au portefeuille fait souvent mal, mais combien de ces acteurs paient-ils leurs amendes ? Ne devrait-on pas songer à en augmenter les montants, pour pénaliser encore davantage les compagnies ?

Je le répète, Bruxelles n'a jamais été autant survolée depuis dix ans, et ce, avec un mépris total des autorités aéroportuaires à l'égard des riverains. Il est temps de dire à la ministre fédérale, à Brussels Airport et aux compagnies aériennes qu'il est désormais dans leur intérêt de voir se dégager une solution structurelle pour cet aéroport. À force de minimiser ces nuisances et de ne pas en parler - je fais ici référence aux propos du directeur de Brussels Airport -, à force de procédures, d'actions judiciaires et autres, c'est de l'avenir même de l'aéroport et de son bon fonctionnement dont il sera à terme question.

L'aéroport n'a toujours pas compris, et la Flandre non plus - quoiqu'en dise Mme Galant, qui ne veut pas en faire un dossier communautaire - que si le développement frénétique de Zaventem ne s'accorde pas à la réalité et à la légitimité des doléances exprimées à quelques kilomètres de là, et que si les décisions de justice - celle du 31 juillet 2014 comme celle du 9 juin 2005, mais aussi les autres - continuent à ne pas être prises en considération et à être bafouées, c'est l'activité même de l'aéroport qui sera menacée à terme.

Madame la ministre, je l'ai déjà dit, Bruxelles n'a jamais été autant survolée que depuis l'entrée en vigueur du Plan Galant de survol de Bruxelles. Celui-ci, non content d'instaurer un survol massif des communes de l'est de Bruxelles, ne respecte pas l'ordonnance du 31 juillet 2014 qui supprimait les deux virages à gauche. Certes, aujourd'hui, sur le papier, nous n'avons plus deux virages à gauche, mais nous avons un virage à gauche doublement élargi, qui continue à survoler les zones normalement exclues de tout survol par décision judiciaire.

De même, le Plan Galant a choisi de transférer sur le canal et sur les communes densément peuplées de la Région des vols que la Flandre ne souhaitait

belangenconflicten, maar volstaan die om de voornaamste spelers te treffen, namelijk de federale regering, Brussels Airport, Belgocontrol en de luchtvaartmaatschappijen? Men zegt vaak dat het pijn doet wanneer men aan iemands portefeuille raakt, maar hoeveel boetes worden er betaald? Moeten we de bedragen niet verhogen?

Het is hoog tijd dat wij de federale minister, Brussels Airport en de luchtvaartmaatschappijen duidelijk laten verstaan dat het in hun eigen belang is om een structurele oplossing uit te werken. Als zij geen rekening houden met de omwonenden en de gerechtelijke beslissingen met voeten blijven treden, dreigen de activiteiten van de luchthaven immers op termijn in het gedrang te komen.

Door het plan-Galant zijn er heel wat meer vluchten boven het oosten van Brussel. Het plan lapt de ordonnantie van 31 juli 2014, die de twee bochten naar links afschaft, volledig aan zijn laars. De bocht naar links is verbreed, waardoor er nog altijd vliegtuigen boven zones vliegen die verboden zijn bij gerechtelijke beslissing.

Het plan-Galant heeft ook vluchten die Vlaanderen niet meer boven de Ring wilde laten passeren naar het kanaal en naar dichtbevolkte wijken in Brussel verplaatst.

Tot slot lijken de procedures met betrekking tot de windnormen met een bijzonder grote soepelheid te worden geïnterpreteerd in het nadeel van de Brusselaars.

Het plan-Galant is ondertussen zes maanden van kracht. Welke conclusies hebt u getrokken? Deelt u mijn analyse van de situatie? Welke acties zult u ondernemen?

Voor het eerst sinds 2009 is het plafond van 16.000 nachtelijke vliegbewegingen overschreden, tussen september 2014 en september 2015. Mijnheer De Wolf, vindt u dat wij ons over deze overschrijding moeten verheugen, in naam van de economische ontwikkeling van de luchthaven?

plus voir passer au-dessus du ring de Bruxelles.

Enfin, les procédures relatives aux normes de vent semblent aujourd'hui, selon une action intentée aujourd'hui par des riverains, appliquées avec une souplesse d'interprétation extraordinaire et grandement défavorable à Bruxelles et à ses riverains.

Cela fait aujourd'hui six mois que le Plan Galant est d'application. Quelles sont les conclusions que vous en tirez ? Partagez-vous mon analyse de la situation ? Surtout, quelles sont les suites que vous comptez donner à celles-ci ? La Région s'était largement mobilisée en intentant diverses actions contre le plan précédent du gouvernement fédéral. Vous avez entre autres entamé une procédure en conflit d'intérêts. De quelle manière allons-nous procéder à l'avenir ?

Pour la première fois depuis 2009 et la révision à la baisse du nombre maximum de mouvements de nuit autorisés à Zaventem - pour rappel, 16.000 mouvements, dont 5.000 décollages maximum -, le plafond de 16.000 mouvements a été dépassé. J'ignore si vous vous en réjouissez, M. De Wolf, mais en tout cas, moi pas !

Entre septembre 2014 et septembre 2015, sur une période d'un an donc, les autorités aéroportuaires elles-mêmes ont reconnu sur leur site que le seuil de 16.000 a été dépassé, pour s'établir à 16.445 vols exactement. Estimez-vous, M. De Wolf, qu'il y a lieu de se réjouir de ce dépassement, au nom du développement économique de l'aéroport ?

M. Vincent De Wolf (MR).- Je vous prie de rester correct. Si vous aviez écouté mon intervention, vous ne tiendriez pas de tels propos, car ils n'ont aucun sens.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je me borne à vous poser une simple question.

Bruxelles n'a jamais été autant survolée que depuis le mois d'avril dernier. J'ai déjà parlé du décollage. Pour l'atterrissage, la piste 07, qui traverse Bruxelles de part en part, est utilisée plus que d'habitude. La piste 01, qui est subsidiaire, ne doit en principe accueillir les avions que lorsque les conditions de vent sont difficiles sur les pistes principales, c'est-à-dire les deux pistes 25. Or, comme l'a rappelé Mme d'Ursel, la piste 01 est

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *U moet correct blijven. Als u naar mijn betoog had geluisterd, zou u zo geen onzin verkopen.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Ik stel u gewoon een vraag.*

Sinds april wordt voor de landingen vaker gebruik gemaakt van baan 07, die heel Brussel doorkruist. Sinds april wordt ook baan 01, die normaal gezien alleen maar mag worden gebruikt als de windomstandigheden op de hoofdbanen 25L en 25R te slecht zijn, intensief gebruikt.

In september zijn er 2.500 vliegtuigen op baan 01 geland. De voorbije tien dagen heeft Leefmilieu

devenue le déversoir de Zaventem. C'est l'autoroute de l'atterrissage ! Depuis le mois d'avril, tous les records d'utilisation de cette piste sont battus à plate couture.

En septembre, 2.500 avions ont atterri sur la piste 01. Ces dix derniers jours, les sonomètres de Bruxelles Environnement ont enregistré pas moins de 1.200 événements sonores de plus de 65 décibels au-dessus de Woluwe, Audergem et Watermael-Boitsfort. Nous en sommes désormais à une utilisation moyenne de la piste 01 de l'ordre de 20% de l'ensemble des atterrissages, alors qu'il a quinze ans à peine, cette piste, plus courte, légèrement en pente et moins sûre, n'accueillait que 4% des avions qui atterrirent à Bruxelles National.

Dès lors, quelles sont les instructions que Mme Galant donne à Belgocontrol, qui est sous sa tutelle ? Le commissaire du gouvernement à Belgocontrol est un membre du MR. Que font-ils pour faire en sorte que l'on respecte les normes de vent ?

Mme Isabelle Durant (Ecolo).- C'est Belgocontrol qui a la tutelle sur Mme Galant, je pense.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Sans doute, mais malheureusement, en principe, c'est le contraire. Il ne s'agit pas d'inverser les rôles.

Trouvez-vous normal que Belgocontrol ordonne l'utilisation de la piste 01 toute une journée, lorsque les prévisions de vent prévoient un dépassement de la norme durant à peine une demi-heure ? C'est pourtant ce qui se passe. Belgocontrol nous dira que les conditions de vent ont évolué depuis 50 ans.

Nous lui rétorquons que si c'est vraiment le cas, la situation de l'aéroport devrait également évoluer pour mieux correspondre à cette nouvelle situation.

Voilà donc un an que Mme Galant a pris ses fonctions et aucun pas n'a été fait dans le sens d'une recherche de solutions structurelles. Pourtant, on les connaît, ces solutions structurelles ! Elles figurent d'ailleurs dans notre accord de gouvernement :

- le prolongement de la période de nuit ;
- la fin progressive des vols de nuit ;

Brussel niet minder dan 1.200 geluidspieken van meer dan 65 decibel geregistreerd boven Woluwe, Oudergem en Watermaal-Bosvoorde. Baan 01 wordt tegenwoordig voor ongeveer 20% van alle landingen gebruikt, terwijl die baan, die korter, licht hellend en dus minder veilig is, vijftien jaar geleden slechts voor 4% van de landingen werd gebruikt.

Welke instructies heeft mevrouw Galant aan Belgocontrol gegeven, dat onder haar toezicht valt? De regeringscommissaris bij Belgocontrol is lid van de MR. Hoe zorgen ze ervoor dat de windnormen worden nageleefd?

Mevrouw Isabelle Durant (Ecolo) (in het Frans).- *Ik denk dat het eerder Belgocontrol is dat toezicht uitoefent op mevrouw Galant.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *De rollen mogen niet worden omgekeerd.*

Vindt u het normaal dat Belgocontrol vraagt dat baan 01 de hele dag wordt gebruikt wanneer wordt voorspeld dat de windnormen slechts gedurende een half uur zullen worden overschreden? Belgocontrol zal misschien aanvoeren dat de windomstandigheden de voorbije vijftig jaar zijn geëvolueerd.

In dat geval moet de situatie van de luchthaven aan dat nieuwe gegeven worden aangepast.

Mevrouw Galant is ondertussen een jaar op post, maar ze heeft nog geen werk gemaakt van structurele oplossingen. Nochtans kennen we die structurele oplossingen. Ze staan in het Brusselse regeerakkoord:

- verlenging van de nachtperiode;
- progressieve afschaffing van de nachtvluchten;
- specialisering van de luchthavens;

- la spécialisation des aéroports. Comment d'ailleurs va-t-on y arriver alors qu'on renonce - élément inquiétant - à la ligne de chemin de fer entre Zaventem et Charleroi ? ;

- la création d'une autorité de contrôle indépendante ;

- la définition de nouvelles routes qui tiennent enfin compte de la densité des populations. On ne le fera sans doute pas en consultant les riverains et en procédant à des études d'incidences ;

- enfin, la limitation du nombre de mouvements à l'aéroport de Bruxelles National. Ce dernier a la vocation d'être un "city airport", ni un aéroport low cost, ni un aéroport de fret ;

- l'application pleine et entière des arrêtés bruit, et ce, sans retour en arrière. Je suppose qu'on vous entendra à ce propos ;

- une éventuelle évolution de ces arrêtés ;

- enfin, l'examen de la problématique du respect des normes de vent sur la piste 01.

La ministre Galant se donne et nous donne - puisqu'elle appelle à la concertation avec les Régions - deux mois pour aplanir tous les problèmes, et concilier au mieux les intérêts économiques, sociaux, environnementaux et de santé.

Il nous reste aussi huit mois, avant que n'entre en vigueur le nouveau règlement européen qui limitera définitivement les pouvoirs des autorités publiques pour prendre toute mesure susceptible de réduire les nuisances, de prolonger la période de nuit et d'interdire les vols de nuit. Dès lors, Mme Galant pourra annoncer tout ce qu'elle veut, elle devra passer sous les fourches caudines européennes pour prendre des décisions qui auraient pour objectif de réduire les nuisances. En conclusion, soit nous prenons des décisions avant juin en la matière, soit nous ne le faisons plus.

J'aimerais savoir quelles sont les mesures que le gouvernement bruxellois prendra pour permettre qu'une solution soit trouvée avant l'entrée en vigueur de ce règlement européen.

Pour ma part, la fameuse "vliegwet" annoncée

- oprichting van een onafhankelijk controleorgaan;

- vaststelling van nieuwe vliegroutes die rekening houden met de bevolkingsdichtheid;

- beperking van het aantal bewegingen in Brussel Nationaal, die een stadsluchthaven moet worden, maar geen lowcost- of vrachtluchthaven;

- volledige toepassing van de geluidsnormen;

- een eventuele aanpassing van die normen;

- een onderzoek van de naleving van de windnormen op baan 01.

Minister Galant geeft zichzelf en de gewesten twee maanden de tijd om de problemen op te lossen en om de economische, sociale, ecologische en gezondheidsbelangen met elkaar te verzoenen.

Binnen acht maanden treedt de nieuwe Europese verordening in werking die de overheid zal verhinderen maatregelen te nemen om de overlast te beperken. Mevrouw Galant kan dus aankondigen wat ze wil, maar als we geen beslissingen nemen voor juni, is het te laat.

Welke maatregelen zal de Brusselse regering nemen om ervoor te zorgen dat er een oplossing komt voor die datum?

Ik vrees dat de vliegwet die ons door de federale overheid als mirakeloplossing wordt aangekondigd wel eens verkeerd zou kunnen uitpakken en een situatie zal vastleggen die onaanvaardbaar is voor de Brusselaars en het de overheden, en in het bijzonder het Brussels Gewest, onmogelijk zal maken om in de toekomst nieuwe voorwaarden aan de luchthaven-exploitanten op te leggen.

Overeenkomstig het geluidsbesluit kan de regering de geluidsnormen nog verscherpen. Misschien moeten wij die kans aangrijpen, aangezien vliegtuiglawaai vandaag kan worden beperkt dankzij de nieuwe technologieën. De geluidsnormen dateren van 1999 en zouden beter op de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie moeten worden afgestemd.

Het is tijd om te landen in dit dossier. Gezagvoerder Galant belooft ons een landing tegen kerstmis. Zonder copiloot dreigt het avontuur

comme le messie par le gouvernement fédéral nous apparaît plutôt sous les traits d'un potentiel judas, clichant des situations intenable pour les Bruxelloises et les Bruxellois et privant à l'avenir les autorités publiques - et la Région bruxelloise en particulier - de pouvoir imposer des contraintes nouvelles aux exploitants de l'aéroport.

Par ailleurs, notre arrêté bruit prévoit, vous le savez, la possibilité pour le gouvernement d'abaisser les seuils au-delà desquels les émissions sonores sont sanctionnées. Nous estimons qu'il s'agit d'une opportunité dont la Région bruxelloise doit peut-être se saisir, car comme l'a opportunément rappelé la ministre fédérale, les nouvelles technologies permettent aujourd'hui de réduire les émissions sonores des avions. Éditées en 1999, les normes de bruit bruxelloises mériteraient une actualisation qui les mette plus en phase avec les normes émises par l'OMS, et ce, pour définir les seuils de bruit nuisibles à la santé de ceux qui les subissent.

Et donc, sans vilain jeu de mots, il est temps d'atterrir dans ce dossier. Le commandant de bord Galant nous l'annonce pour Noël au plus tard. Permettez-moi ce conseil aéronautique : dans ce dossier de la Région, le copilote est impératif, au risque qu'il ne termine en crash pour Bruxelles !

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. le président.- La parole est à M. Van den Driessche.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Il est positif que le Parlement bruxellois consacre un débat au survol de son territoire. Le problème occupe notre Région et le Brabant flamand, il a trait à la qualité de vie et à l'économie, puisqu'il représente de nombreux jobs, mais aussi à l'image de la Région.*

"Jobs" : le mot tabou est lâché. Or, si un grand employeur bruxellois envisageait de quitter la Région, tous les partis représentés ici s'empresseraient d'inscrire ce point à l'ordre du jour afin de préserver ces emplois. Toutefois, dans la question du survol, un autre facteur important entre en jeu : la qualité de vie dans la Région.

La solution la plus facile pour préserver la qualité

evenwel in een crash voor Brussel te eindigen!

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Het is een goede zaak dat het Brussels Hoofdstedelijk Parlement een debat wijdt aan de vluchten boven het Brussels Gewest. Het probleem leeft in dit gewest en ook in Vlaams-Brabant. Dat is normaal, want het houdt verband met de levenskwaliteit en het economische leven, met veel jobs, maar ook met heel wat andere aspecten, zoals het imago van het gewest.

Het woord is gevallen: jobs. Wat is er mis mee om het daarover te hebben? Als een belangrijke Brusselse werkgever overweegt om het gewest te verlaten, zouden wellicht alle partijen in het parlement dat punt terecht op de agenda willen zetten om die jobs hier te houden. Het verschil is natuurlijk dat in dit geval een andere, belangrijke

de vie des personnes qui vivent et travaillent à Bruxelles serait la fermeture de l'aéroport de Bruxelles-National.

Bien sûr, la question n'est pas aussi simple, sinon il ne faudrait pas de responsables politiques pour prendre des décisions difficiles. Ces choix sont pourtant nécessaires, parce que la qualité de vie dépend également de facteurs économiques.

L'exercice est loin d'être aisé, puisque nous devons réaliser une comparaison impossible. À l'échelle de la Région, l'aéroport génère 3.000 emplois directs et 3.000 emplois indirects occupés par des Bruxellois. Pour l'ensemble du pays, il faut multiplier cet impact économique par sept. Chaque année, ce sont en effet quelque 260.000 participants à des conférences et 990.000 voyageurs d'affaires qui foulent le sol de l'aéroport, sans parler des touristes.

Si nous parvenions à déplacer entièrement l'activité aéroportuaire, par exemple à Charleroi, la situation serait encore plus préoccupante, car un tel transfert impliquerait le départ à l'étranger de pans importants de l'activité économique.

Elle serait plus préoccupante parce que de très nombreux Bruxellois perdraient leur emploi, que la Région deviendrait moins attrayante pour les conférences et que le rôle international que joue actuellement Bruxelles en pâtirait. C'est pourquoi, un aéroport à proximité immédiate est nécessaire, sous peine de voir s'envoler à plus long terme des centaines de milliers d'emplois.

En outre, les aéroports remplacent aujourd'hui les ports maritimes dans leur rôle de pôles de développement économique. Néanmoins, il nous faut tenir compte aussi de l'impact de l'aéroport sur la santé et la qualité de vie.

L'aéroport de Bruxelles-National et la Région bruxelloise doivent donc chercher ensemble une solution, car l'un ne va pas sans l'autre.

La Région bruxelloise et l'aéroport de Bruxelles-National sont comme des enfants siamois : inséparables, c'est ensemble qu'ils devront trouver des solutions équilibrées entre le bien-être des habitants et l'activité économique.

La N-VA recommande que les différentes Régions

factor meespeelt, namelijk de leefkwaliteit in het gewest.

De impact van de luchthaven op de mensen die hier wonen en werken, is van groot belang. Het gaat om geluidsoverlast en de gevolgen voor de gezondheid, de nachtrust, het sociale leven, het milieu enzovoort. Aangezien leefkwaliteit zeer belangrijk is, zou het sluiten van Brussels Airport de gemakkelijkste oplossing zijn.

Maar het probleem is natuurlijk niet zo eenvoudig op te lossen, anders zouden we er niet over debatteren en zouden er geen politici nodig zijn om moeilijke problemen aan te pakken en afwegingen en keuzes te maken. Die keuzes zijn nodig, omdat de leefkwaliteit enerzijds te maken heeft met het mens-zijn, maar anderzijds met economische factoren, die ook onze welvaart en ons welzijn bepalen.

Het is geen gemakkelijke keuze omdat we een onmogelijke vergelijking moeten maken. Als we de economische impact van Brussels Airport voor het Brussels Gewest bekijken, stellen we vast dat ongeveer 3.000 Brusselaars daar een job hebben en nog eens 3.000 andere Brusselaars hun job onrechtstreeks te danken hebben aan de luchthaven, bijvoorbeeld omdat ze in de horeca werken. Als we de impact voor het hele land berekenen, mogen we die cijfers gerust vermenigvuldigen met zeven. In Brussels Airport arriveren elk jaar ongeveer 260.000 bezoekers van conferenties en ongeveer 990.000 zakenreizigers. En dan hebben we het nog niet over de vele toeristen die met het vliegtuig naar hier komen.

Als we erin zouden slagen om de luchthavenactiviteit volledig te verplaatsen, bijvoorbeeld naar Charleroi, dan wordt de toestand nog prangender. Ik zeg eerst en vooral 'slagen', want natuurlijk zullen de bewoners ook daar hun zeg hebben over de toekomst van hun regio. Bovendien kunnen we niet naast het feit kijken dat een overdracht naar Charleroi ertoe zou leiden dat belangrijke delen van de economische activiteit naar het buitenland vertrekken.

Ik gebruikte het woord 'prangender' omdat heel wat Brusselaars dan hun job verliezen, het gewest ongetwijfeld veel minder aantrekkelijk wordt voor conferenties en de internationale rol die Brussel tegenwoordig speelt, in het gedrang zou komen.

mènent d'urgence une concertation constructive sur le dossier et s'entendent également sur une solution à long terme.

Cette solution, fondée sur un plan de répartition équilibré reposant sur des données objectives, doit être arrêtée dans une loi qui créera le cadre juridique nécessaire, garantira le consensus entre les Régions et précisera les procédures à suivre pour sa modification. Cela évitera les changements incessants et dangereux des routes aériennes.

Cette loi devra surtout offrir une stabilité aux personnes qui ont choisi leur habitation en connaissance de cause. Elles ne peuvent être les victimes de politiques versatiles.

Il faut tout mettre en œuvre pour prévenir les nuisances, par exemple en utilisant des moteurs d'avion moins bruyants et en recourant à la navigation par satellite.

Le potentiel économique de l'aéroport de Bruxelles-National doit être mieux exploité, notamment en faveur des jeunes demandeurs d'emploi bruxellois, entre autres en améliorant et en démocratisant la liaison avec l'aéroport.

La Région bruxelloise et l'aéroport de Bruxelles-National sont indissociables. Agissons donc en conséquence.

(Applaudissements sur les bancs de la N-VA)

Voor die zaken hebben we een luchthaven nodig in de onmiddellijke nabijheid. Anders zou het gewest misschien niet op korte termijn, maar alleszins op langere termijn honderdduizenden jobs kwijtspelen. Het gaat om jobs die te maken hebben met de internationale rol en de zogenaamde 'unique selling proposition' van Brussel, de enige manier waarop onze stad het verschil kan maken met andere grote steden in Europa.

Bovendien zou het gewest veel kansen missen omdat luchthavens tegenwoordig de rol van de zeehavens in het verleden overnemen, namelijk als centra van economische ontwikkeling. We moeten echter ook rekening houden met de impact van de luchthaven op de gezondheid en de leefkwaliteit van de mensen die er wonen en werken.

Ik geef deze lange uitleg om duidelijk te maken dat Brussels Airport en het Brussels Gewest samen naar een oplossing zullen moeten zoeken, omdat de ene niet zonder de andere kan.

Eigenlijk vormen het Brussels Gewest en Brussels Airport samen een Siamese tweeling. Zij kunnen niet zonder elkaar en zullen evenwichtige oplossingen moeten vinden op het gebied van wonen en werken. Maar ook de welvaart en het welzijn moeten kunnen bloeien, want die zaken zijn eveneens belangrijk voor de inwoners van het gewest. Ik zal het even hebben over de krijtlijnen voor een oplossing die de N-VA voor ogen heeft.

De verschillende gewesten moeten dringend en constructief overleggen om een oplossing voor het dossier te vinden en het eens te worden over een langetermijnoplossing. Dit betekent ook dat we de aanhoudende confrontaties, dwangsommen en procedureslagen achterwege moeten laten.

De langetermijnoplossing moet gebaseerd zijn op een evenwichtig spreidingsplan dat steunt op objectieve gegevens en dat door constructief overleg tot stand komt. Deze langetermijnoplossing moet worden vastgelegd in een vliegwet, die het juridisch kader schept waarin burgers, bedrijven en overheden probleemloos kunnen functioneren. Zo'n wet zal rechtszekerheid bieden, zal de consensus tussen de regio's garanderen en zal ook duidelijk maken welke procedures gevolgd moeten worden als men de wet wil wijzigen. Zo vermijden we dat de vliegroutes om de haverklap veranderen, wat trouwens niet bevorderlijk is voor

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

M. Stefan Cornelis (Open Vld) *(en néerlandais)*. - *Ce n'est pas un dossier communautaire, car tant des néerlandophones que des francophones à Bruxelles et en Flandre subissent les nuisances du trafic aérien. C'est, à la rigueur, un dossier interrégional, M. Cerexhe, mais avant tout un dossier pourri !*

Ceux qui ont mis le feu aux poudres devraient plutôt s'en prendre à eux-mêmes, car la boîte de Pandore qu'ils ont ouverte voici vingt ans en modifiant les routes aériennes n'a toujours pas pu être refermée.

L'Open Vld comprend les nuisances occasionnées par l'aéroport dans plusieurs communes et quartiers de notre Région. Le gouvernement s'est d'ailleurs engagé à rechercher une solution générale et durable, en concertation avec les associations de riverains et en collaboration avec les autres niveaux de pouvoir. Cependant,

de veiligheid van de vliegbewegingen.

De zogenaamde vliegwet moet bovenal stabiliteit bieden voor bewoners die bij het uitkiezen van hun woning bepaalde keuzes hebben gemaakt. Inwoners die op dat vlak bewuste keuzes maken, mogen niet worden geconfronteerd met de grillen van de politiek.

