



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

3 MARS 2021

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative au survol de Bruxelles

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Environnement et de l'Énergie

par Mme Viviane TEITELBAUM (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Leila Agic, M. Martin Casier, Mme Véronique Jamouille, Mme Ingrid Parmentier, M. Tristan Roberti, Mmes Aurélie Czekalski, Viviane Teitelbaum, M. Jonathan de Patoul, Mme Marie Nagy, Mme Caroline De Bock, M. Youssef Handichi, Mme Gladys Kazadi, Mme Lotte Stoops, Mme Cielte Van Achter, Mme Hilde Sabbe.

Membre suppléant : MM. Geoffroy Coomans de Brachène, Gaëtan Van Goidsenhoven, Sadik Köksal, Mme Céline Fremault (en remplacement partim de Mme Gladys Kazadi).

Autres membres : Mmes Victoria Austraet et Véronique Lefrancq.

Voir :

Document du Parlement :

A-149/1 – 2019/2020 : Proposition de résolution.

GEWONE ZITTING 2020-2021

3 MAART 2021

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de vluchten boven Brussel

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor het Leefmilieu en de Energie.

door mevrouw Viviane TEITELBAUM (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : mevr. Leila Agic, de heer Martin Casier, mevr. Véronique Jamouille, mevr. Ingrid Parmentier, de heer Tristan Roberti, mevr. Aurélie Czekalski, mevr. Viviane Teitelbaum, de heer Jonathan de Patoul, mevr. Marie Nagy, mevr. Caroline De Bock, de heer Youssef Handichi, mevr. Gladys Kazadi, mevr. Lotte Stoops, mevr. Cielte Van Achter, mevr. Hilde Sabbe.

Plaatsvervanger : de heren Geoffroy Coomans de Brachène, gaëtan Van Goidsenhoven, Sadik Köksal, mevr. Céline Fremault (ter vervanging partim van mevr. Gladys Kazadi).

Ander lid : mevr. Victoria Austraet en mevr. Véronique Lefrancq.

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-149/1 – 2019/2020 : Voorstel van resolutie.

I. Exposé introductif de Mme Céline Fremault, première coauteure de la proposition de résolution

Mme Céline Fremault rappelle que l'exposition à des niveaux sonores trop importants perturbe le sommeil et enclenche du stress avec des conséquences néfastes sur la santé. Dans ce cadre, les Bruxellois réclament légitimement leur droit à un cadre de vie sain et il est essentiel de bien continuer à les défendre.

La problématique du survol de Bruxelles lié à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National est un dossier majeur qui a largement été traité sous la législature précédente, le Gouvernement ayant eu à cœur de défendre le droit fondamental au bien-être, à la santé et à l'environnement sain des Bruxellois. Ainsi, diverses actions en cessation environnementale ont été initiées entre 2014 et 2019 par la Région pour faire cesser les violations répétées de l'arrêté bruit, avec un succès certain à la clé.

Le Parlement a lui aussi été particulièrement actif sur le dossier. Il a notamment adopté une résolution en juillet 2015 relative aux solutions structurelles à apporter au problème, résolution co-signée par un nombre important de députés issus de la majorité bruxelloise actuelle.

Le 11 décembre dernier, nous apprenions que le tribunal de première instance de Bruxelles avait une nouvelle fois condamné l'Etat belge au paiement d'astreintes dans le cadre des actions en cessation environnementale initiées par la Région. De nombreuses astreintes sont donc dues actuellement chaque mois par l'Etat fédéral à la Région