Er moet maximaal ingezet worden op preventie van overlast, bijvoorbeeld door het gebruik van minder lawaaierige vliegtuigmotoren of, als de omstandigheden het toelaten, geluidsvriendelijke vliegprocedures, of het gebruik van satellietnavigatie door vliegtuigen in plaats van grondnavigatie.

Het economische potentieel van Brussels Airport moet, ook voor de jongere werkzoekenden onder de Brusselaars, beter worden benut, bijvoorbeeld door een betere en goedkopere verbinding met de luchthaven te organiseren.

Het Brussels Gewest en Brussels Airport vormen een Siamese tweeling. Laten we daar ook naar handelen.

(Applaus bij de N-VA)

De voorzitter. - De heer Cornelis heeft het woord.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld). - Dit is geen communautair dossier, want zowel Nederlands- als Franstaligen in Brussel en Vlaanderen ondervinden overlast van het vliegverkeer. Dit is hoogstens een dossier van de gewesten, mijnheer Cerexhe, een burendossier. Eigenlijk is het een hoofdstedelijk dossier van een hoofdstedelijke regio. Zoals een illustere voorganger al wist te vertellen, is het werkelijk een rotdossier. Eigenlijk gebruikte mijn voorganger een krachtterm...

Degenen die indertijd de lont in het kruitvat hebben gestoken, zouden beter de hand in eigen boezem steken. Door aan de vliegroutes te morrelen, hebben ze de doos van Pandora geopend die wij twintig jaar later nog steeds niet hebben kunnen sluiten. Het ware beter geweest om de organische groei van de luchthaven te respecteren in plaats van leerling-tovenaar te spelen. Ik zal niet dieper ingaan op de verantwoordelijkheden in dit dossier, want anders zullen er te veel namen prijken op de

L'aéroport a une fonction économique importante pour la Région et génère environ 66.000 emplois directs et indirects.

L'année dernière, parmi les 1.820 demandeurs d'emploi bruxellois qui ont trouvé un emploi en Flandre par le biais d'Actiris, une majorité a d'ailleurs rejoint le pôle d'activité de l'aéroport. M. Cerexhe, en tant qu'ancien ministre de l'Emploi, vous devriez en tenir compte.

Selon les statistiques de l'aéroport de Bruxelles National, ce pôle économique représente 40% de l'activité globale de l'aéroport, qui constitue elle-même 1,5% du PIB belge et 75% de la valeur ajoutée de tous les aéroports belges. L'aéroport constitue donc un nœud socio-économique non négligeable pour la Région bruxelloise.

Je répète donc qu'il faut trouver une solution équilibrée, comme le précise d'ailleurs l'accord de gouvernement.

(Applaudissements sur les bancs de l'Open Vld)

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Le survol de Bruxelles est au cœur des préoccupations des Bruxellois.*

affiches aan de vensters van onze bewoners.

De Open Vld heeft begrip voor de overlast van de luchthaven die een aantal Brusselse gemeenten en wijken treft. Graag verwijs ik naar het regeerakkoord, waarin de regering belooft om mee op zoek te gaan naar een duurzame en algemene oplossing, in overleg met de verenigingen van buurtbewoners van de getroffen wijken en in samenwerking met de andere beleidsniveaus. Wij vragen echter ook begrip voor het economische belang van de luchthaven voor het gewest en de daarmee gepaard gaande rechtstreekse en onrechtstreekse werkgelegenheid.

De luchthaven zorgt voor ongeveer 66.000 jobs, waarvan ongeveer twee derde onrechtstreekse werkgelegenheid. Ik wil nog opmerken dat vorig jaar 1.820 Brusselse werkzoekenden via Actiris een job in Vlaanderen hebben gevonden. De meeste van die mensen vonden hun job in de economische cluster van de luchthaven. Mijnheer Cerexhe, als voormalig minister van Werkgelegenheid mag u daar niet al te licht over gaan.

Die economische cluster vertegenwoordigt volgens de statistieken van Brussels Airport 40% van de totale activiteit van de luchthaven. De economische activiteit van de luchthaven is goed voor 1,5% van het Belgisch bbp en voor 75% van de toegevoegde waarde van alle Belgische luchthavens. Dat valt zeker niet te onderschatten. De luchthaven vormt dus een belangrijk sociaaleconomisch knooppunt voor het Brussels Gewest. Denk maar aan de versterking van het imago van Brussel en de continue stromen van toeristen, bedrijfsleiders en politieke vertegenwoordigers die het gewest komen bezoeken.

Ik herhaal dus dat er een evenwichtige oplossing moet worden gevonden, zoals overigens in het regeerakkoord staat.

(Applaus bij de Open Vld)

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het vliegverkeer boven Brussel is een thema dat enorm veel Brusselaars aanbelangt.

Les nuisances sonores provoquées par les décollages et atterrissages sont infernales dans certains quartiers. Bruxelles est l'une des villes les plus survolées d'Europe, ce qui nuit à son attractivité et à la qualité de vie de ses habitants.

L'aéroport génère toutefois des dizaines de milliers d'emplois, qui sont en bonne partie occupés par des Bruxellois, ce qui n'est pas négligeable, compte tenu des difficultés que nous connaissons sur ce plan.

Nous devons trouver un équilibre entre le développement économique et la préservation de la qualité de vie des Bruxellois.

Quatre éléments doivent être pris en considération : l'intérêt des Bruxellois, l'aspect économique, le rôle international et européen de Bruxelles et la sécurité. C'est sur cette base que nous devons élaborer une solution, en concertation avec les autres Régions et le gouvernement fédéral.

Le premier point est l'intérêt des Bruxellois. Qui vit en ville est confronté au bruit dont certaines sources provoquent l'excès, comme les avions qui survolent certains quartiers.

Selon les mesures des sonomètres installés par Bruxelles Environnement sur l'ensemble du territoire de la Région, 12,5% de la population est exposée jour et nuit à un niveau sonore de 55dB dû aux avions, et 34.000 Bruxellois seraient tirés de leur sommeil durant le week-end. Comme le souligne M. Cerexhe, il ne faut jamais minimiser l'impact de l'aéroport sur la vie des habitants.

Depuis 2002 et surtout 2007, le nombre de vols de nuit a progressivement diminué, entre autres grâce au départ de DHL. La députation permanente de la province du Brabant flamand a saisi l'occasion pour réduire le nombre maximal de vols de nuit.

Bruxelles reste l'une des villes les plus survolées d'Europe, alors que les vols de nuit sont interdits dans la plupart des grands aéroports européens. À cet égard, l'exigence reprise dans l'accord de majorité d'étendre, au-dessus Bruxelles, la nuit de 22h à 7h, est totalement justifiée.

Les mesures de bruit qui s'appliquent aux avions indiquent que la zone du canal est la plus exposée aux décibels depuis plusieurs années. C'est aussi la

Enerzijds veroorzaken de vliegtuigen die in Zaventem opstijgen of landen, een niet te harden geluidsoverlast in bepaalde wijken. Brussel is een van de meest overvlogen steden in Europa en dat heeft een grote invloed op de aantrekkelijkheid van de stad en de levenskwaliteit van haar inwoners.

Anderzijds levert de luchthaven tienduizenden jobs op. Er werken ook heel wat Brusselaars. Het Brussels Gewest bevindt zich op dit ogenblik niet in een luxepositie wat dat betreft. We mogen met die banen niet lichtzinnig omspringen. Elke job telt, en zeker ook de jobs op de luchthaven.

In die zin is dit een klassiek debat. We moeten namelijk op zoek naar een evenwicht tussen het economische aspect - jobs, creatie van welvaart - en anderzijds de levenskwaliteit - gezondheid, welzijn - van de inwoners van Brussel.

Ik zal de voorgeschiedenis in dit dossier niet opnieuw schetsen. Daarvan bent u ongetwijfeld al op de hoogte.

Er zijn vier elementen die we in de gaten moeten houden: de belangen van de Brusselaars (hun nachtrust, gezondheid enzovoort), het economische aspect, de rol van Brussel als internationale en Europese stad en het veiligheidsaspect. Op basis daarvan moeten we op zoek gaan naar een oplossing.

Over die oplossing zullen we sowieso overleg moeten plegen met de andere gewesten en de federale regering.

Een eerste punt dat ik wil aankaarten, is het belang van de Brusselaars. Wie in een stad woont, wordt geconfronteerd met lawaai. Maar soms zijn er bronnen van overmatig lawaai. We kunnen zeggen dat dat in Brussel het geval is met de vliegtuigen, zeker in bepaalde wijken en buurten.

Met en weten. Leefmilieu Brussel heeft overal in het gewest meettoestellen opgesteld. Uit de resultaten blijkt overduidelijk dat de hinder niet onderschat mag worden. Leefmilieu Brussel schat dat 12,5% van de bevolking overdag en 's nachts wordt blootgesteld aan een geluidsniveau van 55 dB ten gevolge van vliegtuigen. Er zouden 34.000 mensen tijdens het weekend uit hun slaap worden gehaald. Op dat vlak geef ik de heer Cerexhe gelijk. Men mag nooit de impact van de

zone la plus densément peuplée de la Région.

Parallèlement, il semble que le nombre d'infractions constatées par Bruxelles Environnement ait diminué au fil des ans, passant de 104 en 2009 à 38 en 2014. Bruxelles reste pourtant l'une des villes européennes les plus intensivement survolées.

Quelque 260 entreprises sont actives sur le site de l'aéroport, et dix fois plus dans la zone aéroportuaire. Selon le Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), les entreprises préféreraient la partie bruxelloise de la zone aéroportuaire à la partie flamande, sans doute pour maximaliser la combinaison aéroport-grande ville.

Les chiffres de la Banque nationale de Belgique (BNB) pour 2012 indiquent que le secteur aéroportuaire a généré une valeur ajoutée de 5,6 milliards d'euros, soit 1,5% du PIB. Quelque 40.000 emplois sont liés à l'aéroport de Bruxelles National, et bien davantage si l'on tient compte des entreprises logistiques qui en dépendent. Entre 12.000 et 15.000 Bruxellois seraient actifs sur le site de l'aéroport et dans la zone aéroportuaire.

Le fait qu'il s'agisse majoritairement d'emplois peu qualifiés est particulièrement intéressant pour notre Région.

Nous devons donc nous montrer extrêmement prudents lorsque nous remettons en cause l'intérêt économique de l'aéroport. Il ne peut être question de mettre fin à ses activités, mais il faut trouver l'équilibre entre sa présence et l'amélioration de la qualité de vie à laquelle ont droit les Bruxellois.

Pour ce qui est de l'image européenne et internationale de Bruxelles, la prospérité bruxelloise découle en partie de sa position centrale en Europe et de la présence des institutions européennes. La Région bruxelloise est devenue un centre d'affaires international, où tous les leaders d'opinion de tous les secteurs industriels se rencontrent. Nous ne sommes pas suffisamment conscients de cet atout.

L'accessibilité de Bruxelles, à laquelle contribue sans conteste l'aéroport, est donc essentielle. Nous ne pouvons tout bonnement pas nous permettre de le déplacer sans mettre en péril notre fonction

luchthaven op het leven van de Brusselaars minimaliseren.

Wel zijn een aantal zaken de laatste jaren geëvolueerd. Sinds 2002 en vooral 2007 is het aantal nachtvluchten stelselmatig gedaald. Dat heeft te maken met de afbouw van DHL. Die daling werd door de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant aangegrepen om tot een nieuwe maximumnorm voor de nachtvluchten te komen.

Brussel is en blijft echter een van de meest overvlogen steden, terwijl er in een aantal grote luchthavens in niet zo verre steden (Berlijn, Belfast, Düsseldorf, Parijs-Orly en Stockholm) geen nachtvluchten zijn. Dat stemt natuurlijk tot nadenken. De eis die in het Brusselse regeerakkoord is opgenomen, om de nachtperiode boven Brussel uit te breiden tot een periode van 22 uur tot 7 uur, is begrijpelijk en logisch gelet op de ontwikkelingen in de rest van Europa. Ik sta daar helemaal achter.

In de maandelijkse rapporten van geluidsmetingen die zich specifiek op vliegtuigen richten, valt op dat vandaag vooral de kanaalzone de meeste decibels moet slikken.

Dat blijkt een constante als we naar de rapporten van de vorige jaren kijken. Er wonen uiteraard heel wat mensen in de kanaalzone.

Tegelijkertijd blijkt het aantal vastgestelde inbreuken in de loop der jaren af te nemen. In februari 2009 noteerde Leefmilieu Brussel 's nachts in totaal 104 overtredingen van de geluidsnormen. In februari 2014 waren dat er nog slechts 38. Het dossier evolueert dus in verschillende richtingen en is bijzonder complex.

Dat er minder vluchten zijn dan vroeger, heeft uiteraard ook gevolgen voor de economie. Toch blijft Brussel vandaag in vergelijking met andere Europese steden nog bijzonder sterk overvlogen.

Er zijn 260 bedrijven actief op de luchthaven en de luchthavenregio telt er minstens nog eens tien keer zoveel. De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) stelde vast dat het Brusselse deel van de luchthavenregio economisch aantrekkelijker is dan het Vlaamse deel. Vermoedelijk wensen bedrijven de combinatie

européenne et internationale.

Certes, maintenir un intense trafic aérien au-dessus d'une ville d'un million d'habitants n'est pas sans danger. L'orientation du vent joue un rôle crucial à ce sujet. Les avions modernes peuvent, dans certaines limites, atterrir en sécurité avec un vent arrière ou latéral.

Rien n'est fixé dans ce dossier, qui dépend énormément des évolutions technologiques. Il est utopique de penser que nous pouvons arriver à une situation stable à court terme.

Seule une approche structurelle et concertée avec les parties impliquées permettra d'aboutir à une solution globale, respectueuse de tous les intéressés.

Certains points de l'accord de gouvernement sont capitaux dans la négociation avec le pouvoir fédéral. Premièrement, le fait d'épargner les zones les plus densément peuplées.

Deuxièmement, le prolongement de la période de nuit de 22h à 7h.

Troisièmement, la suppression progressive des vols de nuit dans le cadre européen.

Quatrièmement, la diminution significative des nuisances induites par le survol de Bruxelles.

Ces souhaits, que partagent les citoyens et les responsables politiques de la majorité et de l'opposition, nous devons les défendre avec force lors des débats relatifs à la nouvelle loi de procédures aériennes. Espérons que celle-ci soit finalisée dans les délais avancés par la ministre Mme Galant et que les préoccupations des Bruxellois seront prises en considération.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

luchthaven-grootstad te maximaliseren door zich op Brussels grondgebied te vestigen.

Uit cijfers van de Nationale Bank blijkt dat de economische waarde van de luchtvaartsector in 2012 goed was voor een toegevoegde waarde van 5,6 miljard euro of anderhalf procent van het bbp. Zaventem was in 2012 goed voor 40.000 jobs, maar rekening houdend met de logistieke bedrijven rond ondernemingen die van de luchthaven afhankelijk zijn, ligt dat aantal veel hoger. Naar schatting zijn 12.000 tot 15.000 Brusselaars actief in de luchthaven zelf en in de regio rond Zaventem.

Dat veel vacatures in de luchthavenregio voor laaggeschoolden bestemd zijn, is interessant voor het Brussels Gewest, dat kampt met een tekort aan banen voor die doelgroep.

We moeten dus extra voorzichtig zijn als we het economische belang van de luchthaven in vraag stellen. Meer nog, volgens mij kan er geen sprake kan zijn van de afbouw van de luchthaven. De vraag is hoe we de aanwezigheid van de luchthaven kunnen combineren met een verhoging van de levenskwaliteit voor de Brusselaars. De bewoners hebben daar recht op.

Een volgende element is het Europese en internationale imago van Brussel. We mogen niet vergeten dat een stuk van de Brusselse welvaart gecreëerd wordt door de aanwezigheid van de Europese instellingen. Sommigen zijn het daar absoluut niet mee eens, maar de economische meerwaarde die door die instellingen wordt gegenereerd, mag echt niet onderschat worden.

Het belang van het Brussels Gewest hangt samen met zijn centrale ligging in Europa en de aanwezigheid van Europese en internationale instellingen. De stad is een belangrijk internationaal zaken centrum waar opinieleiders van alle industrietakken samenkomen. Van die troef zijn we ons onvoldoende bewust. We focussen te vaak op de nadelen en onvoldoende op de voordelen die ermee gepaard gaan.

Een goede bereikbaarheid van Brussel is dus van het grootste belang. Een van de elementen die tot die bereikbaarheid kunnen bijdragen, is ongetwijfeld de luchthaven. We kunnen het ons gewoonweg niet permitteren om de nationale luchthaven te verplaatsen, zoals sommigen

beweren. Dat zou onze belangrijke Europese en internationale functie in gevaar kunnen brengen.

Uiteraard houdt druk vliegverkeer boven een stad van 1 miljoen inwoners gevaren in. De windrichting speelt daarin een cruciale rol. Moderne vliegtuigen kunnen binnen bepaalde grenzen ook met rug- en zijwind veilig landen.

Niets ligt vast in dit dossier. Alles wat kan veranderen, doet dat ook voortdurend. Dat heeft met de nieuwe technologieën te maken. Het is dan ook utopisch te denken dat we op korte termijn tot een stabiele situatie kunnen komen.

Als we met alle belangen rekening houden - de levenskwaliteit van de Brusselaars, het economische belang, de internationale uitstraling van Brussel en het veiligheidsaspect - dan moeten we besluiten dat we alleen via structureel overleg met alle betrokken partijen tot een allesomvattende oplossing kunnen komen.

Een aantal elementen uit het regeerakkoord zijn voor het Brussels Gewest van cruciaal belang wanneer het met de federale regering overleg pleegt over het dossier. Ten eerste moeten de dichtstbevolkte gebieden zoveel mogelijk ontzien worden. Dat is in het belang van de Brusselaars zelf maar ook van de randbewoners in dichtbevolkte wijken.

Ten tweede moet de nacht worden uitgebreid naar een periode van tien uur 's avonds tot zeven uur 's ochtends. Dat is wat heel veel Brusselaars willen. Tegelijk moet er echter ook rekening worden gehouden met de economische rol die de luchthaven vervult.

Ten derde moeten de nachtvluchten geleidelijk worden afgebouwd, binnen een Europees kader.

Ten vierde en ten laatste moeten we ernaar streven dat de hinder die het vliegverkeer boven Brussel veroorzaakt, aanzienlijk daalt.

Die wensen leven bij de stadsbewoners en bij de politieke vertegenwoordigers van zowel meerderheid als oppositie. Wij moeten ze met kracht verdedigen tijdens de debatten over de vliegwet. Hopelijk kan die vliegwet worden voltooid tegen de deadline die minister Galant heeft vooropgesteld en wordt er met de Brusselse

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

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *Répartition, concentration, déplacements de routes... Voilà les derniers épisodes d'un feuilleton fleuve de mauvais goût qui met en vedette M. Wathelet et Mme Galant.*

Toutes les organisations actives autour de l'aéroport s'accordent sur une interdiction des vols de nuit. Il n'en va pas de même au niveau politique où les députés des partis traditionnels tiennent dans cette enceinte un tout autre discours que leurs collègues à l'échelle nationale et européenne.

On dit que la santé des Bruxellois est importante. Il faut alors être cohérent à tous les niveaux politiques et interdire l'atterrissage des avions entre 22h et 7h.

*(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo, Groen et PTB*PVDA-GO!)*

M. Vincent De Wolf (MR) *(en néerlandais).*- *Je viens de dire la même chose, mais vous n'étiez peut-être pas présente.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *Quoi qu'il en soit, l'accord de gouvernement fédéral prévoit explicitement une analyse des activités nocturnes à l'aéroport. Groen, tout comme le MR, espère qu'elle sera effectivement menée. Nous devons agir car le temps presse.*

En effet, la directive européenne relative à l'établissement de règles et procédures pour l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit entrera en vigueur le 13 juin 2016. À partir de

verzuchtingen rekening gehouden.

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Spreiding, concentratie, routes die verplaatst worden, soms maar voor kort, afwijkingen van die routes, al dan niet bepaald door de windrichting... Deze slechte soap duurt al jaren en ieder van ons wordt er herhaaldelijk op aangesproken, vaak met tegenstrijdige boodschappen, naargelang de woonplaats van de persoon in kwestie. Als u een willekeurige Brusselaar vraagt wie hier schuld aan heeft, dan staan de heer Wathelet en mevrouw Galant altijd in de top 3.

Alle organisaties die actief zijn rond de luchthaven zijn het eens over een verbod op nachtvluchten. Volgens Groen moeten we daar dan ook op inzetten. Op dit vlak heerst evenwel veel hypocrisie. Het discours dat wij vandaag horen van de traditionele socialistische, christendemocratische en liberale partijen is immers een totaal ander discours dan dat van hun collega's op Europees en federaal vlak.

Als u zegt dat de gezondheid van de Brusselaars belangrijk is, moet u op alle beleidsniveaus consequent zijn. Het is erg simpel. Het opstijgen en landen van vliegtuigen moet verboden worden tussen 22.00 uur en 07.00 uur. Maak daar werk van!

*(Applaus van Ecolo, Groen en PTB*PVDA-GO!)*

De heer Vincent De Wolf (MR).- Ik heb daarnet klaar en duidelijk hetzelfde gezegd, maar misschien was u toen niet aanwezig.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Hoe dan ook, het federaal regeerakkoord voorziet expliciet in een analyse van de nachtelijke activiteiten op de luchthaven. Samen met de MR hoopt Groen dat er dadelijk werk van wordt gemaakt. Daar is moed voor nodig, maar er moet actie komen. Zo veel tijd hebben we trouwens niet meer.

Er hangt ons een zwaard van Damocles boven het hoofd. Op 13 juni 2016 wordt een nieuwe Europese richtlijn van kracht betreffende de

ce moment, il sera impossible d'interdire les vols de nuit sans avoir pris d'abord toutes les autres mesures envisageables. C'est un péril pour l'aéroport de Zaventem, proche d'une zone densément peuplée et victime de la politique belge désordonnée en matière d'aménagement du territoire.

Les restrictions d'exploitation introduites avant cette date pourront être maintenues. Dès lors, des conseils communaux tels que celui de Jette approuvent des motions, également signées par d'autres partis que Groen et Ecolo, demandant l'interdiction des vols de nuit. Nous vous demandons donc de tout mettre en œuvre d'ici le 13 juin.

Il est de plus en plus clair que les habitants la zone du canal, qui sont les moins aptes à se défendre, vont devenir les principales victimes du survol de la Région.

L'ampleur du problème justifie des mesures extrêmes. L'étude comparative d'Anotec et A-Tech d'avril dernier concluait en effet à une exposition au bruit bien supérieure à Bruxelles en comparaison avec les dix autres aéroports étudiés.

Or, l'on apprend que DHL est prête à investir 114 millions d'euros dans un hub ultramoderne à Zaventem, ce qui entraînerait une hausse vertigineuse des vols de nuit.

Il est grand temps de prendre position.

Un organe indépendant au sein duquel les Régions seraient représentées devrait contrôler Belgocontrol, qui peut améliorer sa transparence sur l'application des normes de vent et des procédures.

Qu'en est-il de la perception des amendes et de l'emplacement des sonomètres supplémentaires déjà installés ou à venir ? Leur implantation doit être bien réfléchie pour créer un véritable réseau. Quels sont les résultats des mesures qui devraient, par ailleurs, être analysés ?

Le projet de déplacer la piste 25L de 1,8km vers l'est est-il concret ? Sera-t-il soumis à une étude d'incidences ?

Le dossier des nuisances causées par les avions est

vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatieverplichtingen. Vanaf dat moment kunnen we de nachtvluchten niet meer verbieden zonder dat we eerst alle andere mogelijke maatregelen hebben genomen. Maatregelen voor een 'evenwichtige aanpak' heet dat dan. Dat klinkt logisch, maar voor de luchthaven van Zaventem, vlak bij dichtbevolkt gebied en in zekere zin slachtoffer van ons Belgisch ruimtelijke wanordebeleid, is die richtlijn een draak.

Exploitatiebeperkingen ingevoerd voor 13 juni 2016 kunnen van kracht blijven. De naderende datum van juni 2016 is overigens een van de redenen waarom in een aantal Brusselse gemeenteraden moties worden goedgekeurd, waarbij bijvoorbeeld Jette expliciet een verbod op nachtvluchten vraagt. De moties worden ook ondertekend door andere partijen. De vraag komt dus niet van Groen of Ecolo alleen. We verzoeken u dan ook alles in het werk te stellen om de deadline van 13 juni te halen.

Deze zomer heeft Jette ontzettend veel hinder ondervonden. Het besef groeit dat de kanaalroute, waar de minst mondige burgers wonen, het grootste slachtoffer wordt van overvliegende vliegtuigen. Het zijn vooral de mondigere comités in andere buurten die van zich laten horen. De kanaalzone verdient zeker ook onze aandacht.

De omvang van de problematiek rechtvaardigt vergaande maatregelen. In april van dit jaar nog stelde een benchmarkonderzoek, uitgevoerd door de kantoren Anotec en A-Tech, dat het aantal mensen dat in Brussel aan lawaai wordt blootgesteld, veel hoger ligt dan bij de tien andere onderzochte luchthavens in Europa. De routes hebben een grote impact op de bevolking en ons ruimtelijke planningsbeleid liet jarenlang te wensen over.

DHL heeft een project klaar waarbij het bedrijf 114 miljoen euro wil investeren in een ultramoderne hub in de luchthaven van Zaventem. Dit zal echter leiden tot een gigantische toename van de nachtvluchten.

Het is hoog tijd dat we een duidelijk standpunt innemen.

Bij Belgocontrol is er nog heel wat verbetering

indissociable de la question générale de la mobilité. L'impact du trafic aérien sur l'environnement est tel que l'utilisation de l'avion devrait être interdite pour des distances inférieures à 500km. Il faut donc mener une politique dissuasive à cet égard, par exemple en introduisant une taxe sur le kérosène, et dans le même temps, prendre des mesures pour soutenir les alternatives comme le train.

Enfin, il faut également s'intéresser à l'impact du trafic aérien sur la qualité de l'air. Quelle proportion représente-t-il par rapport aux autres formes de pollution ?

Dans ce dossier, nous devons prendre des mesures énergiques qui vont au-delà de la répartition et de la concentration des routes aériennes.

Les gens et l'environnement méritent mieux. Vous devez, comme chaque membre de ce parlement, avoir le courage d'exiger une interdiction effective des vols de nuit.

(Applaudissements sur les bancs de Groen et d'Ecolo)

mogelijk, namelijk inzake transparantie over de toepassing van de windnormen en van de procedures. Een onafhankelijk orgaan waarin de gewesten vertegenwoordigd zijn, zou Belgocontrol moeten controleren.

Wat betreft de geluidsmetingen en de inning van de boetes had ik graag extra informatie gehad. Hoever staat het met de inning van de boetes? Waar werden nieuwe geluidsmeters geplaatst of waar is de plaatsing ervan gepland? Wat zijn de resultaten van de geluidsmeters? Er is nood aan een goed overwogen spreiding, zodat er een echt netwerk ontstaat. Bovendien zou een team de resultaten moeten analyseren.

Naar verluidt wordt overwogen om baan 25L ongeveer 1,8 km in oostelijke richting op te schuiven. Hoe concreet is dat plan? Komt er een impactstudie?

Het dossier van de vliegtuigoverlast staat natuurlijk niet los van het algemene mobiliteitsvraagstuk. De impact van het vliegverkeer op het leefmilieu is van die aard dat mensen geen vluchten meer zouden mogen nemen voor afstanden onder de 500 km. Dat vraagt om een beleid dat het vliegtuigverkeer ontraadt, bijvoorbeeld door de invoering van een kerosinetaks, en een beleid dat alternatieven, zoals de trein, daadwerkelijk ondersteunt. Ik denk in dat verband ook aan lowcostluchtvaartmaatschappijen die een zware concurrent zijn voor langeafstandstreinen.

Ten slotte is er nog een ander milieuaspect dat veel te vaak wordt verwaarloosd in dit debat, namelijk de luchtverontreiniging die vliegtuigen veroorzaken. U hebt in de commissie verwezen naar studies over de invloed van het vliegtuigverkeer op de luchtkwaliteit. Wat zijn de resultaten voor Brussel? Hoe verhoudt deze vorm van verontreiniging zich tot de andere vormen van luchtverontreiniging?

We moeten in dit dossier doortastende maatregelen nemen. Als we ons blijven blindstaren op de spreiding en de concentratie van de routes en op afwijkingen op of correcties van die routes, blijven we prutsen in de marge. Hoogtechnologisch prutsen weliswaar, maar het blijft prutsen.

Mens en milieu verdienen beter dan dat. U en iedereen in dit parlement moet de moed durven

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

Mme Caroline Persoons (FDF).- Les milliers d'e-mails reçus ces derniers jours, les affiches et autres bâches ornant les maisons, immeubles et rues de Bruxelles montrent bien que la situation actuelle est intolérable.

La mobilisation citoyenne du printemps 2014 contre le Plan Wathelet, et qui se poursuit aujourd'hui a révélé deux évidences supplémentaires. Premièrement : lorsque le gouvernement fédéral, en partenariat avec Belgocontrol et les autorités de l'aéroport, fixe les plans de survol de Bruxelles, il ne tient pas compte de la situation des Bruxellois. C'est déjà ce qui avait motivé l'arrêté Gosuin en 1999.

En tant que mandataires politiques bruxellois, si nous voulons changer la situation et agir, il nous faut le faire au départ de la Région bruxelloise et de nos communes. Que l'on siège dans un gouvernement fédéral, dans un parlement fédéral, à la Région ou à la commune, en tant qu'élus bruxellois, il nous faut faire écho aux mobilisations citoyennes et porter les intérêts des citoyens bruxellois !

(Applaudissements sur les bancs du PS et des FDF)

Ensuite, le jeu de ping-pong politique est inaudible pour les citoyens, au contraire du bruit des avions. Il nous faut faire preuve de maturité, alors qu'il y a parfois de quoi s'étrangler en lisant la presse le matin.

Faut-il que les Bruxellois recourent à la violence et aillent jusqu'à se coucher devant les avions - comme on l'a entendu mardi soir à la réunion d'Auderghem -, pour que l'on tienne enfin compte de la situation de plus d'un million de personnes survolées avant d'établir des plans ?

La carte présentée mardi soir par le mouvement Pas Question ! montre clairement que plus d'un million de personnes sont actuellement affectées par les

opbrengen om een daadwerkelijk verbod op nachtvluchten te eisen.

(Applaus bij Groen en Ecolo)

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (FDF) *(in het Frans).*- *Uit de duizenden e-mails van de voorbije dagen en de affiches en zeilen waarmee Brusselaars protesteren tegen de overlast van vliegtuigen, blijkt duidelijk dat de huidige toestand onhoudbaar is.*

De burgerbeweging tegen het plan-Wathelet die in de lente van 2014 ontstond en vandaag de strijd voortzet, bracht duidelijk aan het licht dat de federale regering samen met Belgocontrol en de luchthavenautoriteiten de vluchtroutes boven Brussel vastlegt zonder rekening te houden met Brussel. Dat gaf in 1999 al aanleiding tot het besluit-Gosuin.

Als we iets aan de situatie willen veranderen, moeten het Brussels Gewest en de Brusselse gemeenten druk uitoefenen. Of we nu in de federale regering, het federaal parlement, het Brussels Parlement of een gemeenteraad zitten, als Brusselse verkozenen moeten we de belangen van de Brusselaars verdedigen!

(Applaus bij de PS en het FDF)

Het politieke gekibbel over dit dossier moet stoppen. Politici moeten zich een beetje volwassen gedragen.

Moeten de Brusselaars zich voor de vliegtuigen werpen alvorens rekening gehouden wordt met de situatie van een miljoen mensen bij het opstellen van de vliegplannen?

Uit de kaart die Pas Question! dinsdagavond voorstelde, blijkt duidelijk dat momenteel meer dan een miljoen mensen last hebben van vliegtuiglawaai.

Vanochtend verklaarde federaal minister van Mobiliteit Galant in de pers dat dit geen communautair of Brussels dossier is. We moeten allen samen de mensen goed informeren en de stem

nuisances liées aux décollages et atterrissages de l'aéroport de Bruxelles National.

Dans la presse de ce matin, la ministre Galant affirme que ce dossier n'est ni communautaire, ni bruxellois. Il reste un travail pédagogique à mener et nous devons tous y participer, tant les élus du MR que nous-mêmes. Nous devons faire entendre la voix des Bruxellois. On lit qu'il faut faire taire les voix qui contestent la méthode de travail, mais on préférerait faire taire les avions qui sifflent au-dessus de nos têtes !

Au nom des FDF, je souhaiterais mettre en avant, avec M. Clerfayt, cinq éléments précis.

Premièrement : nous voulons une position unie des Bruxellois. Début juillet, nous avons déposé une proposition de résolution (A-200) au parlement bruxellois. Nous voudrions qu'elle soit adoptée, quitte à ce qu'elle soit amendée ou complétée. Une position unie devrait également émaner de la Conférence des bourgmestres.

Deuxièmement : nous demandons le maintien et l'application intégrale, article 5 compris, de l'arrêté Gosuin, avec une tolérance zéro pour l'application des amendes.

Troisièmement : les FDF s'opposeront à une vliegwet si celle-ci n'est pas précédée d'un véritable plan tenant compte de la situation, du nombre et de la santé des habitants survolés. Nous comptons sur les députés, sur la ministre ici présente et sur les autres ministres absents, dont le parti siège à la fois aux gouvernements régional et fédéral, pour défendre les Bruxellois.

Le survol n'est pas un problème de mobilité, mais un problème environnemental et de santé. La crainte est forte de voir des routes défavorables figées dans une loi. L'exemple d'Ethiopian Airlines et l'idée de taxer le survol, M. De Wolf, signifient qu'on accepte finalement ces routes.

M. Vincent De Wolf (MR).- L'arrêté bruit fait la même chose. Quand il n'y a plus de survol, il n'y a plus d'arrêté. C'est le même système.

Mme Caroline Persoons (FDF).- Vous proposez une taxe sur les routes, alors que l'arrêté bruit consiste à mesurer le niveau du bruit.

van de Brusselaar laten horen. We lezen dat de mensen die de werkmethode betwisten, het zwijgen moet worden opgelegd, maar wij zouden liever de vliegtuigen het zwijgen opleggen!

In naam van het FDF wil ik het over vijf concrete punten hebben.

Ten eerste streven we naar een gemeenschappelijk standpunt van alle Brusselaars. Daarom willen we ons voorstel van resolutie (A-200) door het Brussels Parlement laten goedkeuren. Ook de Conferentie van Burgemeesters zou een standpunt moeten innemen.

Ten tweede vragen we het behoud en de integrale toepassing van artikel 5 van het besluit-Gosuin, en een nultolerantie voor overtredingen: die moeten altijd worden beboet.

Ten derde verzet het FDF zich tegen de nieuwe 'vliegwet', tenzij die gepaard gaat met een plan waarin rekening wordt gehouden met de overvlogen bevolking. We rekenen op de volksvertegenwoordigers, de aanwezige minister en de afwezige regeringsleden om de belangen van de Brusselaars te verdedigen.

De vluchten over Brussel zijn geen mobiliteitsprobleem, maar wel een probleem voor het milieu en de gezondheid. Het valt sterk te vrezen dat de ongunstige vliegroutes bij wet vastgelegd worden. Het voorbeeld van Ethiopian Airlines en het idee om het overvliegen te belasten, betekenen dat we de routes aanvaarden, mijnheer De Wolf.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Dat geldt ook voor het geluidsbesluit.*

Mevrouw Caroline Persoons (FDF) *(in het Frans).*- *U wilt belasting heffen op de vliegroutes, terwijl het geluidsbesluit het geluidsniveau meet.*

Quatrièmement : la réalisation d'une étude épidémiologique, idée qui a fait l'objet du dépôt d'une résolution sous la législature précédente, nous paraît indispensable.

Cinquièmement : nous demandons l'extension très rapide de l'interdiction des vols de nuit de 22h à 7h, l'interdiction des avions les plus bruyants, l'établissement d'une autorité de contrôle indépendante digne de ce nom et la spécialisation des aéroports. Pourquoi voit-on arriver le low cost à Bruxelles, alors que Charleroi pourrait être spécialisé dans ce segment, tout comme Bierset pourrait l'être dans le fret ? Ces revendications sont reprises dans la résolution déposée au mois de juillet 2015.

(Applaudissements sur les bancs des FDF)

À propos du respect des normes de bruit et autres réglementations, quelles conclusions peut-on tirer des mesures prises par les sonomètres depuis avril 2015, soit l'entrée en vigueur du soi-disant moratoire ? On observe que la tranche horaire entre 6h et 7h du matin est la plus critique, les sonomètres de Woluwe-Saint-Lambert, par exemple, montrant que 21,9 à 37,1% du trafic de nuit se situe dans cette tranche. Ces chiffres sont révélateurs.

Ensuite, l'arrêté bruit de 1999 fixe les valeurs limites de bruit autorisées par passage et par période. Vous m'avez fourni une réponse à ma question écrite concernant l'adaptation automatique prévue à l'article 5 de l'arrêté bruit, en précisant que votre cabinet menait actuellement une réflexion sur l'opportunité de mettre ou non en vigueur cet article. Vous souhaitez en effet mener une politique de tolérance zéro vis-à-vis des compagnies aériennes, ce que nous appuyons évidemment. La notion d'adaptation automatique contenue dans l'arrêté, lequel a été validé maintes fois par différentes autorités judiciaires, peut-elle être appliquée ?

Un Comité de concertation a eu lieu avec le gouvernement fédéral le 16 septembre dernier. Pourriez-vous faire le point sur cette rencontre et sur les demandes récurrentes du parlement et du gouvernement, mais aussi de toutes les associations citoyennes qui ont coordonné leurs actions ces derniers mois ? Ces demandes sont, entre autres, celles que j'ai reprises tout à l'heure, mais surtout

Ten vierde moet er, zoals eerder gevraagd in een resolutie, een epidemiologische studie gevoerd worden.

Ten vijfde vragen we dat het verbod op nachtvluchten snel wordt uitgebreid tot nachtvluchten tussen 22.00 en 07.00 uur, dat de luidruchtigste vliegtuigen verboden worden, dat er een echte onafhankelijke controle-instantie komt en dat de luchthavens zich specialiseren. Waarom moeten er lagekostenmaatschappijen naar Brussel vliegen, terwijl Charleroi zich daarin kan specialiseren? Die eisen staan allemaal in de resolutie die we in juni 2015 indienden.

(Applaus bij het FDF)

Welke conclusies kunnen we trekken uit de geluidsmetingen sinds april 2015, toen de opschorting van kracht werd? Volgens de geluidsmeters in Sint-Lambrechts-Woluwe wordt tot 37,1% van de nachtvluchten tussen 06.00 en 07.00 uur uitgevoerd.

Het geluidsbesluit van 1999 legt de maximale geluidsnormen vast per overvlucht en per periode. Op mijn schriftelijke vraag over de automatische aanpassing volgens artikel 5 van het geluidsbesluit antwoordde u dat uw kabinet momenteel nagaat of het artikel al dan niet moet worden toegepast. U wilt een nultolerantiebeleid voeren ten aanzien van de luchtvaartmaatschappijen, waarin we u vanzelfsprekend steunen. Kan de automatische aanpassing, die door verschillende gerechtelijke instanties bevestigd werd, toegepast worden?

Wat heeft het Overlegcomité van 16 september opgeleverd? Hoe reageerde de federale minister op de verwachtingen en herhaalde eisen van het parlement, de regering en de burgerverenigingen die hun acties de laatste maanden hebben gecoördineerd? Wat vindt de minister van de uitbreiding van de nacht van 22.00 tot 07.00 uur? Zijn er nog vergaderingen gepland?

Tot mijn verbazing las ik vanochtend in de krant dat mevrouw Galant een vraag van een journalist over een ontmoeting met de gewesten beantwoordde door te zeggen dat ze vooral potentiële investeerders heeft ontmoet. Die problematische attitude sterkt mijn vrees over de vliegwet. Ze voegde er nog aan toe dat ze geen Brusselaars in haar team wil om het dossier tot een

l'extension de la nuit de 22h à 7h du matin. Quelles sont les réponses de la ministre fédérale à ces attentes ? Des rencontres sont-elles programmées ?

En lisant la presse de ce matin, je m'étonne de voir Mme Galant répondre au journaliste qui lui demande si elle a rencontré les Régions : "J'ai surtout rencontré des actionnaires qui seraient peut-être intéressés d'investir dans les aéroports." Face à cette attitude problématique, ma crainte quant à la vliegwet est encore plus renforcée. Elle ajoute ensuite qu'elle ne souhaitait pas de Bruxellois dans son équipe pour faire aboutir le dossier. Nous devons donc défendre nous-mêmes les intérêts des Bruxellois !

Outre la vliegwet annoncée pour la fin de l'année, quel est le calendrier prévu ? Quelles sont les revendications du gouvernement et quelle méthode allez-vous retenir ? Nous entendons évidemment soutenir à 100% les revendications des associations citoyennes. Nous soutiendrons dès lors le gouvernement qui, je l'espère, sera porteur de ces revendications.

(Applaudissements sur les bancs des FDF)

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

M. Bernard Clerfayt (FDF).- Je m'inscris évidemment dans la foulée de ce qui vient d'être dit par Mme Persoons. L'avantage d'intervenir tardivement dans le débat est de ne pas devoir tout répéter. Fin du mois d'août, j'avais déposé une question simple à l'attention de la ministre. Cette question porte sur l'article 5 et sur l'adaptation et la modernisation des seuils de bruit. Comme elle a été évoquée aujourd'hui, je suppose que j'obtiendrai une réponse tout à l'heure.

J'ai écouté attentivement les experts issus de tous les partis qui se sont succédé à cette tribune et ce qui m'a frappé dans ce débat, c'est que vous avez tous joué un rôle dans la situation que nous connaissons aujourd'hui. M. De Wolf, dont nous connaissons les relations particulières avec Mme Galant, le sait bien : il écrit des courriers particuliers à certains Bruxellois et pas à d'autres. On voit bien le poids qu'il a dans la situation actuelle du dossier et nous connaissons tous son expertise en la matière...

goed einde te brengen. We moeten dus zelf de Brusselse belangen verdedigen!

Wat staat er naast de vliegwet op de agenda? Welke eisen stelt de regering? Volgens welke methode gaat ze te werk? We zullen de eisen van de burgerverenigingen volledig steunen en hopen dat de regering dat ook zal doen.

(Applaus bij het FDF)

De voorzitter.- De heer Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt (FDF) *(in het Frans).*- *Ik ben het natuurlijk eens met alles wat mevrouw Persoons net gezegd heeft. Eind augustus diende ik een eenvoudige vraag in over artikel 5 en de modernisering van de geluidsnormen. Ik hoop dat die vraag straks een antwoord krijgt.*

Het valt op dat de experts van de partijen die tot nu toe aan het woord kwamen, allemaal een rol gespeeld hebben in de huidige situatie. Mijnheer De Wolf, van wie we weten dat hij een bijzondere relatie heeft met mevrouw Galant, weet het maar al te goed: hij stuurt bepaalde brieven naar een deel van de Brusselaars. We weten dus in welke mate hij verantwoordelijk is voor de huidige stand van zaken en welke expertise hij in de materie heeft.

M. Vincent De Wolf (MR).- M. Clerfayt, restons corrects !

M. Bernard Clerfayt (FDF).- Soyons clairs : tout le monde a un peu trempé dans cette affaire. M. Benoît Cerexhe a tenté de nous faire oublier le Plan Wathelet, M. Marc-Jean Ghysseels veut nous faire oublier que c'est Mme Laurette Onkelinx qui a remplacé Mme Isabelle Durant et qui a mis en place la fameuse route du canal dont nous nous plaignons aujourd'hui... J'espère que ces expertises servent à faire progresser le débat et que la grande unanimité que j'entends dans tout ce qui est dit reste forte pour que les Bruxellois demeurent unis dans ce dossier.

Certains de mes prédécesseurs à cette tribune ont rapporté les propos de Mme Jacqueline Galant dans *Le Soir*. Il semble qu'en l'espèce, ce dossier n'ait aucun caractère communautaire. Ne serait-ce pas un genre d'unanimité de façade ? J'aimerais que cette unanimité soit plus forte et qu'à tous les niveaux de pouvoir - tant dans les communes où il ne faudrait pas rejeter sur la route qui passe chez le voisin qu'au niveau fédéral - on soit tous des Bruxellois désireux de soutenir les intérêts de la Région bruxelloise.

La vliegwet évoquée dans le journal d'aujourd'hui peut à la fois constituer une menace pour Bruxelles si elle n'est pas bien négociée et une opportunité. Essayons quelques instants de la considérer sous ce dernier angle, cette vliegwet. Si le niveau fédéral se dit prêt à discuter avec nous, il faudra alors que le gouvernement bruxellois et tous les parlementaires bruxellois se positionnent clairement pour exprimer ce qu'ils souhaitent voir inscrit dans cette nouvelle législation. L'accord de gouvernement contient une série d'éléments très clairs à cet égard.

(Remarques de Mme Fremault)

Par exemple, rappelons que nous souhaitons absolument l'interdiction du survol des zones densément peuplées, le respect d'une période de nuit allant de 22h à 7h ainsi que le développement d'une stratégie aéroportuaire intelligente dans laquelle seraient renvoyés vers d'autres aéroports des éléments du développement de l'aéroport de Bruxelles National qui vont poser problème à la Région bruxelloise. Nous voulons que Belgocontrol fasse preuve de davantage de transparence et de rigueur dans l'application des routes - et non des couloirs aériens - qui survolent des quartiers qui ne

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Mijnheer Clerfayt, laten we het netjes houden!*

De heer Bernard Clerfayt (FDF) *(in het Frans).*- *Laat het duidelijk zijn: iedereen is op de een of andere manier betrokken bij de zaak. De heer Cerexhe heeft een poging gedaan om het plan-Wathelet onder het tapijt te vegen, de heer Ghysseels wil dat we vergeten dat mevrouw Onkelinx als opvolgster van mevrouw Durant verantwoordelijk is voor de fameuze kanaalroute die we vandaag liever kwijt dan rijk zijn. Ik hoop dat al die expertise het debat vooruithelpt en dat de grote Brusselse eensgezindheid overeind blijft in dit dossier.*

Een aantal eerdere sprekers verwees al naar de woorden van mevrouw Galant in Le Soir. Het dossier heeft volgens haar geen communautaire kant. Zou het kunnen dat het slechts om oppervlakkige eensgezindheid gaat? Ik zou willen dat we op alle beslissingsniveaus Brusselsaars zijn die de belangen van het Brussels Gewest verdedigen.

De vliegwet kan uitdraaien op een bedreiging of een opportuniteit voor Brussel. Laten we hem even als opportuniteit bekijken. Als de federale overheid bereid is om met ons te praten, moeten de Brusselse regering en parlementairen duidelijk maken wat ze in de nieuwe wetgeving willen zien. Het regeerakkoord bevat een aantal duidelijke elementen in die zin.

(Opmerkingen van mevrouw Fremault)

We willen bijvoorbeeld een absoluut vliegverbod boven dichtbevolkte zones, een nacht die loopt van 22 uur tot 7 uur en een intelligente strategie waarin een deel van de groei bij andere luchthavens gerealiseerd wordt. We willen dat Belgocontrol transparanter optreedt en het gebruik van vliegroutes over wijken waar ze veel overlast veroorzaken sterk beperkt. We willen ook een onafhankelijke controle-instantie om tot een objectief debat te komen.

Ik hoop dus dat het overleg dat de federale minister beloofde, ruimte biedt om de Brusselse stem te laten horen.

Een vliegwet zonder overleg met de Brusselsaars zou een ramp zijn, maar we kunnen de gelegenheid

devraient pas l'être. Nous voulons également la création de cet organe de contrôle indépendant qui permettra à chacun d'objectiver le débat.

J'espère donc que les concertations promises par la ministre fédérale permettront de faire entendre la voix des Bruxellois. Et je constate ici une belle unanimité, derrière la ministre Fremault, pour que Bruxelles soit écoutée dans le cadre de cette concertation.

Bien entendu, comme Mme Persoons l'a rappelé, une vliegwet qui serait faite sans consulter les Bruxellois, qui leur passerait par-dessus la tête, serait néfaste. Mais si l'on peut se saisir de cette occasion pour en faire une bonne loi, pour faire entendre les revendications des riverains, des associations, des communes et de tous ceux qui se sont succédé à cette tribune, alors nous aurons fait avancer le débat.

Pour terminer, permettez-moi une image. Napoléon disait qu'Anvers était comme un pistolet tourné vers l'Angleterre. Après la défaite de Trafalgar, il a voulu armer le port d'Anvers pour en faire le point de départ d'une flotte permettant à la France d'envahir l'Angleterre.

L'aéroport de Zaventem s'apparente à ce pistolet ou à ce fusil pointé vers Bruxelles. Il ne faut pas qu'il permette à certains de continuer à dégrader les conditions de vie des Bruxellois. À défaut de réaction, les classes moyennes continueront à quitter nos quartiers. Or, il est fondamental pour nous que notre cadre de vie soit respecté et que les classes moyennes désirent rester à Bruxelles. L'objectif est que le tax shift ou les autres politiques que nous mettons en œuvre permettent de conserver ces forces vives à Bruxelles. Il ne faudrait donc pas que ce pistolet tourné vers Bruxelles continue à tirer ses balles nuisibles.

(Applaudissements sur les bancs des FDF)

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

M. Michaël Verbauwhede (PTB*PVDA-GO!).- Pour le PTB, plusieurs principes doivent guider les solutions à mettre en place pour régler la question du survol de Bruxelles.

te baat nemen om er een goede wet van te maken, die rekening houdt met de eisen van omwonenden, verenigingen, gemeenten en iedereen die hier het woord nam.

We mogen niet toestaan dat Brussels Airport de levensomstandigheden van de Brusselaar verder blijft verzieken. Als we niet reageren, zal de middenklasse de stad blijven ontvluchten.

(Applaus bij het FDF)

De voorzitter.- De heer Verbauwhede heeft het woord.

De heer Michaël Verbauwhede (PTB*PVDA-GO!). *(in het Frans).*- De PTB ziet verschillende uitgangspunten waaraan de oplossingen voor het vliegverkeer boven Brussel moeten voldoen.

(poursuivant en néerlandais)

Le premier principe qui doit guider un plan de répartition est celui de la sécurité, c'est-à-dire la prise en compte de la direction des vents et de la densité de population des zones survolées.

(poursuivant en français)

Le deuxième principe est celui de la qualité de l'air et du respect de l'environnement, eu égard à la pollution engendrée par le survol de Bruxelles.

Nous avons débattu de la qualité de l'air il y a deux semaines, à propos du Plan régional air-climat-énergie et de la Conférence de Paris sur les changements climatiques (COP21). Cette donnée importante doit être prise en compte dans notre recherche de solutions à la problématique du survol de Bruxelles.

Lors d'un pic de pollution en mars 2014, les automobilistes ont été priés de limiter leur vitesse, tandis que les avions continuaient à survoler Bruxelles, ce qui est contradictoire.

Le respect de l'environnement est le deuxième principe qui doit guider une solution durable et à long terme en la matière.

(poursuivant en néerlandais)

Un troisième principe est qu'il faut transcender les clivages communautaires et parvenir à une solution nationale.

Le morcellement des compétences est la cause du problème. Le PTB défend le principe d'une refédéralisation de ce dossier, en concertation avec tous les responsables politiques des zones survolées.

Le plan de répartition doit être élaboré au niveau national. Il n'y aura pas de solution sans critique de la politique aéroportuaire belge, qui est phagocytée par la concurrence entre aéroports, la logique du "just in time", les compagnies à bas prix, etc.

Une solution européenne pour les vols de nuit s'impose à terme. Le PTB défend la fixation de normes de bruit fédérales uniformes, la réalisation du cadastre de bruit et un plan national de

(verder in het Nederlands)

Het eerste principe is dat bij de opmaak van een spreidingsplan veiligheid het hoofdcriterium moet zijn. Een spreidingsplan moet rekening houden met de windrichting en met de bevolkings-dichtheid van de gebieden die overvlogen worden. Een ongeluk in een sterk verstedelijkt gebied richt een veel grotere ravage aan dan een vliegtuigramp in een minder dichtbevolkt gebied.

(verder in het Frans)

Het tweede principe is dat elke oplossing rekening moet houden met de luchtkwaliteit en de klimatologische veranderingen. Tijdens een pollutiepiek moeten autobestuurders hun snelheid matigen, terwijl vliegtuigen mogen blijven vliegen. Dat is contradictorisch.

(verder in het Nederlands)

Een derde principe is dat er een nationale oplossing moet komen. We verzetten ons ertegen dat het debat over het spreidingsplan met de regelmaat van de klok de kop opsteekt onder invloed van communautaire tegenstellingen. We moeten een oplossing vinden die zowel voor Brusselaars als voor Vlamingen en Walen goed is.

Volgens de PVDA is de versnippering van bevoegdheden de oorzaak van het probleem. Wij voeren een principegevecht tegen de verdere splitsing van bevoegdheden. Wij pleiten bijvoorbeeld voor een herfederalisering van de geluidsnormen. Het lijkt ons helemaal logisch dat de visie over een nationale luchthaven en alles wat daar rechtstreeks aan verbonden is federaal wordt uitgewerkt, uiteraard in overleg met alle beleidsverantwoordelijken van de overvlogen gebieden. Voor ons heeft het ook geen zin om de problemen te verplaatsen naar andere regionale luchthavens.

Voor de PVDA moet er een nationaal spreidingsplan komen. Er zal geen oplossing komen zonder kritiek van het Belgische luchthavenbeleid, dat vervuild wordt door de concurrentie tussen de luchthavens, de just in time-economie, de lowcostmaatschappijen enzovoort. De just in time-logica weegt zwaar door, niet enkel voor Brussel trouwens.

dispersion des vols. La répartition des vols de nuit doit se baser sur des arguments techniques, environnementaux et de sécurité, plutôt que sur des arguments communautaires.

(poursuivant en français)

Nous demandons le respect strict des normes de bruit actuelles et soutenons la demande, formulée par les associations, d'étendre la nuit de 22h à 7h et de suspendre les vols de nuit.

(poursuivant en néerlandais)

Un quatrième principe est qu'il faut améliorer la viabilité dans les environs de l'aéroport au moyen d'une isolation acoustique dont les coûts doivent être portés par les pouvoirs publics, mais aussi par l'entreprise exploitant l'aéroport, Brussels Airport, qui réalise d'énormes bénéfices annuels.

(poursuivant en français)

La ministre fédérale se retranche derrière la complexité du dossier. Cette complexité est indéniable, mais elle ne doit pas l'empêcher de tout mettre en œuvre pour trouver une solution équilibrée qui garantisse les impératifs de sécurité et de santé des Bruxellois, les impératifs environnementaux, le respect des normes de bruit et l'activité économique.

Aujourd'hui, nous avons surtout l'impression d'assister à une querelle de clocher. C'est inacceptable pour les centaines de milliers de survolés, à Bruxelles ou ailleurs.

*(Applaudissements sur les bancs du PTB*PVDA-GO !)*

M. le président. - La parole est à M. Lootens-Stael.

Verder heeft het eigenlijk geen zin om enkel in Brussel of zelfs in België over het probleem te discussiëren. Op termijn moet er een Europese oplossing komen voor de nachtvluchten. De PVDA streeft dus naar eenvormige federale geluidsnormen, de opstelling van het geluidskadaster en een nationaal spreidingsplan. Niet een communautaire verdeling van nachtvluchten, maar technische, milieu- en veiligheidsargumenten moeten hierin bepalend zijn en de doorslag geven.

(verder in het Frans)

Wij vragen de strikte naleving van de huidige geluidsnormen en ondersteunen de vraag om de nacht uit te breiden van 22 uur tot 7 uur en de nachtvluchten af te schaffen.

(verder in het Nederlands)

Een vierde principe is dat geluidsisolatie de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven moet verhogen. De overheid moet de kosten daarvan op zich nemen.

De manier waarop die kosten moeten worden gedragen, is onlosmakelijk verbonden met de exploitatie van de luchthaven door Brussels Airport. Het bedrijf maakt jaarlijks enorme winsten, die hoofdzakelijk privéaandeelhouders ten goede komen. De PVDA is het er niet mee eens dat de kosten voor de geluidsisolatie volledig naar de overheid en dus de belastingbetaler worden doorgeschoven. De luchthavenexploitant moet een deel van die kosten voor zijn rekening nemen.

(verder in het Frans)

De federale minister verbergt zich achter de complexiteit van het dossier. Het is ingewikkeld, maar toch moeten we alles doen om een evenwichtige oplossing te vinden die de veiligheid en gezondheid van de Brusselaars waarborgt, alsook de milieureisten, de naleving van de geluidsnormen en de economische activiteit.

*(Applaus bij de PTB*PVDA-GO!)*

De voorzitter. - De heer Lootens-Stael heeft het woord.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (*en néerlandais*):- *Les vols de nuit alimentent les dissensions entre le pouvoir fédéral, la Flandre, Bruxelles et les communes de la périphérie depuis plus d'une décennie.*

Les choix posés ne sont pas toujours judicieux, et sont même parfois mesquins, comme en témoigne cette décision unilatérale prise l'an dernier par le secrétaire d'État Wathelet d'intensifier les nuisances sonores de l'aéroport pour des communes flamandes en déviant le trafic aérien sur la route Ikea.

La stratégie mise en œuvre par M. Wathelet et son acolyte, Philippe Touwaide, visait sciemment à augmenter le trafic aérien sur la route du ring afin de réduire le soutien dont jouit l'aéroport de Zaventem, situé en Région flamande, je le rappelle.

M. Wathelet ne s'en est d'ailleurs pas caché, en préconisant, le 16 avril 2014, le transfert de tous les vols cargo vers l'aéroport de Bierset, une position reprise par le ministre-président bruxellois Vervoort qui recommandait en outre la délocalisation des vols low cost à Charleroi. Apparemment, le repos nocturne des habitants de ces régions était d'ordre secondaire.

Pourvoyeur de prospérité et d'emplois directs et indirects, l'aéroport de Zaventem est la poule aux œufs d'or pour Bruxelles. Pourtant, notre Région préfère la tuer pour contenter la Wallonie.

Or, 2.000 Bruxellois, en majorité peu qualifiés, travaillent dans le milieu aéroportuaire et occupent également une grande partie des 50.000 emplois qui en dépendent indirectement. Ces emplois que les partis bruxellois traditionnels veulent sacrifier pour plaire à leurs amis wallons à Bierset et Charleroi.

Nous devons donc accepter que la vérité soit bafouée, puisqu'il ressort d'une étude de l'ULB que l'ancien ministre de l'Environnement a falsifié les chiffres pour que l'impact des vols de nuit au-dessus de Bruxelles semble bien plus important qu'il ne l'est en réalité.

Le Vlaams Belang adopte une position claire dans ce dossier. Bruxelles et le reste de la Flandre doivent partager non seulement les bienfaits de l'aéroport de Zaventem, mais également les

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Over het probleem van de nachtvluchten maken de federale regering, de Vlaamse regering, de Brusselse regering en de gemeenten in de Rand intussen al meer dan een decennium ruzie. Helaas moeten we vaststellen dat daarbij niet altijd even doordacht wordt opgetreden en er zelfs gemeen wordt getackeld.

Zo heeft voormalig federaal staatssecretaris Wathelet vorig jaar nog eenzijdig beslist om nog meer lawaaihinder van de luchthaven naar Vlaanderen af te leiden met de zogeheten Ikea-route. Daardoor kregen de inwoners van Nossegem en Kortenberg met veel meer hinder te maken en ook de Noordrand kreeg meer vliegverkeer te slikken.

Het was een bewuste en systematische keuze van toenmalig staatssecretaris Wathelet om steeds meer dag- en nachtvluchten de Ringroute te laten volgen. Hij deed dit onder meer door alleen voor baan 01/19 de windnormen te wijzigen, door extra gewichtsbepalingen in te voeren en door vluchten boven de noordelijke gemeenten van Brussel af te leiden naar de Ring.

Dit was een doelbewuste strategie van de heer Wathelet en zijn handlangers, de heer Philippe Touwaide. Zij sturen er al lang op aan om het draagvlak voor de luchthaven van Zaventem kleiner te maken. Ik zeg wel degelijk de luchthaven van Zaventem, want hij ligt niet in Brussel, maar in het Vlaams Gewest.

De heer Wathelet kwam daar zelfs openlijk voor uit. Op 16 april 2014 pleitte hij voor de verhuizing van alle cargovluchten naar de luchthaven van Bierset, bij Luik. Zijn standpunt werd toen overgenomen door Brussels minister-president Vervoort. Ik citeer de minister-president in Le Soir van mei 2014: "On peut donc délocaliser les vols fret vers Liège Airport et les vols low cost à Charleroi." De nachtrust van de mensen in Luik of Charleroi was blijkbaar van ondergeschikt belang.

De luchthaven van Zaventem is door de rechtstreekse en onrechtstreekse welvaart en de werkgelegenheid die ze biedt als een kip met gouden eieren voor Brussel. Het Brussels Gewest geeft er echter de voorkeur aan die kip te slachten om Wallonië ter wille te zijn. Het is de Federatie Wallonië-Brussel die achter de hele discussie rond

embarras qu'il crée. Il ne s'agit pas d'envoyer tous les vols de nuit sur Bruxelles, ni sur la périphérie flamande. Une répartition correcte, axée sur la sécurité, est la seule solution acceptable.

Les vociférations des francophones contre l'aéroport de Zaventem sont néfastes pour l'emploi à Bruxelles, son économie et sa position en tant que capitale européenne et ville de congrès.

Bruxelles doit son rayonnement international et son titre de capitale européenne et de centre diplomatique uniquement à la proximité d'un aéroport international. La volonté des francophones de Bruxelles de servir les intérêts de Liège et de Charleroi est non seulement incompréhensible, mais également scandaleuse.

Quiconque mène une politique pour chasser l'aéroport national de cette région est de mauvaise volonté et sert d'autres intérêts.

de nachtvluchten zit.

Wat daarbij uit het oog verloren wordt, is dat er 2.000 Brusselaars in en rond de luchthaven van Zaventem werken. Het merendeel van hen is laaggeschoold en zou het erg moeilijk hebben om elders werk te vinden.

Naast de 20.000 arbeidsplaatsen op de luchthaven zelf, zijn er ook nog eens 50.000 jobs onrechtstreeks afhankelijk van de luchthavenactiviteiten in Zaventem. Daarvan worden er ook heel wat door laaggeschoolde Brusselaars ingevuld. Die jobs willen de Brusselse traditionele partijen opofferen om hun Waalse vrienden in Bierset en Charleroi te behagen. De luchthaven van Luik wordt dan ook niet toevallig bestuurd door het PS-lid José Happart, die zich schuldig heeft gemaakt aan incivisme.

Blijkbaar moeten we maar gewoon aanvaarden dat de waarheid soms geweld wordt aangedaan. Uit een studie van de ULB blijkt immers dat de vorige minister van Leefmilieu doelbewust cijfers vervalste om de impact van de nachtvluchten boven Brussel veel groter voor te stellen dan de realiteit.

Het Vlaams Belang neemt in dit dossier een duidelijk standpunt in. Brussel en de rest van Vlaanderen moeten niet alleen de lusten, maar ook de lasten van de luchthaven van Zaventem delen. Het gaat niet op om alle nachtvluchten over Brussel te sturen, maar ze mogen evenmin allemaal over de Vlaamse Rand gaan. Een correcte spreiding, waarbij de veiligheid centraal staat, is de enige aanvaardbare oplossing.

Het voortdurende hysterische getier tegen de luchthaven in Zaventem, dat vooral uit Franstalige politieke hoek komt, is niet meer dan het slaafs volgen van wat de hoge heren en goede vrienden in Charleroi en Luik vragen. Het is nefast voor de werkgelegenheid in Brussel, de economie in het Brussels Gewest en de positie van Brussel als Europese hoofdstad en als congresstad.

Brussel heeft zijn internationale uitstraling en zijn titel van Europese hoofdstad en diplomatiek centrum enkel en alleen te danken aan de nabijheid van een internationale luchthaven. Of dacht u dat Europese en andere politieke leiders met de auto naar Brussel komen? Dacht u dat economische

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

Mme Isabelle Durant (Ecolo).- Je suis sans doute la seule, dans cette assemblée, à avoir été directement concernée par trois niveaux de pouvoir : régional, fédéral et européen. Je ne souhaite faire la leçon à qui que ce soit, mais je voudrais tout de même rappeler qu'en 2003, lorsque j'ai quitté le gouvernement fédéral, on m'a dit que, moi partie, tout serait réglé en deux coups de cuiller à pot. On connaît la suite.

En 2004, l'État fédéral a vendu ses parts dans la BIAC (Brussels International Airport Company), qui allait devenir Brussels Airport, selon le fameux contrat Macquarie dont nous n'avons jamais eu connaissance. Et le gouvernement fédéral a ainsi encore perdu un levier supplémentaire.

Enfin, en 2009, alors que l'on avait instauré la dispersion comme règle de base, les élections européennes donnent à tous l'occasion de crier haro sur l'Europe pour obtenir l'interdiction des vols de nuit.

Au Parlement européen, non pas en 2009, mais en 2014, l'année passée donc, j'étais bien seule au moment où l'on a analysé le fameux règlement dont je vous lirai deux ou trois passages pour que vous vous rendiez compte de ce dont il s'agit.

Ce règlement entend supprimer ou réduire nettement toutes vos prétentions à interdire les vols de nuit ou à les restreindre. Mais tous vos parlementaires européens ont voté ce règlement et tout le monde a adopté le schéma qui suit.

Si l'on envisage des restrictions d'opérations, par exemple diminuer les vols de nuit, il va falloir

wereldleiders naar Brussel komen op andere manieren dan met het vliegtuig? Dat de Franstaligen in Brussel liever de belangen van Luik en Charleroi dienen, tegen de belangen van Brussel in, is niet alleen onbegrijpelijk, maar zelfs ronduit schandelijk.

Het zou u allen sieren in dit dossier enige voorzichtigheid, evenwichtigheid en eerlijkheid aan de dag te leggen. Wie een beleid voert om de nationale luchthaven uit deze regio weg te jagen, is van slechte wil en dient andere belangen.

De voorzitter.- Mevrouw Durant heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Durant (Ecolo) *(in het Frans).*- *In 2004 heeft de Belgische Staat haar aandelen in BIAC (Brussels International Airport Company) verkocht, dat naar aanleiding van het Macquarie-contract Brussels Airport ging worden. Daardoor heeft de federale regering een bijkomende hefboom verloren.*

Wanneer we in 2009 de spreiding als basisregel hadden ingesteld, vroeg iedereen ten tijde van de Europese verkiezingen om de nachtvluchten te verbieden.

In 2014 heeft het Europees Parlement het nieuwe reglement geanalyseerd, waarin de nachtvluchten alles behalve afgeschaft of verminderd werden. Alle Europese parlementsleden die tot jullie partijen behoren, hebben het echter goedgekeurd.

Als een overheid beperkingen wil opleggen, bijvoorbeeld het verminderen van nachtvluchten, moeten die zes maanden vooraf worden aangekondigd en moet er een schriftelijk en geobjectiveerd rapport worden opgemaakt. Na ontvangst van de kennisgeving, heeft de Europese Commissie drie maanden de tijd om een advies over het onderwerp te formuleren. Reken uit: drie maanden plus drie maanden plus zes maanden, plus nog eens drie maanden voor een advies van de Commissie. Ik wens jullie veel succes met het verkrijgen van de afschaffing van de nachtvluchten!

Wij hebben onze kans gehad, maar wij hebben ze niet gegrepen. Behalve de groene partijen, heeft niemand zich over deze regeling gebogen om te zien in welke mate wij onze eisen konden stellen

demander un préavis de six mois et faire un rapport écrit et objectif sur la question de cette restriction. Une fois le préavis reçu, dans un délai de trois mois, la Commission européenne aura à donner un avis conforme à ce sujet.

En l'occurrence, faites le compte : trois mois, plus trois mois, plus six mois, plus encore trois mois avant d'obtenir un avis conforme de la Commission ! Je vous souhaite bonne chance pour obtenir l'interdiction des vols de nuit !

Nous avons pourtant nos chances, mais nous ne les avons pas saisies. Pour le dire simplement, sauf les écologistes qui étaient concernés au premier chef, personne n'a voulu entrer dans le détail de ce règlement et voir qu'il contenait ce qui nous empêcherait de faire ce que nous souhaitons faire à Bruxelles.

Autrement dit, Mme la ministre, la vliegwet existe déjà pour ce qui est des restrictions d'exploitation. Elle a déjà été votée au Parlement européen et il ne vous reste plus beaucoup d'outils.

Alors, qu'est-ce que je vous demande aujourd'hui ? Je ne vais pas faire la leçon. Le passé est certes le passé, mais il est dommage que la main droite ait ignoré ce que faisait la main gauche.

En attendant, que vous reste-t-il, Mme la ministre, aujourd'hui ? Certains petits leviers qui ne sont plus la grande interdiction des vols de nuit. À cet égard, je partage l'avis des FDF : depuis le temps que les écologistes demandent l'interdiction des vols de nuit ! Ils l'ont démontré clairement. Rappelez-vous, quand j'étais ministre, je me suis fait railler sur ma fameuse "petite nuit" de 1h à 5h du matin. Tout le monde a bien ri, mais c'était pourtant une bonne idée !

Toujours est-il que je vous demande aujourd'hui quelle est votre stratégie. Les rapports de force sont établis, on les connaît. La musculation, on en a fait ici. Cela peut être amusant, mais cela ne sert pas à grand-chose. Pratiquement, quel est votre plan pour les deux mois à venir ? Mme Galant nous annonce clairement que, dans deux mois, elle va sortir sa vliegwet. Quel est le plan du gouvernement régional ? Quels sont vos outils ? Quel est le soutien dont vous avez besoin ? Je suis largement d'accord avec l'idée que nous nous mettions à vos côtés pour que cela avance et aboutir enfin à une

voor wat Brussel betreft. Met andere woorden: de vliegwet bestaat. Ze werd goedgekeurd in het Europees Parlement. U kunt nog weinig doen.

Over welke middelen beschikt u nog, mevrouw de minister? Wat is uw strategie? Mevrouw Galant heeft duidelijk gezegd dat de vliegwet er over twee maanden komt. Wat zult u de komende twee maanden doen? Wat is het plan van de gewestregering? Welke middelen zult u gebruiken? Welke steun hebt u nodig?

De vliegwet lijkt al geregeld te zijn voor wat de beperkingen betreft, maar er zijn nog enkele aspecten waarvoor wij nog over hefboomen beschikken.

(Applaus bij Ecolo en Groen)

solution structurelle.

La vliegwet semble déjà réglée en ce qui concerne les restrictions, mais ne l'est pas encore complètement quant à une série d'aspects pour lesquels nous disposons encore de quelques leviers.

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo et de Groen)

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Je m'inquiète de l'absence totale du groupe MR.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. Emmanuel De Bock (FDF).- Le MR s'est envolé !

Mme Céline Fremault, ministre.- Je trouve ça très interpellant.

Je vous remercie toutes et tous pour vos interventions dans ce débat, qui se veut le plus constructif et le plus transparent possible. Il est primordial de vous présenter aujourd'hui toutes les actions entreprises par la Région dans ce dossier du survol de Bruxelles. Elles ont pour seul objectif de faire respecter le droit au bien-être de tous les Bruxellois. Ceux-ci ont assez attendu - et attendent toujours - les résultats des travaux de la ministre fédérale.

(poursuivant en néerlandais)

Dans ce dossier, je veille à faire preuve d'ouverture, de pédagogie et à pratiquer la concertation, mais cela n'ôte rien à ma fermeté. Et je ne vois rien qui empêche le gouvernement fédéral à faire de même.

M. Vincent De Wolf (MR).- Que vous fassiez applaudir l'absence du MR dans ce débat...

Mme Céline Fremault, ministre.- J'ai simplement regretté votre absence au début de mon exposé.

(Applaudissements fournis de la majorité)

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).*- *Het verontrust me dat er niemand van de MR-fractie aanwezig is.*

(Applaus bij de meerderheid)

De heer Emmanuel De Bock (FDF) *(in het Frans).*- *De MR is gevlogen.*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).*- *Alles wat het gewest in dit dossier ondernomen heeft, was erop gericht het recht op welzijn van de Brusselaar te vrijwaren, maar het blijft wachten op de resultaten van de werkzaamheden van de federale minister.*

(verder in het Nederlands)

Ik geef vandaag een presentatie waarin alle aspecten van het dossier inzake de vluchten over Brussel aan bod komen. Ik zal de verschillende vragen beantwoorden. Ik wil daarbij aandacht besteden aan openheid, pedagogie en overleg. Dat doet niets af van de vastberadenheid waarmee ik dit dossier wil aanpakken. Als ik in staat ben om die doelstellingen na te streven, zie ik niet in wat de federale regering belet om hetzelfde te doen.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Dat u applaus vraagt voor de afwezigheid van de MR tijdens het debat...*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).*- *Ik vond het alleen jammer dat u er niet was toen ik aan mijn uiteenzetting begon.*

(Levendig applaus bij de meerderheid)

M. Vincent De Wolf (MR).- J'étais déjà présent à 8h50 alors que cette assemblée était quasiment vide.

(Rumeurs)

La majorité était quasiment absente ce matin à 9h.

Mme Céline Fremault, ministre.- Ma présentation du dossier abordera trois grands volets.

http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20151016_Fremault_ppt.pdf

D'abord, un état de la situation, avec la procédure en conflit d'intérêts lancée par le gouvernement, la réclamation des astreintes à l'État fédéral, le recouvrement des amendes administratives impayées et les plaines introduites auprès du service de médiation de l'aéroport.

Ensuite, les outils de surveillance du bruit généré par le trafic aérien au-dessus de Bruxelles, avec le réseau de sonomètres et la cartographie annuelle du bruit du trafic aérien. J'aborderai également l'arrêté bruit en vigueur depuis le 1er janvier 2000 et ses résultats en termes de procès-verbaux d'infraction adressés aux compagnies aériennes.

Enfin, je vous présenterai les derniers résultats des sonomètres, après la campagne de mesures menée par Bruxelles Environnement du 2 avril 2015 à la fin du mois de septembre. Ces données récentes sont le fruit d'un travail minutieux de suivi quotidien. Nous identifierons aussi les tendances qui se dessinent depuis 2012 et les pistes d'action à envisager.

J'esquisse d'abord un état de la situation. Commençons par la procédure en conflit d'intérêts. Comme vous le savez, depuis le 2 avril 2015, le plan d'utilisation des routes et des pistes est revenu à la situation en vigueur avant le 6 février 2014. Mme Galant a alors annoncé travailler sur de nouvelles mesures pour le décollage et l'atterrissage à Brussels Airport. La Région n'a cessé de rappeler ses exigences notamment en termes de concertation sans être accueillie jusqu'à présent.

De plus, Mme Galant a modifié la situation alors en place par l'adoption d'un NOTAM, une instruction technique à destination du personnel navigant. Cela a eu pour effet d'augmenter les vols de nuit sur la route du canal. Le gouvernement bruxellois a donc décidé le 16 juillet dernier de saisir le Comité de

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Ik was er al om 8.50 uur.*

(Rumoer)

Om 9 uur vanochtend was de meerderheid zo goed als afwezig.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).*- *Mijn presentatie van het dossier omvat drie delen.*

http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20151016_Fremault_ppt.pdf

Ik zal beginnen met het belangenconflict. Sinds 2 april 2015 zijn opnieuw de vliegroutes en het baangebruik van voor 6 februari 2014 van kracht, maar mevrouw Galant heeft tegelijk aangekondigd dat ze aan nieuwe maatregelen voor het opstijgen en landen in Brussels Airport werkt.

Het Brussels Gewest heeft meermaals zijn eisen onder de aandacht gebracht, onder meer op het vlak van overleg, maar zonder resultaat. Bovendien heeft mevrouw Galant een technische instructie of NOTAM (Notice to Airmen) gegeven waardoor de nachtvluchten op de kanaalroute zijn toegenomen. Daarom heeft de Brusselse regering op 16 juli 2015 beslist om een belangenconflict in te roepen, waardoor de maatregel automatisch wordt opgeschort.

Op de vergadering van het Overlegcomité van 16 september 2015 hebben wij de intrekking van de NOTAM gevraagd, alsook de oprichting van een werkgroep met een duidelijke planning die zich buigt over:

- een structurele, globale en evenwichtige oplossing die rekening houdt met de bevolkingsdichtheid en het veiligheidsaspect;

- een verlenging van de nachtperiode;

- de oprichting van een onafhankelijk controleorgaan.

De federale overheid en het Brussels Gewest bereikten helaas geen consensus over die voorstellen. Daarom heeft het Overlegcomité enkel beslist om een werkgroep op te richten, zonder een precieze kalender of doelstelling. Wij zullen evenwel elke eenzijdige beslissing in het nadeel van Brussel aanvechten.

concertation en enclenchant la procédure de conflit d'intérêts pour suspendre automatiquement la mesure.

Le Comité de concertation s'est réuni le 16 septembre 2015. Les exigences de la Région ont été fermement formulées. Nous avons demandé le retrait du NOTAM litigieux ainsi que la constitution d'un groupe de travail avec un calendrier contraignant. Les missions de ce groupe de travail devaient, selon nous, consister en :

- la mise en place d'une solution structurelle, globale et équilibrée sur la base des critères de sécurité et d'évitement des zones les plus densément peuplées ;
- la modification des horaires de Brussels Airport pour allonger la nuit ;
- la mise en place d'une autorité de contrôle indépendante chargée de contrôler les procédures appliquées par Belgocontrol.

Comme vous le savez, le Comité de concertation a dû constater l'absence de consensus entre l'État fédéral et Bruxelles sur ces propositions. Le comité s'est alors limité à la simple évocation d'un groupe de travail sans calendrier ni objet défini. Nous nous devons néanmoins d'agir contre ce NOTAM qui a encore davantage détérioré le bien-être des Bruxellois, sans compter qu'il s'agit d'une mesure prise unilatéralement. Toute décision prise unilatéralement au détriment des Bruxellois continuera à faire l'objet de notre plus grande fermeté.

Abordons à présent la question des astreintes réclamées à l'État fédéral. Vous avez été plusieurs à rappeler le contenu de l'ordonnance du 31 juillet 2014. Vous savez que l'action en cessation a débouché sur cette ordonnance imposant à l'État fédéral de cesser d'utiliser les routes litigieuses dans les trois mois sous peine d'astreintes de 50.000 euros par jour de retard. Faute d'action de la part des autorités fédérales, un commandement de payer les astreintes a été envoyé le 16 janvier 2015 pour un montant de 3,8 millions d'euros. L'État fédéral a fait opposition à ce paiement dès le 2 février 2015 en soutenant que l'ordonnance du 31 juillet 2014 était respectée en donnant ordre à Belgocontrol de cesser les routes, que la Région commettait un abus de droit en réclamant ces

Dat brengt mij bij de dwangsommen. Een stakingsvordering heeft geleid tot het vonnis van 31 juli 2014, dat de federale overheid verplichtte om het gebruik van de omstreden routes binnen drie maanden stop te zetten, op straffe van een dwangsom van 50.000 euro per dag vertraging. Wegens het uitblijven van enige reactie van de federale overheid hebben wij op 16 januari 2015 de betaling van 3,8 miljoen euro aan dwangsommen geëist. Op 2 februari 2015 tekende de federale overheid verzet tegen die betaling aan. Volgens haar werd aan het vonnis voldaan, aangezien aan Belgocontrol was gevraagd om de routes stop te zetten. Ze oordeelde dat het gewest aan rechtsmisbruik deed en dat het onmogelijk was om het vonnis binnen drie maanden uit te voeren.

Op 20 augustus 2015 verwierp de beslagrechter de argumenten van de federale overheid en oordeelde hij dat het gewest gemachtigd is om de dwangsommen als drukkingsmiddel te gebruiken. Ingevolge die uitspraak heb ik op 11 september 2015 een tweede rekening van 1,1 miljoen euro verstuurd. Het totaal aan dwangsommen komt dus in totaal op 4,9 miljoen euro.

De te volgen procedure voor administratieve boetes aan luchtvaartmaatschappijen is bijzonder omslachtig, aangezien ze recht op tegenspraak hebben.

(verder in het Nederlands)

Leefmilieu Brussel stelt eerst een proces-verbaal op over de vaststelling van inbreuken op het besluit inzake vliegtuiglawaai. Dat wordt aan de procureur des Konings bezorgd, die beslist of de overtreder al dan niet strafrechtelijk wordt vervolgd.

(verder in het Frans)

Als er geen strafrechtelijke vervolging is, start Leefmilieu Brussel de procedure van de administratieve boetes, met een hoorzitting voor elke boete. De luchtvaartmaatschappijen betwisten steevast de boetes, eerst bij het Milieucollege, nadien bij de Raad van State. Wanneer de boetes bekrachtigd zijn en definitief worden, worden er bevelschriften verstuurd, maar ook die kunnen nog door de luchtvaartmaatschappijen worden betwist.

Sinds 2000 werden er 688 administratieve boetes opgelegd voor in totaal 15,5 miljoen euro. Van dat

astreintes et qu'il était techniquement impossible d'exécuter l'ordonnance dans un délai de trois mois.

Le 20 août 2015, le juge des saisies a recalé les arguments de l'État belge. Tout d'abord, l'ordonnance imposait concrètement la cessation effective des routes litigieuses. Ensuite, la Région bruxelloise n'a commis aucun abus de droit. Le juge précise que "la Région a donc pu, sans abuser de son droit, se préoccuper de permettre aux habitants de son territoire de bénéficier d'un environnement sain, la demande de paiement des astreintes étant à cet égard un moyen de coercition légal et légitime". De plus, le juge des saisies s'est déclaré incompétent sur la question du délai de trois mois. L'État fédéral avait saisi le mauvais juge. Il fallait retourner devant le juge de l'ordonnance du 31 juillet 2014, ce que fait finalement l'État belge en le citant le 17 septembre 2015.

À la suite de ce jugement, j'ai donc décidé de lever la deuxième et dernière tranche d'astreintes le 11 septembre 2015 pour 1,1 million d'euros supplémentaires. Au total, les astreintes se montent donc à 4,9 millions d'euros.

Je voudrais à présent parler du recouvrement des amendes administratives impayées.

Je vais vous expliquer en quelques points la procédure à suivre lorsque des amendes administratives sont infligées aux compagnies aériennes. Il est important de resituer ce débat dans son contexte. La procédure qui se fait dans le respect du contradictoire est lourde.

(poursuivant en néerlandais)

Le procès-verbal pour infraction à l'arrêté relatif au bruit des avions dressé par Bruxelles Environnement est transmis au Procureur du Roi, qui décide ou non de poursuivre pénalement le contrevenant.

(poursuivant en français)

À défaut de poursuites pénales, Bruxelles Environnement entame la procédure d'amendes administratives avec une audition pour chaque amende. Une fois l'amende infligée, les compagnies aériennes contestent les amendes, d'abord devant le Collège d'environnement, et ensuite devant le Conseil d'État. Quand elles sont validées et

bedrag werd nog maar iets meer dan een miljoen euro betaald. In totaal wordt er 5,2 miljoen betwist voor het Milieucollege of de Raad van State. Daarnaast staat er nog een bedrag van 8,3 miljoen euro definitief open.

Om te vermijden dat er een gevoel van straffeloosheid ontstaat, heb ik eind augustus bevelschriften voor de inning van alle onbetaalde definitieve boetes verstuurd. Het ging in totaal om 217 bevelschriften voor een bedrag van 4,5 miljoen euro.

Die maatregel is doeltreffend gebleken, aangezien 10 van de 62 betrokken luchtvaartmaatschappijen inmiddels hun boetes hebben betaald. Het gaat om een totaalbedrag van 405.000 euro. Binnenkort zou daar nog 250.000 euro moeten bijkomen. Zeven maatschappijen betwisten evenwel de bevelschriften.

Tussen april en augustus 2015 werden 28.264 klachten bij de ombudsdienst van de luchthaven ingediend, vooral door inwoners uit het noorden en het oosten van het gewest.

Het Brussels Gewest beschikt over vijftien installaties om lawaai te meten. Dankzij dat netwerk kunnen wij op een objectieve manier nagaan aan welke geluidsniveaus de Brusselaars worden blootgesteld.

Brussel Leefmilieu heeft de positie van de geluidsmeters geanalyseerd. Voor elke vliegroute zijn de meest geschikte geluidsmeters, die het best het lawaai van de vliegtuigen kunnen meten, met een oranje stip op de kaart aangeduid. De positie van de andere geluidsmeters moet opnieuw worden overwogen.

Tijdens de vergadering met de burgemeesters werd gevraagd om de geluidsmeter van Oudergem te verplaatsen om het geluidsniveau van de landende vliegtuigen op baan 01 in zone 0 of 1 te meten. De geluidsmeter van Etterbeek kan worden gebruikt als de zogenaamde bocht naar links breder wordt gemaakt, en de geluidsmeter van Berchem als de vliegtuigen die de route boven de Ring gebruiken, lager gaan vliegen, zoals in 2011 en 2012 is gebeurd.

Op basis van de meetresultaten van de vijftien geluidsmeters stelt Leefmilieu Brussel elk jaar een

deviennent définitives, des contraintes sont envoyées. Les compagnies aériennes peuvent alors encore contester lesdites contraintes.

Je vais à présent dresser l'état des lieux des amendes depuis 2000 et l'entrée en vigueur de l'arrêté bruit. Depuis 2000, 688 amendes administratives ont été infligées, ce qui représente un montant de 15,5 millions d'euros. De ce montant, seul un peu plus d'un million d'euros ont été payés. Sont toujours impayés, 5,2 millions d'euros qui sont contestés, soit devant le Collège d'environnement, soit au Conseil d'État. Enfin, un montant définitif de 8,3 millions d'euros reste impayé.

Pour ne pas laisser régner un sentiment d'impunité - ce qui me semble essentiel - j'ai obtenu du gouvernement que des contraintes soient envoyées pour toutes les amendes impayées dont il ne fait aucun doute qu'elles sont définitives. Fin août 2015, 217 contraintes ont ainsi été envoyées. Cela représente plus de 4,5 millions d'euros et cela concerne 62 compagnies aériennes.

Quel bilan peut-on tirer de cette campagne "de contraintes" ? Elle démontre en tout cas l'efficacité de l'action, puisqu'à l'heure actuelle, dix compagnies ont déjà payé leurs amendes, pour un montant de 405.000 euros, auxquels il faut ajouter 250.000 euros annoncés sous peu. Cela représente 650.000 euros en quelques semaines, alors qu'un million d'euros ont été payés depuis 2000. Sept compagnies aériennes contestent par ailleurs les contraintes infligées à cette date.

Sur une période de cinq mois, entre avril et août 2015, ce sont pas moins de 28.264 plaintes qui ont été introduites auprès du service de médiation de Brussels Airport, essentiellement réparties entre le nord et l'est de la Région. Elles sont directement en lien avec les résultats des sonomètres et la période des travaux à l'aéroport.

Concernant la surveillance du bruit engendré par le trafic aérien, quinze stations de mesure ont été mises en place par la Région bruxelloise. J'ai renforcé ce réseau par l'installation de quatre sonomètres supplémentaires pour objectiver les nuisances subies par les Bruxellois. Le réseau a atteint un nombre d'installations suffisant pour permettre à Bruxelles Environnement de recueillir toutes les informations nécessaires.

kaart op, zodat voor elke locatie in het gewest duidelijk te zien is aan welk geluidsniveau de inwoners worden blootgesteld. Er zijn kaarten voor 2011, 2012, 2013 en 2014. Het zal nog tot 31 januari 2016 duren voordat alle gegevens verzameld zijn om de kaart van 2015 op te stellen. Het spreidingsplan van 2014 is duidelijk zichtbaar op de kaart.

Ook inzake de nachtvluchten zien we een duidelijke toename van de overlast in 2014. Het is op grond van die geluidskaarten dat wij een milieustakingsvordering hebben ingediend.

Het besluit van 27 mei 1999 bepaalt geluidsnormen voor verschillende zones. In zone 0, die het verst van de luchthaven verwijderd is en het grootste deel van het gewest omvat, gelden de strengste normen. In zone 2, die het dichtst bij de luchthaven ligt, gelden de soepelste normen. Die normen werden vijftien jaar geleden opgesteld. Daarbij werd vooral rekening gehouden met het economische belang van de luchthavenactiviteit.

Bij een overschrijding van de geluidsnormen met minder dan 9 decibel overdag en minder dan 6 decibel 's nachts wordt een waarschuwing gegeven. Als de overschrijding meer bedraagt, wordt een proces-verbaal opgesteld en een vervolgingsprocedure aangevat.

De geluidsnormen en de zones werden geldig verklaard door de Raad van State, het Grondwettelijk Hof en het Europees Hof van Justitie, wat een grote rechtszekerheid biedt voor het besluit over geluidsoverlast.

Er is een studie aan de gang over de verlaging van de geluidsgrens die wordt gehanteerd om boetes op te leggen (nultolerantie), de invoering van een enkele geluidszone voor het hele Brussels Gewest en de verstrenging van de geluidsnormen, maar we moeten opletten dat de rechtszekerheid niet op het spel wordt gezet door een eventuele hervorming.

Van april tot augustus 2015 vonden de meeste overtredingen plaats tussen 6 en 7 uur 's ochtends. Dat is onaanvaardbaar. In mei vonden ongeveer 100 overtredingen plaats tussen 6 en 7 uur 's ochtends, 10 tijdens de dagperiode en 30 tussen 23 uur en 6 uur 's ochtends.

Tussen april en augustus 2015 werden

Une analyse de la pertinence de la position des sonomètres a été réalisée par Bruxelles Environnement. Pour chacune des routes, les sonomètres les plus pertinents, c'est-à-dire ceux qui détectent le mieux les avions, sont représentés par une pastille orange sur la carte. En compilant les résultats des différentes routes, on peut conclure que le réseau des sonomètres orangés permet de repérer 100% des avions sur chacune des routes survolant Bruxelles. L'emplacement des grisés doit donc être réévalué.

Lors de la réunion avec les bourgmestres, il a été demandé que le sonomètre d'Auderghem soit déplacé pour reprendre les atterrissages sur la piste 01 en zone 0 ou 1. Le sonomètre d'Etterbeek assurera le travail si le virage à gauche doit s'élargir. Pour les autres sonomètres, la réflexion doit être beaucoup plus approfondie, sur la base de toutes les informations disponibles. Par exemple, celui de Berchem pourrait redevenir rapidement plus pertinent si la route du ring venait à s'abaisser dans le futur, comme ce fut le cas en 2011 et 2012.

Grâce à son réseau de quinze sonomètres, Bruxelles Environnement dresse chaque année une cartographie annuelle du bruit du trafic aérien de jour. Ainsi, à chaque endroit de la Région, il est possible de connaître avec exactitude le degré d'exposition au bruit du trafic aérien. Cela permet d'objectiver les données et de dresser les bilans les plus précis possible.

Les cartes pour 2011, 2012, 2013 et 2014 sont disponibles. Pour l'année 2015, sachez qu'il faudra attendre le 31 janvier de l'année prochaine pour que la collecte soit complète. Le traitement est donc un peu plus long. Le plan de dispersion de 2014 est nettement visible sur la carte. L'évidence de la cartographie permet aussi d'aboutir à l'ordonnance de l'action en cessation du 31 juillet 2014.

En ce qui concerne la cartographie de nuit, comme pour celle de jour, on constate l'augmentation des nuisances pour les Bruxellois durant l'année 2014. C'est le fondement de l'action menée en cessation environnementale. Vous devez comprendre que ces cartes de bruit objectivent les nuisances liées au bruit des avions pour tous les Bruxellois.

Je reviens sur le fameux arrêté bruit du 27 mai 1999. Les normes qu'il prévoit sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2000. Elles sont reprises sur le

568 processen-verbaal opgesteld, waarvan 25 voor landende vliegtuigen. In diezelfde periode werden 2.492 waarschuwingen gegeven. Vandaar het belang van een nultolerantie voor geluidsovertredingen. Nu wordt er immers pas een boete opgelegd als de geluidsnormen ruimschoots worden overschreden.

Met betrekking tot de nachtvluchten stellen we vast dat sinds 2012 op de meeste meetpunten 's nachts vlot een gemiddeld geluidsniveau van 45 dB wordt bereikt. Dat is de grenswaarde waarboven volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) het slaapritme kan worden verstoord als de ramen openstaan. Het is dus niet omdat er geen of weinig overtredingen plaatsvinden, dat er geen lawaaioverlast is. De meeste overtredingen vinden overigens plaats tussen 6 en 7 uur 's ochtends.

Tijdens de recentste meetcampagne, van april tot september 2015, hebben zich meerdere incidenten voorgedaan. De eerste fase van de werken op baan 25L ging van start, de geluidsquota per beweging op de kanaalroute werden beperkt, de laatste fase van het spreidingsplan werd ingevoerd, er kwam een moratorium, daarna volgde de tweede fase van de werken op baan 25L (3 augustus), de derde fase (15 augustus), de opschorting van de NOTAM (28 augustus), het einde van de werken op baan 25L (7 september), en tot slot werd de NOTAM weer van kracht (24 september).

Het vliegverkeer is constant gebleven. Tijdens de werken zijn de meeste vliegtuigen echter niet opgestegen van baan 25R, maar van baan 01 of baan 19, waarbij ze de route met een bocht naar rechts volgden, in noordelijke richting, zodat de inwoners van Jette meer geluidsoverlast te slikken kregen.

Het oosten van Brussel wordt overigens extra getroffen door geluidsoverlast, namelijk door vliegtuigen die opstijgen van baan 25R met een bocht naar links, en toestellen die opstijgen van baan 19, met een bocht naar rechts.

Ook de landingen op baan 01, vanuit het oosten, veroorzaken meer overlast dan de landingen vanuit het westen. Tussen april en september vond 14% van de landingen plaats op baan 01. Het is dus belangrijk om een oplossing uit te werken, rekening houdend met de windnormen.

slide qui répertorie les différentes zones définies il y a quinze ans. La zone 0, qui correspond à la majorité de la Région, est la plus éloignée de l'aéroport et se situe le plus à l'ouest. C'est elle qui est soumise aux normes les plus strictes. La zone 1 est située entre la 0 et la 2. La zone 2 est située le plus à l'est - c'est la plus proche de l'aéroport -, et est soumise à des normes moins strictes. Si l'on se penche sur les travaux de l'époque en la matière, on constate que les normes établies correspondaient à une approche économique liée à l'activité de l'aéroport.

Concernant le seuil de verbalisation pour les procès-verbaux liés à des infractions, il s'agit d'une pratique administrative mise en place en 2000. L'arrêté bruit définit des normes de bruit. Lorsque celles-ci sont dépassées par un avion, cela donne lieu à un avertissement si le dépassement est inférieur à 9 décibels le jour et à 6 décibels la nuit. Si le dépassement est supérieur, un procès-verbal d'infraction est dressé et des poursuites s'ensuivent.

L'ensemble de l'arrêté bruit - normes et découpage en zones, c'est-à-dire toute la pratique administrative du seuil de verbalisation - a été validé par le Conseil d'État, la Cour constitutionnelle et la Cour de justice de l'Union européenne. La sécurité de l'arrêté est donc très forte et il serait inconscient de ma part de la remettre en cause.

Les normes actuelles font l'objet d'une étude pour évaluer leur renforcement. Trois volets fondamentaux doivent fonder l'étude menée :

- l'abaissement du seuil de verbalisation, à savoir la tolérance zéro. Il s'agit en effet de supprimer cette modalisation ;

- la mise en place d'une zone unique sur tout Bruxelles, ce qui permettrait à tous les habitants de bénéficier du même haut degré de protection ;

- l'abaissement des normes pour que le bien-être des Bruxellois soit pris au sérieux.

Ces options sont à l'étude et, je le répète, il faut que j'assure la sécurité juridique d'une éventuelle réforme pour assurer une efficacité des mesures à prendre.

En matière d'infractions à l'arrêté bruit, le graphique

Wat de meetresultaten per meetstation betreft, zal ik mij beperken tot de routes die de meeste overlast veroorzaken, namelijk de noordelijke route, de kanaalroute en de oostelijke route. Als u meer informatie over een bepaald meetstation wilt, kan ik u die altijd bezorgen.

De overlast van de route boven de Ring wordt geregistreerd door het meetstation van Neder-Over-Heembeek, in zone 1. Er worden overdag maar weinig overtredingen vastgesteld. Er vinden daarentegen meer overtredingen 's nachts plaats, vooral tussen 6 en 7 uur.

Op de kanaalroute, boven zone 0, waar strengere geluidsnormen gelden, vinden zeer veel overtredingen plaats in verhouding tot het aantal vluchten, met pieken tussen 6 en 7 uur 's ochtends.

De oostelijke route, met de bocht naar links, ligt in zone 2. De geluidsoverlast wordt geregistreerd door het meetstation van Sint-Lambrechts-Woluwe. De werken aan landingsbaan 25L hebben een invloed gehad op het aantal vluchten. Er gebeuren nauwelijks overtredingen overdag, maar het gemiddelde geluidsniveau bedraagt 50 dB, wat hoog is. Er zijn ook maar weinig overtredingen 's nachts en tussen 6 en 7 uur 's ochtends.

Bij de landingen op baan 01 worden er overdag amper overtredingen vastgesteld, maar de geluidsniveaus liggen tussen 50 en 60 dB. Tussen 23 en 7 uur zijn er meer overtredingen en bedraagt het gemiddelde geluidsniveau 40 tot 50 dB. Tussen 6 en 7 uur zijn er minder vluchten, maar bedraagt het geluidsniveau meer dan 50 dB, wat zeer hoog is.

Tussen 6 en 7 uur zijn er heel wat overtredingen op bepaalde routes en bedraagt het gemiddelde geluidsniveau vaak meer dan 45 dB, het niveau dat volgens de WGO aanleiding kan geven tot slaapstoornissen als de ramen openstaan.

Zo vindt op de kanaalroute 86% van de overtredingen 's nachts plaats tussen 6 en 7 uur 's ochtends. Op de oostelijke route gaat het om 98 tot 100% en op de route boven de Ring om 82 tot 100%. Vooral de periode tussen 6 en 7 uur 's ochtends is dus problematisch. Het is onaanvaardbaar dat de Brusselaars vanaf de opening van de luchthaven om 6 uur een dergelijke geluidsoverlast moeten slikken.

montre le nombre de vols sanctionnés par un procès-verbal entre avril et août 2015. Le nombre d'infractions concerne essentiellement la tranche de 6h à 7h. Cette problématique est inacceptable et doit attirer spécialement notre attention. Au mois de mai, sur environ 140 procès-verbaux d'infraction, 100 concernent la tranche matinale de 6h à 7h, 10 la journée et 30 la nuit, entre 23h et 6h.

Le tableau reprend le nombre total de vols par sonomètre qui ont donné lieu à un avertissement et à un procès-verbal d'infraction. Une lecture attentive des chiffres révèle que 568 procès-verbaux - dont 25 pour les atterrissages - ont été dressés entre avril et août 2015. Ce nombre atteint 2.492 pour les avertissements sur la même période. C'est toute la différence entre la verbalisation et l'avertissement, et toute la question du seuil de tolérance zéro. Le procès-verbal d'infraction n'est dressé que si les normes sont dépassées de 9dB en journée et de 6dB la nuit. Ce système fonctionne par multiples de trois.

Quelles sont les tendances constatées ? En ce qui concerne l'évolution du niveau sonore dû au trafic aérien nocturne depuis 2012, le graphique permet d'évaluer sur quatre ans le bruit spécifique des avions grâce aux différents sonomètres en 2012, 2013, 2014 et 2015, pour la période du 1^{er} juillet au 31 août de chaque année, de 23h à 7h.

L'on constate que le niveau de 45dB de moyenne est facilement atteint sur la majorité des sonomètres. Or, ce niveau est défini par l'OMS comme la limite au-delà de laquelle des perturbations du sommeil sont constatées, fenêtres ouvertes. Donc, l'absence ou la rareté des infractions ne signifie pas qu'il n'y a pas de bruit.

Lorsqu'on découpe la nuit en deux périodes (23h-6h et 6h-7h), on constate que la tranche horaire de 6h à 7h est problématique, car elle présente le taux de violations le plus élevé.

La dernière campagne de mesure s'est déroulée d'avril à septembre 2015. Cette période d'observation a connu des phases d'instabilité : début de la phase 1 des travaux sur la piste 25L, mise en application à la mi-juin du NOTAM concernant la limitation des quotas de bruit par mouvement (quota count) sur la route du canal, mise en application de la dernière phase de dispersion, moratoire, phase 2 des travaux sur la

We hebben zeer veel data verzameld. Ik zal u alle cijfers en tabellen bezorgen, zodat u zelf kunt nagaan wat de situatie in uw gemeente is.

Met betrekking tot de inning van de boetes en de dwangsommen hebben we sinds 2000 al respectievelijk 650.000 euro en 1 miljoen euro kunnen innen. In tegenstelling tot wat de federale minister beweerde, heeft de rechter beslist dat de dwangsommen niet kunnen worden beschouwd als rechtsmisbruik. We kunnen dus de inningsprocedures voortzetten en zullen ons daarbij onverbiddelijk opstellen.

Met betrekking tot de geluidsnormen streef ik naar rechtszekerheid. Daarbij hanteer ik de volgende uitgangspunten:

- er komt een studie over de verscherping van de geluidsnormen;

- alle Brusselaars moeten even goed worden beschermd;

- bij overtreding van de normen wordt er sneller beboet;

- meer personeel van Leefmilieu Brussel zal de dossiers behandelen;

- er komt een nultolerantie voor overtredingen;

- er komen mogelijk juridische procedures na een volledige analyse van de meetresultaten tussen 6 en 7 uur;

- de Brusselse eisen, zoals vastgelegd in het regeerakkoord, worden behouden;

- er moeten structurele en evenwichtige oplossingen komen;

- de veiligheid voor de dichtst bevolkte zones moet worden gegarandeerd;

- de nachtvluchten moeten worden afgeschaft;

- de Brusselse geluidsnormen moeten worden nageleefd;

- er moet een onafhankelijk controleorgaan voor de toepassing van de windnormen komen;

piste 25L (3 août), début de la phase 3 des travaux sur la piste 25L (15 août), suspension du NOTAM (28 août), fin des travaux sur la piste 25L (7 septembre), et remise en application du NOTAM tel qu'il avait été intégré le 19 juin (24 septembre).

Le graphique vous montre l'utilisation des pistes au départ de l'aéroport de Bruxelles National, semaine par semaine, entre le 6 avril et le 29 septembre. De nombreux graphiques colorés illustrent les différentes pistes utilisées : la piste 25L, la piste 07 et la piste 25R.

La ligne horizontale reprend le volume de trafic, qui est resté constant sur toute cette période. En revanche, on constate que l'utilisation de la piste 25R au décollage a été réduite durant les travaux, sans causer de diminution du trafic. C'est extrêmement important et cela correspond au décalage que vous observez au milieu du schéma.

Durant la phase 1 des travaux, l'essentiel des décollages s'est effectué au départ de la piste 01, avec un tournant à droite vers le nord. Sur le même schéma, mais cette fois pour la nuit, vous verrez les tendances qui vous permettront d'établir le lien avec les données relatives au bruit.

J'en arrive à l'utilisation des routes qui touchent la Région bruxelloise au décollage. La carte illustre l'emprise au sol des décollages vers le nord et sur la route du canal, ainsi que sur le virage à gauche et le départ vers le nord. Pour rappel, les décollages via la piste 19, avec un tournant à droite vers le nord, ont été nombreux durant la phase 1 des travaux. C'est ainsi que les Jettois ont connu un surcroît de bruit à ce moment-là.

On voit très bien également que l'est est doublement touché : d'une part, lors des décollages sur la piste 25R avec le tournant à gauche et d'autre part, lors des décollages sur la piste 19 avec un tournant à droite. L'est est survolé deux fois et il faut donc tenir compte de ce double impact.

Nous devons aussi être très attentifs aux atterrissages sur la piste 01, car ils touchent beaucoup de Bruxellois de l'est. La piste utilisée à l'atterrissage par vent d'est a représenté, en périodes de jour d'avril à septembre, 14% des atterrissages à Bruxelles National. Néanmoins, leur impact sur les personnes survolées est important, parce que les atterrissages à partir de l'ouest créent moins de

- we willen permanent overleg tussen de federale overheid en de gewesten.

Het plan van Pas Question! is erg constructief. De eisen van het Brussels Gewest zijn erin opgenomen. Ik heb mijn administratie gevraagd om de technische gegevens te analyseren, zodat we het werk van de burgerbeweging kunnen gebruiken voor de verdere onderhandelingen met federaal minister Galant.

Het streven naar een algemene, structurele en evenwichtige oplossing is een stap voorwaarts. Het is nu evenwel aan minister Galant om de maatregelen voor te stellen die ze al een tijdje aankondigt.

In oktober 2014 had ik minister Galant voorgesteld om samen aan de uitvoering van het Brussels akkoord te werken. Er zou een vergadering met de verschillende gewestministers komen, maar die heeft nog altijd niet plaatsgevonden.

In februari 2015 kondigde minister Galant een reeks maatregelen aan die snel resultaten moesten opleveren, maar ik weet niet wat die inhouden.

Vandaag las ik in Le Soir dat minister Galant in december een plan zal voorstellen. Dat is geen minuut te vroeg. Er komt immers onder meer een Europese richtlijn inzake luchthavens.

(Applaus bij de meerderheid)

nuisances. Dès lors, ainsi que certains l'ont fait remarquer, la problématique doit être combattue eu égard aux normes de vent.

En ce qui concerne les mesures par sonomètre, je vous propose, pour des raisons de temps, de nous concentrer sur trois routes. Si vous voulez des informations sur des sonomètres en particulier, elles peuvent vous être transmises.

Trois routes survolent Bruxelles au décollage : la route du nord, la route du canal et la route de l'est, avec le fameux virage à gauche et l'atterrissage sur la piste 01 qui crée des nuisances. Pour chacune de ces routes, il existe un sonomètre isolé, représentatif et fait de graphiques. On y trouve en bleu ciel le nombre d'avions et en bleu foncé le nombre de violations, ainsi que le niveau sonore spécifique.

La route du ring est représentée par le sonomètre de Neder-Over-Heembeek, en zone 1. Peu de violations y sont enregistrées de jour, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de bruit. Les violations sont plus nombreuses de nuit, et plus encore dans la tranche de 6h à 7h.

Sur la route du canal - qui se trouve en zone 0 et est dès lors soumise à des normes plus sévères -, on trouve des violations de jour, et plus encore de nuit, et un nombre qui explose sur la tranche de 6h à 7h. La proportion de violations est très élevée sur le nombre total de vols.

La route de l'est, qui est concernée par le virage à gauche, se situe en zone 2 - moins stricte - et est couverte par le sonomètre de Woluwe-Saint-Lambert. On constate l'impact des travaux sur le nombre de vols, avec l'apparition d'un creux sur les graphiques. Il n'y a quasiment pas de violations le jour, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de bruit. Le niveau moyen sonore - indiqué par des barres rouges - tourne autour de 50dB, ce qui est élevé. Il y a peu de violations la nuit, ainsi qu'entre 6h et 7h.

La comparaison du tournant à gauche montre que nous en sommes revenus à la situation de 2013, avec un élargissement mécanique du virage à gauche, dû à l'augmentation du trafic aérien.

Pour les atterrissages de jour sur la piste 01, les violations sont quasiment inexistantes, mais la piste se situant en zone 2, les normes de bruit sont

élevées. Les niveaux enregistrés se situent entre 50dB et 60dB. Les violations sont plus nombreuses de nuit, entre 23h et 7h, avec un niveau moyen de 40dB à 50dB. De 6h à 7h, le nombre de vols est moins élevé, mais avec un niveau sonore de plus de 50dB, ce qui est très élevé.

La tranche de 6h à 7h enregistre un nombre élevé d'infractions pour certaines routes et un niveau de bruit trop élevé. Le niveau moyen dépasse le seuil de 45dB générateur de perturbations du sommeil, fenêtres ouvertes, selon les normes de l'OMS.

Cette mesure doit être analysée précisément pour identifier les possibilités d'action.

Le tableau présente en fait un récapitulatif des taux de violation nocturne sur chacune de ces routes. Je puis joindre le plan des différentes stations de mesure pour ceux qui souhaitent tout mettre en parallèle. Les données reprises dans ce tableau sont les routes qui affectent chaque fois la Région, les trafics en pourcentage par rapport aux départs-arrivées, la question des dB, les violations des normes exprimées en termes de pourcentages et la tranche 6h dans les violations 23h-7h.

Les chiffres sont impressionnants. C'est la première fois qu'un travail si poussé a été réalisé par la Région en matière d'analyse de bruit pour objectiver le plus précisément possible la gêne ressentie par les Bruxellois. L'analyse nous apprend que sur la route du canal, la tranche 6h-7h représente 86% de l'ensemble des violations constatées durant la nuit. Ce pourcentage monte à 98 voire à 100% sur la route vers l'est, et est de 82 à 100% sur la route du ring. Il s'agit donc d'une tranche horaire qui pose de gros problèmes. À 6h, dès l'ouverture de l'aéroport, les Bruxellois subissent les nuisances de plein fouet, ce qui est intolérable.

En conclusion, j'ai voulu, avec l'ensemble de mes équipes et le personnel de Bruxelles Environnement dont je remercie tant la présence dans cet hémicycle que le travail quotidien depuis des mois, faire la plus grande transparence avec le maximum de pédagogie sur l'ensemble des chiffres récoltés. Je vais vous les transmettre afin que vous puissiez vous-mêmes opérer les vérifications nécessaires quant à vos implantations géographiques respectives.

J'ai déjà abordé la question du recouvrement des amendes administratives et des astreintes. Les dernières contraintes fiscales ont déjà permis de recouvrer un montant de 650.000 euros et 1.000.000 d'euros depuis 2000. En ce qui concerne les astreintes, contrairement à ce que la ministre fédérale avait affirmé, à savoir que je faisais un abus de droit, le juge a considéré que tel n'était pas le cas. Nous poursuivons donc les procédures de recouvrement et nous nous situons dans une logique d'intransigeance totale.

En termes de normes de bruit, je vise la sécurité juridique nécessaire pour éviter une chute du château de cartes qui s'avérerait dramatique :

- étude sur le renforcement des normes de bruit ;
- même protection pour tous les citoyens ;
- abaissement du seuil de verbalisation ;
- mise à disposition de plus de personnel à Bruxelles Environnement pour traiter les dossiers d'infraction et de verbalisation ;
- application du principe de tolérance zéro ;
- actions juridiques à envisager après une étude complète de la campagne de mesures sur les tranches 6h-7h, sur les décollages et atterrissages. Il y a en effet de nombreuses violations des normes de bruit actuelles, une gêne accrue pour beaucoup de Bruxellois et le respect d'une norme européenne d'une nuit de 8h sans gênes sonores ;
- maintien des exigences de la Région bruxelloise telles que définies dans l'accord de gouvernement ;
- solutions structurelles et équilibrées ;
- sécurité pour les zones les moins densément peuplées ;
- suppression des vols de nuit ;
- respect des normes de bruit bruxelloises ;
- autorité de contrôle indépendante par rapport à la question des normes de vent ;
- concertation permanente entre le niveau fédéral et les Régions.

J'ai effectivement pris connaissance du plan présenté par l'association Pas Question !. Je tenais à saluer le travail qui a été effectué. Celui-ci va dans le bon sens, dans la mesure où il intègre les exigences bien connues de la Région bruxelloise : le respect des normes de bruit, la suppression des vols de nuit, l'évitement des zones les plus densément peuplées.

En ce qui concerne le surplus, j'ai demandé à mon administration de se pencher sur les données techniques utilisées par le mouvement citoyen pour rendre son travail le plus utile possible. C'est une démarche constructive qui a le grand mérite d'avoir été présentée et il nous faut le prendre en considération dans la suite des travaux qui seront menés par le niveau fédéral et la ministre Galant.

Il nous faut rester attentifs à toutes les nuisances sonores et nous verrons comment les choses peuvent évoluer. Le respect des normes de vent doit également passer par la création d'une autorité de contrôle indépendante.

La recherche d'une solution structurelle globale équilibrée constitue un pas en avant. Reste à Mme Galant à présenter les mesures qu'elle annonce depuis longtemps. Je prends acte des déclarations faites dans Le Soir de ce matin. J'attends la concertation dont il est fait mention depuis un an.

En effet, dès son entrée en fonction à la fin du mois d'octobre l'an dernier, j'avais proposé à la ministre Galant de travailler ensemble à l'exécution de l'accord bruxellois. Nos équipes se sont par la suite rencontrées en novembre 2014.

Une réunion m'a été promise entre les différents ministres régionaux à Noël 2014. Je l'attends toujours. En février 2015, elle annonçait une série de mesures dites de "quick wins", mais je ne sais pas de quoi il s'agit.

J'entends maintenant qu'un plan sera soumis au mois de décembre. Nous sommes dans une situation urgente compte tenu d'une série de paramètres, dont la directive européenne.

L'ensemble des données vous sera transmis à votre meilleure convenance dans le courant de l'après-midi.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. le président.- Je pense qu'il était important de tenir ce débat. Si je l'ai proposé, c'est parce que je pense que la population ne comprendrait pas que nous ne traitons pas d'un sujet tel que celui-là en séance plénière. Même si certains l'ont déjà dit, je voudrais néanmoins vous faire part de mon opinion.

Rares sont les dossiers que nous avons eu à traiter qui représentent un tel risque d'exaspération et de colère populaires. Nous sommes tous témoins des tensions, des crispations et des colères que ce dossier génère avec les risques qui y sont associés.

Je pense également que c'est un débat qui devrait nous amener à nous mobiliser de façon soudée et unie plutôt que sur le mode de la division. Ne tentons pas les responsables fédéraux sur la piste de l'éternel argument : "les Bruxellois eux-mêmes sont divisés quant à la stratégie à adopter".

C'est un grand test d'impuissance de notre institution à peser sur des décisions qui la concernent. Cela veut dire que la crédibilité de notre institution est en jeu.

(poursuivant en néerlandais)

Si la Région bruxelloise s'avère impuissante, cela peut compromettre sa crédibilité.

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je répliquerai en deux points, tout d'abord au gouvernement et ensuite à M. Cerexhe en particulier.

Je n'ai pas été surpris par votre exposé, Mme la ministre. Il s'agit du même exposé et des mêmes supports de présentation que ceux utilisés en début de semaine, lors de la réunion organisée avec les bourgmestres bruxellois à votre cabinet.

Je continue à dire qu'il n'est pas normal que sur quinze millions d'euros d'amendes dues, seul un million d'euros ait été récupéré.

Par ailleurs, nous vous demandons de revoir la tolérance de 6dB la nuit et de 9dB le jour, car elle est en soi intolérable. On ne peut à la fois affirmer que ces chiffres sont anormaux par rapport à ceux de l'OMS et les maintenir.

Enfin, nous vous demandons avec prudence

De voorzitter *(in het Frans).*- *Het is belangrijk dat een dergelijk dossier aan bod komt in plenaire vergadering, zodat de bevolking voelt dat wij begaan zijn met deze problematiek.*

Het is ook belangrijk dat wij in dit debat met een stem spreken, zodat de federale beleidsmakers de Brusselaars niet kunnen verwijten dat zij onderling verdeeld zijn over de te volgen strategie.

Het gaat om de geloofwaardigheid van onze instelling, om ons vermogen om te wegen op de beslissingen die ons aanbelangen.

(verder in het Nederlands)

Als het Brussels Gewest machteloos overkomt, kan onze geloofwaardigheid in het gedrang komen.

De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Dit is exact dezelfde voorstelling als diegene die u begin deze week op uw kabinet aan de burgemeesters hebt gegeven, mevrouw de minister. Ik zeg nogmaals dat het niet normaal is dat er van de 15 miljoen euro verschuldigde boetes slechts 1 miljoen werd geïnd.*

Wij willen u vragen om de toleranties van 6 dB 's nachts en 9 dB overdag te willen herzien, want deze zijn onhoudbaar. We kunnen niet enerzijds stellen dat de waarden niet overeenstemmen met de WGO om ze dan te behouden. Verder vragen wij u te willen onderzoeken of de grenswaarden uit het besluit van 1999 zouden kunnen worden gewijzigd. Er lijkt ons geen juridisch risico te zijn, aangezien ze zo oud zijn.

Mijnheer Cerexhe, u bent de windhaan van dit parlement. Bij een foto die op 23 augustus 2014 op internet is verschenen, staat een citaat van u:

d'étudier une modification des seuils prévus dans l'arrêté bruit de 1999. Si vous allez dans ce sens, nous vous soutiendrons. Nous ne pensons pas qu'il existe un quelconque risque juridique à cet égard, car les normes sont relativement anciennes.

Je tiens à présent à m'adresser à M. Cerexhe. Je pense que nous avons trouvé un mot pour vous qualifier : la girouette du parlement. Et je pèse mes mots. J'ai dans les mains une photo parue sur internet le 23 août 2014. Nous pouvons y lire une citation de M. Cerexhe : "Accepter le moratoire, un signe de faiblesse".

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je continue à dire que ce n'est pas la solution. Il faut une solution globale. Je l'ai toujours dit et je n'ai pas changé d'avis.

M. Vincent De Wolf (MR).- Si, car vous êtes pris en flagrant délit de double discours. Vous avez dit à propos du Plan Wathélet : "Entamé en 2012, ce nouveau plan de dispersion des vols prévoit une meilleure répartition des vols sur l'ensemble des communes concernées. Il y aura une réduction des nuisances où elles sont lourdes aujourd'hui. Cela n'allège pas seulement le survol dans certaines zones densément peuplées, mais cela améliore aussi le niveau global des nuisances sonores. Pour rappel, les nouveaux plans de vol instaureront un virage plus large qu'avant."

De quel virage s'agit-il ? Du fameux virage à gauche dont vous vous plaignez aujourd'hui, en condamnant le fait que son interdiction n'est pas totalement respectée. En effet, certains avions empruntent aujourd'hui encore ce virage à gauche, raison pour laquelle j'ai demandé que Belgocontrol et l'administration sanctionnent les avions qui sortent des routes.

Vous avez dit tout et son contraire : vous avez combattu le moratoire et, aujourd'hui, vous déplorez qu'il ne soit pas respecté. Vous avez interpellé M. Van Goidsenhoven en lui disant que sa ministre avait envoyé plus d'avions sur la route du canal. Or, à la page 5 de votre interpellation du 25 février 2014, vous disiez : "Ce plan a l'avantage de supprimer l'arbitraire de Belgocontrol. Grâce à ce plan, les avions de plus de 138 tonnes, en restant sur le canal, ne survolent plus les zones plus densément peuplées comme c'était le cas jusqu'à présent."

"Instemmen met het moratorium is een teken van zwakheid".

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Inderdaad. Ik ben ook nooit van mening veranderd.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Toch wel. U was vol lof over het spreidingsplan en de ruimere bocht. Diezelfde bocht waar u vandaag uw beklag over doet omdat hij niet verboden wordt.*

U bent eerst tegen het moratorium en vandaag betreurt u dat het niet wordt nageleefd. U interpelleert de heer Van Goidsenhoven en zegt tegen hem dat de minister die tot zijn partij behoort meer vliegtuigen over de kanaalroute heeft gestuurd. Op 25 februari 2014 zei u echter dat dankzij het spreidingsplan vliegtuigen van meer dan 138 ton gelukkig over het kanaal bleven vliegen en zo drukbevolkte zones ontweken. Dat is ongelooflijk! Vandaag bent u net boos dat er vliegtuigen over de kanaalzone vliegen.

U zegt dat het gebruik van baan 01 aanzienlijk is toegenomen. In 2013 werden er echter 24.185 bewegingen geregistreerd tegenover 12.855 in 2015 (tot eind september). Uw cijfergegevens kloppen dus niet.

Ik heb er deze morgen voor gepleit om politieke spelletjes te vermijden en unaniem een standpunt in te nemen om ons gewest te vrijwaren. Wij willen namelijk de belangen van de Brusselaars verdedigen in dit belangrijke dossier.

(Applaus bij de MR)

C'est magnifique ! Il y a un an, vous vous réjouissiez du fait que les avions de plus de 138 tonnes suivaient le canal, là où personne n'habite. Et aujourd'hui, vous stigmatisez avec force le fait que, d'après vous, plus d'avions sont renvoyés sur la zone du canal.

S'agissant de la piste 01, je dispose des chiffres officiels. Vous évoquez une augmentation considérable de son utilisation. Or, en 2013, 24.185 mouvements ont été enregistrés, contre 12.855 en 2015 jusqu'à la fin septembre. Vos chiffres sont donc inexacts.

Ce matin, j'ai plaidé pour que les Bruxellois fassent preuve de maturité, d'intelligence, de cohésion et d'unanimité dans la défense de notre Région. Créer un incident et en tirer argument relève de la politique politicienne et n'honore pas notre parlement. Tel n'est pas notre objectif. Nous souhaitons défendre l'intérêt des Bruxellois dans ce dossier capital.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je souhaite tout d'abord vous remercier pour la pédagogie dont vous avez fait preuve tout au long de votre exposé qui montre à quel point la Région est riche d'analyses, de mesures ainsi que de capacités de contrôle et donc de sanction. Cet outil administratif dont nous disposons me semble dès lors essentiel.

M. le président, je vous rejoins complètement quand vous dites que ce dossier, peut-être plus que tous les autres, constitue un grand test pour nous tous. Comme vous l'avez souligné, il s'agit d'un grand test de la puissance ou de l'impuissance de notre Région à peser sur le réel, à peser sur la qualité de vie de nos citoyens.

C'est précisément pour cette raison que je suis un peu inquiet. Inquiet tout d'abord à la lecture de la presse de ce matin dans laquelle j'apprends que la ministre fédérale annonce qu'elle avance toute seule. Or, elle ne peut pas avancer seule puisqu'il faudra nécessairement de la concertation avec les Régions. C'est ce que le Conseil d'État avait déjà affirmé il y a plus de sept ans. Je me doute que vous le lui avez rappelé.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Deze kwestie is inderdaad een test van de macht of onmacht van het gewest om een invloed uit te oefenen op de levenskwaliteit van de burgers. Daarom ben ik ook bezorgd wanneer ik in de pers lees dat de federale minister aankondigt dat ze op haar eentje vooruitgang boekt. Dat kan echter niet zonder overleg met de gewesten. Dat bevestigde ook de Raad van State al ruim zeven jaar geleden.*

Ik ben ook bezorgd over de breuklijn binnen de meerderheid. Sommigen hebben het over het aantal jobs dat gecreëerd wordt dankzij de aanwezigheid van de luchthaven en anderen hebben het over de verminderde levenskwaliteit in sommige wijken. De meerderheid is het blijkbaar niet eens over de toekomst van de luchthaven. Een politieke visie is nochtans nodig. Hoe zien wij de welvaart en de levenskwaliteit in het gewest? Met welke hefboomen willen wij dat bereiken? Welke zijn de prioriteiten in dit conflict tussen levenskwaliteit en economische ontwikkeling?

Naast de vliegtuigen, moeten er nog andere problemen worden aangepakt, bijvoorbeeld de verbinding met de luchthaven via intergewestelijke

Par ailleurs, je ne vous cache pas que je suis également inquiet lorsque je constate une certaine fracture au sein de la majorité. Certains agitent l'argument du nombre d'emplois générés par l'aéroport, tandis que d'autres avancent l'argument de la qualité de vie dans certains quartiers. Manifestement, en la matière, il n'y a pas d'unanimité au sein de la majorité parlementaire quant au devenir de l'aéroport. Ici, en réalité, il s'agit d'une question de vision politique, de ce que nous voulons à Bruxelles en termes de développement des activités en périphérie bruxelloise. Comment considérons-nous la prospérité et la qualité de vie au sein de notre Région ? Quels sont les leviers pour y arriver ? Quelles sont les priorités que le gouvernement, la majorité ou l'ensemble des élus se donnent dans ce dossier emblématique d'enjeux et de conflits entre qualité de vie et développement économique ?

Mais il faut aussi une vraie vision de qualité de vie dans les dossiers qui semblent connexes, mais sont fondamentaux. À côté de la question des avions, d'autres problématiques sont sur la table en matière de desserte de l'aéroport de Bruxelles National : trams transrégionaux, métro allant jusqu'à l'aéroport... Ce sont des décisions bruxelloises, qui nous appartiennent et auront un impact sur le développement futur de l'aéroport et la qualité de vie de nos citoyens, sur laquelle doit se baser notre vraie vision.

En conclusion, je retiens de votre réponse que vous attendez de valider techniquement le travail produit par les citoyens avant de pouvoir vous approprier politiquement ces propositions.

(Remarques de Mme Fremault)

Dans mon exposé, je vous ai encouragée - au-delà de tout le travail que vous effectuez - à lancer des propositions. D'une façon ou d'une autre, à un moment ou à un autre, la Région sera amenée à la discussion et la concertation. Qu'allez-vous proposer à ce moment-là ? Je comprends que vous êtes séduite par les propositions du mouvement Pas Question ! - et nous aussi -, et que vous voulez les faire valider pour pouvoir vous les approprier et les défendre politiquement. Je rappelle simplement l'importance de cette concertation que j'appelle de mes vœux. Je fais également appel au MR pour qu'il relaie cet impératif de concertation.

trams of via de metro. Dat zijn Brusselse beslissingen die een impact zullen hebben op de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven en de levenskwaliteit van onze burgers en daarop moet onze visie gebaseerd zijn.

(Opmerkingen van mevrouw Fremault)

Op een bepaald ogenblik moet het gewest bij het overleg worden betrokken. Wat zult u dan voorstellen? Ik begrijp dat u sympathie hebt voor de ideeën van de beweging Pas Question! en dat u die politiek wilt verdedigen. Ik wil enkel wijzen op het belang van overleg en ik roep ook de collega's van de MR op om dat aan te kaarten bij de minister.

(Applaus bij Ecolo en Groen)

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo et de Groen)

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

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais)*.- *Je retiens de l'exposé du ministre qu'il est question des conditions de vie et de la qualité de vie à Bruxelles, mais également d'un problème d'ordre social.*

En effet, il ressort des chiffres que vous montrez aujourd'hui que seuls 4% des plaintes proviennent de la zone du canal, alors que le plus gros des infractions y sont commises. Pourquoi ? Parce que les Bruxellois concernés n'arrivent tout simplement pas à faire entendre leur voix.

(poursuivant en français)

Le problème de la viabilité de la ville est aussi un problème social qui touche certains quartiers davantage que d'autres. Il est assez choquant d'observer le nombre d'infractions sur la zone du canal et le nombre de gens qui manifestent leur mécontentement à cet égard. Cette situation montre qu'un vrai problème social se pose.

(poursuivant en néerlandais)

Nous ne devons pas nous contenter d'améliorer la qualité de vie. Il est de notre devoir politique de défendre les droits de toutes les personnes vivant intra-muros ou extra-muros. Également ceux des personnes qui ne s'expriment pas.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

M. Marc-Jean Ghysse (PS).- Je remercie la ministre pour les précisions qu'elle a eu l'amabilité

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik zal de standpunten die ik daarnet heb verdedigd, niet herhalen.

Ik onthoud een ding uit de toelichting van de minister, namelijk dat het probleem niet alleen te maken heeft met de levensomstandigheden en de levenskwaliteit in Brussel. Het gaat ook om een sociaal probleem.

Uit de cijfers die u vandaag toont, blijkt dat slechts 4% van alle klachten uit de kanaalzone komt, terwijl het overgrote deel van alle inbreuken daar plaatsvindt. Een relatief klein deel van de bevolking, met name een paar honderdduizend mensen, krijgt de meeste overlast te slikken. Toch dienen zij het minst vaak een klacht in. Dat komt niet omdat de bevolking van de kanaalzone niet onder vliegtuiglawaai lijdt of omdat de inwoners van Molenbeek of Anderlecht doof zijn. Het heeft te maken met een sociaal probleem. Een heleboel mensen slagen er gewoon niet in om hun stem te laten horen.

(verder in het Frans)

Het probleem van de leefbaarheid van de stad is een sociaal probleem dat sommige wijken meer raakt dan andere. Als we het aantal overtredingen over de kanaalzone zien, is het vreemd dat er zo weinig klachten van buurtbewoners zijn.

(verder in het Nederlands)

Ik denk dat wij niet alleen de levenskwaliteit moeten verbeteren. Het is ook onze plicht om als politicus om op te komen voor de rechten van alle mensen in en buiten deze stad, ook mensen die niet voor zichzelf opkomen.

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- De heer Ghysse heeft het woord.

De heer Marc-Jean Ghysse (PS) *(in het Frans)*.- *Ik ben het eens met de heer Picqué wanneer hij*

de nous apporter aujourd'hui.

Je m'associe aux sages propos tenus par notre président. Les interpellations de ce jour ont une fois de plus laissé libre cours à ce gène politique qui nous incite à profiter de la tribune pour provoquer les autres tendances représentées au sein de l'assemblée. Comme l'a fait remarquer M. Picqué, nous avons toutefois intérêt, plus encore dans ce dossier que dans d'autres, à trouver entre nous le plus petit commun dénominateur qui renforcera notre Région dans les inévitables négociations à venir avec les autres Régions et avec l'État fédéral.

Les chiffres, graphiques et cartes que vous nous avez présentés peuvent donner lieu à diverses interprétations selon les intervenants. Si on les ramène à l'essentiel, il devrait toutefois être possible de défendre nos intérêts économiques sans négliger pour autant les questions de bien-être, de santé publique et de sécurité publique qui intéressent tout autant notre population et celle de la périphérie bruxelloise.

Mon groupe et mon parti ont coutume de dire que l'on est plus fort ensemble. La formule s'impose tout particulièrement dans ce dossier. Ensemble, en manifestant toute notre confiance à notre ministre et à notre gouvernement, nous pouvons parvenir à une solution structurelle pour Bruxelles et ses habitants.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

M. Benoît Cerexhe (cdH). - Merci à la ministre pour son exposé pédagogique portant sur la manière dont la Région bruxelloise gérait cette situation depuis plusieurs mois. Je ne vois pas bien ce que vous pourriez faire en plus et je vous félicite donc.

En tous les cas, la période 6h-7h est particulièrement infractionnelle et c'est évidemment celle qui gêne le plus les Bruxellois. Le droit au sommeil et à une nuit calme est le droit le plus essentiel pour les Bruxellois.

Au-delà des infractions en bruit, évoquons les événements en bruit qui dépassent les normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Nous avons constaté combien ils étaient nombreux, tant en termes d'atterrissages que de décollages.

zegt dat wij er allen belang bij hebben een gemene deler te vinden. Met een gemeenschappelijk standpunt zal het Brussels Gewest sterker staan in de onvermijdelijke onderhandelingen met de andere gewesten en met de federale overheid.

We kunnen onze economische belangen verdedigen zonder daarom kwesties inzake welzijn, volksgezondheid en openbare veiligheid te verwaarlozen die zowel onze bevolking aanbelangen, als die in de Rand.

De socialisten hebben de gewoonte te zeggen dat we samen sterker staan. Dit geldt des te meer voor dit dossier. Door samen achter onze minister te staan, kunnen we tot een structurele oplossing komen voor het Brussels Gewest en zijn inwoners

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter. - De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).* - *Geluidshinder tussen 06.00 en 07.00 uur stoort de meeste Brusselsaars. Bovendien worden de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) veelvuldig overschreden.*

Sinds de heer De Wolf met een geluidsmeter op het Montgomeryplein is gaan staan in het gezelschap van een deurwaarder, is hij blijkbaar het noorden kwijt.

(Vrolijkheid)

Wij hebben nooit beweerd dat het plan van de vorige federale regering goed was. Mevrouw Fremault is zelfs samen met de voltallige regering daartegen in beroep gegaan, wat leidde tot de gerechtelijke uitspraak van 31 juli 2014.

Depuis qu'il s'est rendu au square Montgomery muni de son sonomètre et accompagné de son huissier de justice, M. De Wolf semble avoir perdu un certain nombre de ses repères.

(Sourires)

Nous n'avons jamais dit que le plan du gouvernement fédéral précédent était bon. Mme Fremault avait d'ailleurs introduit un recours avec l'ensemble du gouvernement. Celui-ci a donné lieu à l'ordonnance du tribunal du 31 juillet 2014.

M. Vincent De Wolf (MR).- Vous l'avez contesté dans votre interpellation !

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Nous sommes sur la même longueur d'onde avec le gouvernement bruxellois sur ce sujet. Nous n'avons jamais dit que le moratoire devait être la solution définitive dans ce dossier. Nous ne sommes plus les seuls à le dire.

J'ai participé moi-même à la réunion citoyenne mardi dernier. Tout le monde s'accorde à dire que, malheureusement, la situation que nous vivons aujourd'hui - avec le virage gauche et large, pas complètement abandonné, les atterrissages,... - continue à provoquer une surcharge à Bruxelles et pour l'ensemble des Bruxellois.

Vous pouvez contester tous mes chiffres, mais ils sont pourtant réels : 2.500 atterrissages au cours du mois de septembre sur la piste 01, 1.200 au cours des dix derniers jours au mois d'octobre,...

Nous sommes passés d'une utilisation de 5% de cette piste il y a quinze ans à 20% aujourd'hui ! J'aimerais que nous puissions nous tourner ensemble vers l'avenir.

M. Vincent De Wolf (MR).- Qu'avez-vous à dire au sujet de la route du canal pour laquelle vous vous réjouissiez ? Vous n'adoptez plus la position d'attaque parce que vous avez pris des coups entre-temps ?

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Voyons les intérêts que nous pouvons défendre ensemble, M. De Wolf.

Une proposition de résolution se trouve aujourd'hui sur la table du parlement bruxellois. Elle reprend un certain nombre d'éléments sur lesquels nous devrions tous pouvoir nous rejoindre.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *U hebt dat tegengesproken in uw interpellatie!*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Wij zitten op dat vlak op dezelfde golflengte als de Brusselse regering. Wij hebben nooit gezegd dat het moratorium het definitieve antwoord moest zijn in dit dossier. We zijn trouwens niet meer de enigen die daarvoor pleiten.*

U kunt mijn cijfergegevens tegenspreken, maar ze kloppen wel: in september waren er 2.500 landingen op baan 01 en de voorbije tien dagen waren er 1.200. Op vijftien jaar tijd zijn we voor baan 01 van een gebruik van 5% naar een gebruik van 20% gegaan.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Wat is dan nu uw standpunt over de kanaalroute, waarover u zo tevreden was?*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Laten we zien welke belangen wij samen kunnen verdedigen, mijnheer De Wolf. Er ligt een voorstel van resolutie klaar met elementen waarin wij ons allen kunnen terugvinden.*

M. Vincent De Wolf (MR).- Pas avec le double discours que vous tenez !

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Il s'agit du non-survol des zones densément peuplées, le fait qu'il faille une solution avant le mois de juin 2016, la création d'une autorité de contrôle indépendante, la définition de routes tenant compte de la densité de la population.

M. Vincent De Wolf (MR).- Mais vous reprenez mon exposé de début de journée, M. Cerexhe ! Je peux vous donner mon discours afin que vous puissiez le lire.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- En ce qui me concerne, je demande l'allongement de la piste 25L tel que proposé cette semaine.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je l'ai dit ce matin ! Avez-vous écouté ou non ce que j'ai dit ? Au lieu de raconter des inexactitudes tout à l'heure, vous auriez mieux fait de féliciter le MR bruxellois pour son discours responsable !

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Si nous pouvons nous rejoindre, nous aurions fait un grand pas. C'est un texte dans ce genre-là, contenant ces dispositions, que je proposerai mercredi à la Conférence des bourgmestres. J'espère que vous-même et vos collègues y adhérez.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. le président.- La parole est à M. Van den Driessche.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais).*- *Mme la ministre, je vous remercie pour votre réponse détaillée et transparente et espère recevoir les documents prochainement.*

Pour conclure, j'aimerais appeler toutes les parties concernées à se concerter pour aboutir à une solution durable, qui tienne compte non seulement de la qualité de vie des Bruxellois, mais également des avantages économiques de l'aéroport pour Bruxelles.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Dat zal niet lukken als u steeds van standpunt verandert!*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Het gaat hier over het niet overvliegen van dichtbevolkte zones, een oplossing die er moet zijn voor juni 2016 en de oprichting van een onafhankelijk controleorgaan.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *U herhaalt mijn woorden. Ik kan u mijn tekst geven, dan kunt u hem voorlezen.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Ik vraag om de verlenging van baan 25L.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Dat zei ik deze morgen ook al. Hebt u toen wel geluisterd? In plaats van onjuistheden te vertellen, had u beter de MR kunnen feliciteren met ons doordacht betoog!*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Als wij het eens kunnen worden, zou dat een grote stap voorwaarts zijn. Het is een tekst in die zin die ik woensdag wil voorstellen aan de Conferentie van Burgemeesters. Ik hoop dat u en uw collega's zich erin kunnen vinden.*

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- *Mevrouw de minister, ik bedank u voor uw uitgebreid, gedetailleerd en transparant antwoord. Veel regeringsleden kunnen daar bij delicate kwesties een voorbeeld aan nemen. Ik hoop de documenten spoedig te kunnen ontvangen.*

Tot slot zou ik een oproep willen doen om met alle betrokken partijen te overleggen en tot een langetermijnoplossing te komen. Daarbij moet niet alleen rekening worden gehouden met de levenskwaliteit van de Brusselaars, maar ook met de economische voordelen van de luchthaven voor Brussel. Ik reken erop dat u de zaken op deze manier aanpakt.

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

M. Stefan Cornelis (Open Vld) *(en néerlandais)*.- *Je remercie la ministre Fremault pour ces excellentes explications. Je l'invite à trouver une solution structurelle aux côtés de Mme Galant. J'appelle les bourgmestres présents dans ce Parlement à y apporter leur contribution.*

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Je remercie la ministre pour sa réponse détaillée et chiffrée.*

Comme l'a souligné M. Van Damme concernant l'écart entre le nombre de plaintes et la pollution sonore dans la zone du canal, nous devons tenir compte de ces personnes qui peinent à se faire entendre.

La plupart des violations surviennent dans la période de 6 à 7h, et peu après 6h, alors que la nuit n'est pas encore terminée, ce qui irrite de nombreux Bruxellois, car ce sont les plus gênantes. Il serait utile de relever le nombre de violations dans la période de 6 à 6h30.

Tout comme mes collègues, j'en appelle à un dialogue structurel et à des solutions constructives. Des intérêts multiples sont en question dans ce débat. Néanmoins, chaque Bruxellois, peu importe son lieu de vie, a droit à une solution durable, constructive et stable.

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

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je remercie la ministre pour son exposé détaillé.*

De voorzitter.- De heer Cornelis heeft het woord.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Ik wil minister Fremault bedanken voor de uitstekende toelichting. Ik wil haar oproepen om samen met minister Galant degelijk werk te maken van een structurele oplossing. Ik roep ook de burgemeesters in dit parlement op om mee te helpen zoeken naar een oplossing voor dit dossier, dat al veel te lang aansleept.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het antwoord van de minister was erg gedetailleerd, met veel cijfermateriaal. Zoals voor veel beleidsdomeinen geldt ook hier: meten is weten. De cijfers kunnen de richting van het beleid aangeven.

Ik ga akkoord met wat de heer Van Damme zei over de discrepantie tussen het aantal klachten van mensen die in de kanaalzone wonen en de geluidsoverlast die zich daar voordoet. Het klopt dat sommige mensen moeilijker hun stem kunnen laten horen. We moeten ons daarvan bewust zijn.

Het gros van de overtredingen vindt duidelijk plaats tussen 6 en 7 uur 's ochtends. De heer Cerexhe zei het al. Dat verbaast me geenszins. Het stemt overeen met een aantal getuigenissen die ik heb gehoord. Die overlast maakt heel veel Brusselaars boos. Veel overtredingen vinden zeer kort na 6 uur 's ochtends plaats, wanneer het eigenlijk nog nacht is. Die overtredingen hebben de grootste impact op het leven van heel wat Brusselaars. Het zou heel nuttig zijn om te weten hoeveel overtredingen zich voordoen tussen bijvoorbeeld 6 uur en 6.30 uur, wanneer voor het gros van de Brusselaars de nacht nog niet is afgelopen.

Net zoals een aantal collega's roep ik op tot structureel overleg en constructieve oplossingen. Dat is niet eenvoudig. De belangen zijn niet dezelfde. Elke inwoner, waar hij of zij ook woont, heeft recht op een snelle, constructieve en vooral stabiele langetermijnoplossing.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik wil de minister bedanken voor haar uitvoerige

Vous êtes un exemple pour vos collègues.

Monsieur le président, j'espère que nous recevrons bientôt une copie des diapositives.

(Assentiment)

Je pense également que la politique ne doit pas se fonder sur le nombre de plaintes. Nous devons servir l'intérêt général.

Il reste deux questions auxquelles vous n'avez pas répondu. Premièrement, le déplacement de la piste 25L vers l'est.

(Remarques de Mme Fremault)

C'est noté.

Deuxièmement, la position que le gouvernement adoptera à l'égard du projet de DHL d'investir 114 millions dans l'aéroport de Zaventem quand on sait que la majorité des vols de DHL sont des vols de nuit.

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

Mme Caroline Persoons (FDF).- Je tiens à remercier la ministre de nous avoir présenté des informations et des chiffres aussi intéressants.

La vliegwet est suspendue comme une épée de Damoclès au-dessus de nos têtes, si elle ne revient qu'à figer les routes actuelles moyennant quelques mesurées techniques. En revanche, ce qui est rassurant aujourd'hui, c'est que le gouvernement bruxellois détient un bon dossier, présentant des chiffres clairs. Le gouvernement montre toute l'importance de l'existence de l'arrêté bruit pour se rendre à la négociation.

Votre dossier et celui, tout aussi important, car présentant des données précises, de Pas question !, constituent deux armes pour les Bruxellois. Je ne souhaite pas un conflit, mais nous savons que nous disposons de munitions pour défendre les intérêts

uiteenzetting. U geeft het goede voorbeeld aan uw collega-ministers, die niet op dezelfde manier cijfers en gegevens bezorgen aan het parlement.

Mijnheer de voorzitter, ik hoop dat wij een kopie kunnen krijgen van de slides.

(Instemming)

Ook ik vind dat het beleid niet mag uitgaan van het aantal klachten, want het is niet zo dat wie het hardst roept ook het best bediend moet worden. Wij moeten het algemeen belang dienen. Ook de zones die nu overvloedig overvlogen worden en waaruit weinig klachten komen, moeten in de reflectie worden opgenomen.

Er zijn nog twee vragen waarop ik geen antwoord heb gehoord. Ten eerste is er de verplaatsing van baan 25L naar het oosten.

(Opmerking van mevrouw Fremault)

Dat is bij dezen genoteerd.

Welk standpunt zal de regering innemen betreffende de plannen van DHL om voor 114 miljoen euro te investeren in de luchthaven van Zaventem? Iedereen weet dat het merendeel van de vluchten van DHL nachtvluchten zijn.

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (FDF) *(in het Frans).*- *De vliegweg hangt ons als een zwaard van Damocles boven het hoofd. Ze zal de huidige routes met slechts enkele kleine technische wijzigingen vastleggen. Het is geruststellend dat de Brusselse regering een goed becijferd dossier heeft, waarmee we de belangen van de Brusselaars kunnen verdedigen.*

Ook de FDF-fractie is voorstander van het verlengen van de nacht van 22.00 tot 07.00 uur. Uw cijfergegevens tonen aan dat 98% tot 100% van de overtredingen 's nachts gebeuren. Dat is ontoelaatbaar voor de volksgezondheid. Op langere termijn willen wij de nachtvluchten verbieden. Dat moet ons lukken. Wat is trouwens het nut van een autovignet als vliegtuigen onze gezondheid permanent kunnen blijven aantasten?

des Bruxellois. Car c'est bien la mission du gouvernement.

Par ailleurs, nous revendiquons l'extension, à court terme, de la nuit de 22h à 7h. Vous avez montré par le biais de vos chiffres qu'il y a de 98% à 100% de violations la nuit sur la route est. Nous devons absolument mettre ces données sur la table ! C'est intolérable ! C'est une vraie question de santé publique : les habitants sont à bout et il faut pouvoir l'entendre ! À plus long terme, nous revendiquons l'interdiction pure et simple des vols de nuit. Nous devons absolument y arriver. Cette revendication est entendue dans d'autres pays et d'autres capitales ou grandes villes.

Enfin, j'en viens à la santé des Bruxellois. C'est vraiment un élément essentiel. Vous avez annoncé la pastille sur les voitures, proposée il y a plus de dix ans par Didier Gosuin lorsqu'il était ministre de l'Environnement. Cependant, quel est le sens de ces pastilles sur les voitures si de gros avions dénués de toute pastille empoisonnent en permanence notre vie et notre santé ?

Il faut donner du sens à la santé et à la sécurité des Bruxellois et c'est pour cette raison qu'il faut agir. Il ne s'agit pas seulement d'un conflit institutionnel, même si ce dernier se dessine nettement en arrière-plan. Il en va de la santé des citoyens.

(Applaudissements sur les bancs des FDF)

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Mme Maes, je ne dispose pas encore des plans du projet DHL. Un investissement de 114 millions d'euros est évoqué. Quoi qu'il en soit, nous nous défendrons face à tout projet contraire aux exigences de la Région bruxelloise. En cas de violation des normes de bruit, cette entreprise sera verbalisée comme les autres.

S'agissant du volet santé, je n'ai pas attendu vos interpellations pour lancer une étude, dont j'attends les résultats en janvier 2016.

M. le président.- Je vous remercie d'avoir mené ce débat passionnel dans les limites de la dignité parlementaire, mis à part quelques échanges vifs.

Dit is meer dan een institutioneel probleem. Er moet worden opgetreden om de gezondheid en de veiligheid van de Brusselaars te waarborgen.

(Applaus bij het FDF)

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).*- *Ik beschik nog niet over de plannen van DHL, mevrouw Maes. Er is sprake van een investering van 114 miljoen euro. Hoe dan ook zal deze onderneming beboet worden als ze de geluidsnormen overtreedt.*

Over het gezondheidsaspect had ik al een studie besteld, waarvan ik de resultaten verwacht in januari 2016.

De voorzitter.- Ik dank u voor dit passionele debat, dat grotendeels gevoerd is binnen de grenzen van de parlementaire waardigheid.

Malgré les divergences d'opinions, le débat a été fructueux.

- La séance est levée à 12h49.

Ondanks de meningsverschillen leidde het debat tot een vruchtbare gedachtewisseling.

- De vergadering wordt gesloten om 12.49 uur.

ANNEXES

COUR CONSTITUTIONNELLE

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- la question préjudicielle relative aux articles 572*bis*, 7°, et 591, 14°, du Code judiciaire, tel qu'il a été modifié par la loi du 30 juillet 2013 portant création d'un tribunal de la famille et de la jeunesse, posée par le Juge de paix de Liège I (n° du rôle 6262).
- la question préjudicielle concernant l'article 2 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles Capitale du 22 décembre 1994 relative au précompte immobilier, posée par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (n° du rôle 6264).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 113 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE LES ARRÊTS SUIVANTS :

- arrêt n° 123/2015 rendu le 24 septembre, en cause :
 - les questions préjudicielles concernant l'article 19*bis*-11, § 2, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, posées par le Tribunal de police de Louvain et par le Tribunal de police d'Anvers (n^{os} 5932, 5957 et 5958 du rôle).
- arrêt n° 124/2015 rendu le 24 septembre 2015, en cause :
 - la question préjudicielle relative à l'article 72, alinéa 3, de la loi du 8 août 1997 sur les faillites, posée par la Cour d'appel de Gand (n° du rôle 5945).

BIJLAGEN

GRONDWETTELIJK HOF

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN:

- de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 572*bis*, 7°, en 591, 14°, van het Gerechtelijk Wetboek, zoals gewijzigd bij de wet van 30 juli 2013 betreffende de invoering van een familie- en jeugdrechtbank, gesteld door de Vrederechter van Luik I (nr. van de rol 6262).
- de prejudiciële vraag over artikel 2 van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 22 december 1994 betreffende de onroerende voorheffing, gesteld door de Franstalige Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. van de rol 6264).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 113 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN DE VOLGENDE ARRESTEN:

- arrest nr. 123/2015 uitgesproken op 24 september 2015, in zake :
 - de prejudiciële vragen over artikel 19*bis*-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gesteld door de Politierechtbank te Leuven en door de Politierechtbank te Antwerpen (nrs van de rol 5932, 5957 en 5958).
- arrest nr. 124/2015 uitgesproken op 24 september 2015, in zake :
 - de prejudiciële vraag betreffende artikel 72, derde lid, van de faillissementswet van 8 augustus 1997, gesteld door het Hof van Beroep te Gent (nr. van de rol 5945).

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - arrêt n° 125/2015 rendu le 24 septembre 2015, en cause : <ul style="list-style-type: none"> - le recours en annulation des articles 4 et 5 de la loi du 13 janvier 2014 modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, introduit par la SPRL « Reka Security » et Zylkyf Reka (n° du rôle 5961). - arrêt n° 126/2015 rendu le 24 septembre 2015, en cause : <ul style="list-style-type: none"> - la question préjudicielle relative à l'article 330 du Code civil, posée par le Tribunal de première instance de Namur, division Namur (n° du rôle 6041). - arrêt n° 127/2015 rendu le 24 septembre 2015, en cause : <ul style="list-style-type: none"> - la question préjudicielle relative aux articles 33 et 171 du Code des impôts sur les revenus 1992, tels qu'ils étaient applicables à l'exercice d'imposition 1994, posée par le Tribunal de première instance de Namur, division Namur (n° du rôle 6044). - arrêt n° 128/2015 rendu le 24 septembre 2015, en cause : <ul style="list-style-type: none"> - la question préjudicielle relative à l'article 488<i>bis</i>, i), alinéa 2, du Code civil, avant son abrogation par l'article 27 de la loi du 17 mars 2013, posée par le Tribunal de première instance d'Anvers, division Malines (n° du rôle 6046). - arrêt n° 129/2015 rendu le 24 septembre 2015, en cause : <ul style="list-style-type: none"> - la question préjudicielle concernant l'article 25 du décret de la Région flamande du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route, posée par le Tribunal correctionnel néerlandophone de Bruxelles (n° du rôle 6067). - arrêt n° 130/2015 rendu le 24 septembre 2015, en cause : <ul style="list-style-type: none"> - la question préjudicielle relative à l'article 745<i>bis</i>, § 1^{er}, alinéa 2, du Code civil, posée par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (n° du rôle 6091). | <ul style="list-style-type: none"> - arrest nr. 125/2015 uitgesproken op 24 september 2015, in zake : <ul style="list-style-type: none"> - het beroep tot vernietiging van de artikelen 4 en 5 van de wet van 13 januari 2014 tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, ingesteld door de bvba « Reka Security » en Zylkyf Reka (nr. van de rol 5961). - arrest nr. 126/2015 uitgesproken op 24 september 2015, in zake : <ul style="list-style-type: none"> - de prejudiciële vraag betreffende artikel 330 van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Namen, afdeling Namen (nr. van de rol 6041). - arrest nr. 127/2015 uitgesproken op 24 september 2015, in zake : <ul style="list-style-type: none"> - de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 33 en 171 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, zoals van toepassing op het aanslagjaar 1994, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Namen, afdeling Namen (nr. van de rol 6044). - arrest nr. 128/2015 uitgesproken op 24 september 2015, in zake : <ul style="list-style-type: none"> - de prejudiciële vraag betreffende artikel 488<i>bis</i>, i), tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek, vóór de opheffing ervan bij artikel 27 van de wet van 17 maart 2013, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Antwerpen, afdeling Mechelen (nr. van de rol 6046). - arrest nr. 129/2015 uitgesproken op 24 september 2015, in zake : <ul style="list-style-type: none"> - de prejudiciële vraag over artikel 25 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gesteld door de Nederlandstalige Correctionele Rechtbank te Brussel (nr. van de rol 6067). - arrest nr. 130/2015 uitgesproken op 24 september 2015, in zake : <ul style="list-style-type: none"> - de prejudiciële vraag betreffende artikel 745<i>bis</i>, § 1, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door de Franstalige Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. van de rol 6091). |
|--|--|

-
- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">- arrêt n° 131/2015 rendu le 1^{er} octobre 2015, en cause :<ul style="list-style-type: none">- le recours en annulation de l'article 20 de la loi-programme du 28 juin 2013, introduit par Roger Hallemans et autres (n° du rôle 5798).
- arrêt n° 132/2015 rendu le 1^{er} octobre 2015, en cause :<ul style="list-style-type: none">- le recours en annulation du chapitre 6 (articles 6.1.1 à 6.5.4) et de l'article 10.2.2 du décret flamand du 12 juillet 2013 relatif au patrimoine immobilier, introduit par l'ASBL « Association Royale des Demeures Historiques et Jardins de Belgique » et autres (n° du rôle 5891).
- arrêt n° 133/2015 rendu le 1^{er} octobre 2015, en cause :<ul style="list-style-type: none">- les questions préjudicielles relatives à l'article 57sexies de la loi du 8 juillet 1976 organique des centres publics d'action sociale, inséré par l'article 20 de la loi-programme du 28 juin 2013, posées par le Tribunal du travail de Liège, division Verviers (n° du rôle 5905).
- arrêt n° 134/2015 rendu le 1^{er} octobre 2015, en cause :<ul style="list-style-type: none">- la question préjudicielle relative à l'article 16.3.8, § 2, du décret de la Région flamande du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, posée par le Tribunal correctionnel néerlandophone de Bruxelles (n° du rôle 6040).
- arrêt n° 135/2015 rendu le 1^{er} octobre 2015, en cause :<ul style="list-style-type: none">- le recours en annulation partielle du décret de la Région wallonne du 13 mars 2014 modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et diverses dispositions relatives à la tutelle sur les établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus, introduit par la fabrique d'église de la Collégiale Sainte-Gertrude de Nivelles et autres (n° du rôle 6051).
- arrêt n° 136/2015 rendu le 1^{er} octobre 2015, en cause : | <ul style="list-style-type: none">- arrest nr. 131/2015 uitgesproken op 1 oktober 2015, in zake :<ul style="list-style-type: none">- het beroep tot vernietiging van artikel 20 van de programmawet van 28 juni 2013, ingesteld door Roger Hallemans en anderen (nr. van de rol 5798).
- arrest nr. 132/2015 uitgesproken op 1 oktober 2015, in zake :<ul style="list-style-type: none">- het beroep tot vernietiging van hoofdstuk 6 (artikelen 6.1.1 tot 6.5.4) en artikel 10.2.2 van het Vlaamse decreet van 12 juli 2013 betreffende het onroerend erfgoed, ingesteld door de vzw « Koninklijke Vereniging der Historische Woonsteden en Tuinen van België » en anderen (nr. van de rol 5891).
- arrest nr. 133/2015 uitgesproken op 1 oktober 2015, in zake :<ul style="list-style-type: none">- de prejudiciële vragen over artikel 57sexies van de organieke wet van 8 juli 1976 betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn, ingevoegd bij artikel 20 van de programmawet van 28 juni 2013, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Luik, afdeling Verviers (nr. van de rol 5905).
- arrest nr. 134/2015 uitgesproken op 1 oktober 2015, in zake :<ul style="list-style-type: none">- de prejudiciële vraag betreffende artikel 16.3.8, § 2, van het decreet van het Vlaamse Gewest van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, gesteld door de Nederlandstalige Correctionele Rechtbank te Brussel (nr. van de rol 6040).
- arrest nr. 135/2015 uitgesproken op 1 oktober 2015, in zake :<ul style="list-style-type: none">- het beroep tot gedeeltelijke vernietiging van het decreet van het Waalse Gewest van 13 maart 2014 tot wijziging van het Wetboek van de plaatselijke democratie en de decentralisatie en van diverse bepalingen betreffende het toezicht over de instellingen belast met het beheer van de temporalien van de erkende erediensten, ingesteld door de kerkfabriek van de Collegiale kerk « Sainte-Gertrude » te Nijvel en anderen (nr. van de rol 6051).
- arrest nr. 136/2015 uitgesproken op 1 oktober 2015, in zake : |
|---|--|
-

-
- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">- les questions préjudicielles relatives à l'article 5, alinéa 1^{er}, c), de l'arrêté royal du 15 avril 1958 « portant statut pécuniaire du personnel enseignant, scientifique et assimilé du Ministère de l'instruction publique », tel qu'il a été inséré par l'article 44 de la loi du 1^{er} août 1985 portant des mesures fiscales et autres, posées par la Cour d'appel de Mons (n° du rôle 6059).
- arrêt n° 137/2015 rendu le 1^{er} octobre 2015, en cause :<ul style="list-style-type: none">- le recours en annulation de la loi du 27 mars 2014 portant insertion des dispositions réglant des matières visées à l'article 77 de la Constitution dans le livre XVII « Procédures juridictionnelles particulières » du Code de droit économique et modifiant le Code judiciaire en vue d'attribuer aux cours et tribunaux de Bruxelles une compétence exclusive pour connaître de l'action en réparation collective visée au livre XVII, titre 2, du Code de droit économique, introduit par l'Ordre des barreaux francophones et germanophone et l'ASBL « Verbraucherschutzzentrale » (n° du rôle 6071). | <ul style="list-style-type: none">- de prejudiciële vragen betreffende artikel 5, eerste lid, c), van het koninklijk besluit van 15 april 1958 houdende bezoldigingsregeling van het onderwyzend, wetenschappelijk en daarmee gelijkgesteld personeel van het Ministerie van Openbaar Onderwijs, zoals ingevoegd bij artikel 44 van de wet van 1 augustus 1985 houdende fiscale en andere bepalingen, gesteld door het Hof van Beroep te Bergen (nr. van de rol 6059).
- arrest nr. 137/2015 uitgesproken op 1 oktober 2015, in zake :<ul style="list-style-type: none">- het beroep tot vernietiging van de wet van 27 maart 2014 houdende invoeging van de bepalingen die een aangelegenheid regelen als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet, in boek XVII « Bijzondere rechtsprocedures » van het Wetboek van economisch recht en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek teneinde de hoven en rechtbanken te Brussel een exclusieve bevoegdheid toe te kennen om kennis te nemen van de rechtsvordering tot collectief herstel, bedoeld in boek XVII, titel 2 van het Wetboek van economisch recht, ingesteld door de « Ordre des barreaux francophones et germanophone » en de vzw « Verbraucherschutzzentrale » (nr. van de rol 6071). |
|--|--|
-

PRÉSENCES EN COMMISSION

Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et de la mobilité

5 octobre 2015

Présents

Membres effectifs

MM. Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Sevket Temiz.
M. Willem Draps.
M. Marc Loewenstein.
M. Hervé Doyen.
Mme Céline Delforge.
Mme Carla Dejonghe.
M. Paul Delva.
M. Bruno De Lille.

Autres membres :

MM. Emmanuel De Bock, Serge de Patoul, Vincent De Wolf, Youssef Handichi, Mme Cieltje Van Achter.

Excusé

M. Boris Dilliès.

Absentes

Mmes Nadia El Yousfi, Anne-Charlotte d'Ursel, Joëlle Maison.

AANWEZIGHEDEN IN DE COMMISSIES

Commissie voor de infrastructuur, belast met de openbare werken en de mobiliteit

5 oktober 2015

Aanwezig

Vaste leden

De heren Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Sevket Temiz.
De heer Willem Draps.
De heer Marc Loewenstein.
De heer Hervé Doyen.
Mevr. Céline Delforge.
Mevr. Carla Dejonghe.
De heer Paul Delva.
De heer Bruno De Lille.

Andere leden :

De heren Emmanuel De Bock, Serge de Patoul, Vincent De Wolf, Youssef Handichi, mevr. Cieltje Van Achter.

Verontschuldigd

De heer Boris Dilliès.

Afwezig

Mevr. Nadia El Yousfi, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Joëlle Maison.

Commission des finances et des affaires générales, chargée du budget, des relations extérieures, de la coopération au développement, de la fonction publique et de la recherche scientifique

5 octobre 2015

Présents

Membres effectifs

MM. Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué.
MM. Olivier de Clippele, Armand De Decker.
MM. Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.
M. Benoît Cerexhe.
Mme Zoé Genot.
M. Stefan Cornelis.

Membres suppléants :

M. Julien Uyttendaele.
MM. Serge de Patoul, Marc Loewenstein.

Autres membres :

Mme Julie de Grootte, M. Michel Colson.

Excusé

M. Bruno De Lille.

Absents

Mme Simone Susskind, MM. Julien Uyttendaele, Abdallah Kanfaoui, Jef Van Damme.

Commissie voor de financiën en de algemene zaken, belast met de begroting, de externe betrekkingen, de ontwikkelingssamenwerking, het openbaar ambt en het wetenschappelijk onderzoek

5 oktober 2015

Aanwezig

Vaste leden

De heren Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué.
De heren Olivier de Clippele, Armand De Decker.
De heren Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.
De heer Benoît Cerexhe.
Mevr. Zoé Genot.
De heer Stefan Cornelis.

Plaatsvervangers :

De heer Julien Uyttendaele.
De heren Serge de Patoul, Marc Loewenstein.

Andere leden :

Mevr. Julie de Grootte, de heer Michel Colson.

Verontschuldigd

De heer Bruno De Lille.

Afwezig

Mevr. Simone Susskind, de heren Julien Uyttendaele, Abdallah Kanfaoui, Jef Van Damme.

**Commission des affaires intérieures,
chargée des pouvoirs locaux,
de la politique régionale de sécurité
et de prévention et de la lutte contre l'incendie et
l'aide médicale urgente**

6 octobre 2015

Présents

Membres effectifs

MM. Amet Gjanaj, Zahoor Ellahi Manzoor.
M. Alain Courtois, Mme Dominique Dufourny.

Mme Martine Payfa.
M. Ahmed El Khannouss.
Mme Barbara Trachte.
M. Fouad Ahidar.

Membres suppléants :

M. Eric Bott.
Mme Zoé Genot.

Autres membres :

M. Arnaud Pinxteren, Mme Fatoumata Sidibé,
M. Johan Van den Driessche.

Excusée

Mme Julie de Groote.

Absents

MM. Marc-Jean Ghysse, Jamal Ikazban, Philippe
Close, Alain Destexhe, Serge de Patoul, René
Coppens, Mme Annemie Maes.

**Commissie voor de binnenlandse zaken, belast
met de plaatselijke besturen,
het gewestelijk veiligheids- en
preventiebeleid en de brandbestrijding en
dringende medische hulp**

6 oktober 2015

Aanwezig

Vaste leden

De heren Amet Gjanaj, Zahoor Ellahi Manzoor.
De heer Alain Courtois, mevr. Dominique
Dufourny.
Mevr. Martine Payfa.
De heer Ahmed El Khannouss.
Mevr. Barbara Trachte.
De heer Fouad Ahidar.

Plaatsvervangers :

De heer Eric Bott.
Mevr. Zoé Genot.

Andere leden :

De heer Arnaud Pinxteren, mevr. Fatoumata
Sidibé, de heer Johan Van den Driessche.

Verontschuldigd

Mevr. Julie de Groote.

Afwezig

De heren Marc-Jean Ghysse, Jamal Ikazban,
Philippe Close, Alain Destexhe, Serge de Patoul,
René Coppens, mevr. Annemie Maes.

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

6 octobre 2015

Présents

Membres effectifs

M. Ahmed El Ktibi, Mmes Véronique Jamouille,
Simone Susskind, M. Julien Uyttendaele.

M. Jacques Brotchi, Mme Viviane Teitelbaum.

M. Eric Bott.
M. Pierre Kompany.
M. Arnaud Pinxteren.
M. Jef Van Damme.
Mme Annemie Maes.

Membre suppléant :
Mme Evelyne Huytebroeck.

Autre membre :
M. Emmanuel De Bock.

Excusée

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz.

Absentes

Mmes Corinne De Permentier, Els Ampe.

**Commissie voor het leefmilieu en
de energie, belast met het natuurbehoud,
het waterbeleid en de openbare
nethheid**

6 oktober 2015

Aanwezig

Vaste leden

De heer Ahmed El Ktibi, mevr. Véronique
Jamouille, mevr. Simone Susskind, de heer Julien
Uyttendaele.

De heer Jacques Brotchi, mevr. Viviane
Teitelbaum.

De heer Eric Bott.
De heer Pierre Kompany.
De heer Arnaud Pinxteren.
De heer Jef Van Damme.
Mevr. Annemie Maes.

Plaatsvervanger :
Mevr. Evelyne Huytebroeck.

Ander lid :
De heer Emmanuel De Bock.

Verontschuldigd

Mevr. Barbara d'Ursel-de Lobkowicz.

Afwezig

Mevr. Corinne De Permentier, mevr. Els Ampe.

**Commission du développement territorial,
chargée de l'aménagement du territoire, de
l'urbanisme, de la politique de la ville, de la
politique foncière, du port de Bruxelles, des
monuments et sites, des affaires étudiantes, des
matières biculturelles d'intérêt régional, du
tourisme et de la promotion de l'image de
Bruxelles**

7 octobre 2015

Présents

Membres effectifs

MM. Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, Bea Diallo, Emin Özkara.

MM. Willem Draps, Gaëtan Van Goidsenhoven.

M. Fabian Maingain, Mme Caroline Persoons.

Mme Julie de Groote.

Mme Evelyne Huytebroeck.

Mme Brigitte Grouwels.

Membres suppléants :

M. Bernard Clerfayt.

M. Alain Maron.

Autres membres :

MM. Emmanuel De Bock, Christos Doulkeridis, Mme Barbara Trachte, M. Julien Uyttendaele, Mme Cieltje Van Achter, M. Johan Van den Driessche.

Excusés

Mme Catherine Moureaux, M. Jef Van Damme.

Absent

M. Vincent De Wolf, Mme Els Ampe, M. Arnaud Verstraete.

**Commissie voor de territoriale ontwikkeling,
belast met de ruimtelijke ordening, de
stedenbouw, het stedelijk beleid, het
grondbeleid, de haven van Brussel, de
monumenten en landschappen, de
studentenaangelegenheden, de biculturele
aangelegenheden van gewestelijk belang, het
toerisme en de bevordering van het imago van
Brussel**

7 oktober 2015

Aanwezig

Vaste leden

De heren Mohamed Azzouzi, Ridouane, Bea Diallo, Emin Özkara.

De heren Willem Draps, Gaëtan Van Goidsenhoven.

De heer Fabian Maingain, mevr. Caroline Persoons.

Mevr. Julie de Groote.

Mevr. Evelyne Huytebroeck.

Mevr. Brigitte Grouwels.

Plaatsvervangers :

De heer Bernard Clerfayt.

De heer Alain Maron.

Andere leden :

De heren Emmanuel De Bock, Christos Doulkeridis, mevr. Barbara Trachte, de heer Julien Uyttendaele, mevr. Cieltje Van Achter, de heer Johan Van den Driessche.

Verontschuldigd

Mevr. Catherine Moureaux, de heer Jef Van Damme.

Afwezig

De heer Vincent De Wolf, mevr. Els Ampe, de heer Arnaud Verstraete.

**Comité d'avis pour l'égalité des chances
entre hommes et femmes**

8 octobre 2015

Présents

Membres effectifs

M. Bea Diallo, Mmes Nadia El Yousfi, Véronique
Jamouille, M. Julien Uyttendaele.

M. Fabian Maingain.

M. Christos Doulkeridis.

M. Fouad Ahidar.

M. Bruno De Lille.

*Excusées*Mmes Françoise Bertieaux, Julie de Grootte,
Fatoumata Sidibé, Simone Susskind, Viviane
Teitelbaum.*Absents*

M. Abdallah Kanfaoui, Mme Khadija Zamouri.

**Adviescomité voor gelijke kansen
voor mannen en vrouwen**

8 oktober 2015

Aanwezig

Vaste leden

De heer Bea Diallo, mevr. Nadia El Yousfi, mevr.
Véronique Jamouille, de heer Julien Uyttendaele.

De heer Fabian Maingain.

De heer Christos Doulkeridis.

De heer Fouad Ahidar.

De heer Bruno De Lille.

*Verontschuldigd*Mevr. Françoise Bertieaux, mevr. Julie de Grootte,
mevr. Fatoumata Sidibé, mevr. Simone Susskind,
mevr. Viviane Teitelbaum.*Afwezig*De heer Abdallah Kanfaoui, mevr. Khadija
Zamouri.

**Commission des finances et des affaires
générales, chargée du budget, des relations
extérieures, de la coopération au développement,
de la fonction publique et de la recherche
scientifique**

12 octobre 2015

Présents

Membres effectifs

MM. Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué.
MM. Olivier de Clippele, Armand De Decker.
MM. Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.
M. Benoît Cerexhe.
Mme Zoé Genot.
M. Stefan Cornelis.
M. Jef Van Damme.
M. Bruno De Lille.

Membres suppléants :

M. Julien Uyttendaele.
M. Alain Maron.
M. Paul Delva.

Autres membres :

MM. Fouad Ahidar, Vincent De Wolf, Willem Draps, Mmes Fatoumata Sidibé, Jacqueline Rousseaux, Viviane Teitelbaum, M. Johan Van den Driessche.

Excusée

Mme Véronique Jamoulle.

Absents

Mme Simone Susskind, MM. Julien Uyttendaele, Abdallah Kanfaoui.

**Commissie voor de financiën en de algemene
zaken, belast met de begroting, de externe
betrekkingen, de ontwikkelingssamenwerking,
het openbaar ambt en het wetenschappelijk
onderzoek**

12 oktober 2015

Aanwezig

Vaste leden

De heren Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué.
De heren Olivier de Clippele, Armand De Decker.
De heren Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.
De heer Benoît Cerexhe.
Mevr. Zoé Genot.
De heer Stefan Cornelis.
De heer Jef Van Damme.
De heer Bruno De Lille.

Plaatsvervangers :

De heer Julien Uyttendaele.
De heer Alain Maron.
De heer Paul Delva.

Andere leden :

De heren Fouad Ahidar, Vincent De Wolf, Willem Draps, mevr. Fatoumata Sidibé, mevr. Jacqueline Rousseaux, mevr. Viviane Teitelbaum, De heer Johan Van den Driessche.

Verontschuldigd

Mevr. Véronique Jamoulle.

Afwezig

Mevr. Simone Susskind, de heren Julien Uyttendaele, Abdallah Kanfaoui.

**Commission de l'infrastructure, chargée des
travaux publics et de la mobilité**

12 octobre 2015

Présents

Membres effectifs

MM. Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Sevket Temiz.

MM. Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

Mme Joëlle Maison.

M. Hervé Doyen.

Mme Céline Delforge.

Mme Carla Dejonghe.

M. Paul Delva.

Membres suppléants :

M. Fabian Maingain (en remplacement de M. Marc Loewenstein).

Mme Annemie Maes (en remplacement de M. Bruno De Lille).

Autres membres :

MM. Dominiek Lootens-Stael, Emin Özkara (en remplacement de Mme Nadia El Yousfi).

Excusés

M. Bruno De Lille, Mme Nadia El Yousfi, M. Marc Loewenstein.

Absente

Mme Joëlle Maison.

**Commissie voor de infrastructuur, belast met
de openbare werken en de mobiliteit**

12 oktober 2015

Aanwezig

Vaste leden

De heren Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Sevket Temiz.

De heren Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel.

Mevr. Joëlle Maison.

De heer Hervé Doyen.

Mevr. Céline Delforge.

Mevr. Carla Dejonghe.

De heer Paul Delva.

Plaatsvervangers :

De heer Fabian Maingain (ter vervanging van de heer Marc Loewenstein).

Mevr. Annemie Maes (ter vervanging van de heer Bruno De Lille).

Andere leden :

De heren Dominiek Lootens-Stael, Emin Özkara (ter vervanging van mevr. Nadia El Yousfi).

Verontschuldigd

De heer Bruno De Lille, mevr. Nadia El Yousfi, de heer Marc Loewenstein.

Afwezig

Mevr. Joëlle Maison.

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

13 octobre 2015

Présents

Membres effectifs

M. Ahmed El Ktibi, Mme Véronique Jamouille,
M. Julien Uyttendaele.
Mme Viviane Teitelbaum.
M. Pierre Kompany.
M. Arnaud Pinxteren.
M. Jef Van Damme.
Mme Annemie Maes.

Membre suppléant :

M. Fouad Ahidar.

Autres membres :

MM. Emmanuel De Bock, Vincent De Wolf, Mme
Liesbeth Dhaene, MM. Jamal Ikazban, Dominiek
Lootens-Stael.

Excusés

Mme Els Ampe, MM. Eric Bott, Jacques Brotchi,
Mmes Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, Simone
Susskind.

Absente

Mme Corinne De Permentier.

**Commissie voor het leefmilieu en
de energie, belast met het natuurbehoud,
het waterbeleid en de openbare
nethheid**

13 oktober 2015

Aanwezig

Vaste leden

De heer Ahmed El Ktibi, mevr. Véronique
Jamouille, de heer Julien Uyttendaele.
Mevr. Viviane Teitelbaum.
De heer Pierre Kompany.
De heer Arnaud Pinxteren.
De heer Jef Van Damme.
Mevr. Annemie Maes.

Plaatsvervanger :

De heer Fouad Ahidar.

Andere leden :

De heren Emmanuel De Bock, Vincent De Wolf,
mevr. Liesbeth Dhaene, de heren Jamal Ikazban,
Dominiek Lootens-Stael.

Verontschuldigd

Mevr. Els Ampe, de heren Eric Bott, Jacques
Brotchi, mevr. Barbara d'Ursel-de Lobkowicz,
mevr. Simone Susskind.

Afwezig

Mevr. Corinne De Permentier.

Commission du développement territorial, chargée de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de la politique de la ville, de la politique foncière, du port de Bruxelles, des monuments et sites, des affaires étudiantes, des matières biculturelles d'intérêt régional, du tourisme et de la promotion de l'image de Bruxelles

14 octobre 2015

Présents

Membres effectifs

MM. Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, Emin Özkara.
M. Gaëtan Van Goidsenhoven.
M. Fabian Maingain.
Mme Brigitte Grouwels.
M. Arnaud Verstraete.

Membres suppléants :

M. Philippe Close.
M. Benoît Cerexhe.
M. Arnaud Pinxteren.

Autre membre :

M. Johan Van den Driessche.

Excusés

MM. Eric Bott, Bea Diallo, Mme Catherine Moureaux.

Absents

MM. Vincent De Wolf, Willem Draps, Mmes Caroline Persoons, Julie de Groote, Evelyne Huytebroeck, Els Ampe.

Commissie voor de territoriale ontwikkeling, belast met de ruimtelijke ordening, de stedenbouw, het stedelijk beleid, het grondbeleid, de haven van Brussel, de monumenten en landschappen, de studentenaangelegenheden, de biculturele aangelegenheden van gewestelijk belang, het toerisme en de bevordering van het imago van Brussel

14 oktober 2015

Aanwezig

Vaste leden

De heren Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, Emin Özkara.
De heer Gaëtan Van Goidsenhoven.
De heer Fabian Maingain.
Mevr. Brigitte Grouwels.
De heer Arnaud Verstraete.

Plaatsvervangers :

De heer Philippe Close.
De heer Benoît Cerexhe.
De heer Arnaud Pinxteren.

Ander lid :

De heer Johan Van den Driessche.

Verontschuldigd

De heren Eric Bott, Bea Diallo, mevr. Catherine Moureaux.

Afwezig

De heren Vincent De Wolf, Willem Draps, mevr. Caroline Persoons, mevr. Julie de Groote, mevr. Evelyne Huytebroeck, mevr. Els Ampe.

Commission chargée des questions européennes

**Commissie belast met de Europese
Aangelegenheden**

15 octobre 2015

15 oktober 2015

Présents

Aanwezig

Membres effectifs

M. Philippe Close, Mme Catherine Moureaux,
MM. Charles Picqué, Julien Uyttendaele.

Vaste leden

De heer Philippe Close, mevr. Catherine
Moureaux, De heren Charles Picqué, Julien
Uyttendaele.

Mme Françoise Bertieaux, M. Armand De Decker,
Mme Viviane Teitelbaum.

Mevr. Françoise Bertieaux, de heer Armand De
Decker, mevr. Viviane Teitelbaum.

MM. Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.

De heren Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.

M. Benoît Cerexhe.

De heer Benoît Cerexhe.

Mme Isabelle Durant.

Mevr. Isabelle Durant.

M. Stefan Cornelis.

De heer Stefan Cornelis.

M. Fouad Ahidar.

De heer Fouad Ahidar.

M. Bruno De Lille.

De heer Bruno De Lille.

Membres suppléants :

Plaatsvervangers :

Mme Nadia El Yousfi.

Mevr. Nadia El Yousfi.

M. Olivier de Clippele.

De heer Olivier de Clippele.

Mme Zoé Genot.

Mevr. Zoé Genot.

M. Jef Van Damme.

De heer Jef Van Damme.

Autres membres :

Andere leden :

Mme Michèle Carthé, MM. Bernard Clerfayt, Paul
Delva, Alain Destexhe, André du Bus de Warnaffe,
Willem Draps, Mmes Mathilde El Bakri, Zoé
Genot, M. Amet Gjanaj, Mmes Brigitte Grouwels,
Véronique Jamouille, Martine Payfa, Jacqueline
Rousseaux, M. Johan Van den Driessche.

Mevr. Michèle Carthé, de heren Bernard Clerfayt,
Paul Delva, Alain Destexhe, André du Bus de
Warnaffe, Willem Draps, mevr. Mathilde El Bakri,
mevr. Zoé Genot, de heer Amet Gjanaj, mevr.
Brigitte Grouwels, mevr. Véronique Jamouille,
mevr. Martine Payfa, mevr. Jacqueline Rousseaux,
de heer Johan Van den Driessche.

Excusée

Verontschuldigd

Mme Simone Susskind.

Mevr. Simone Susskind.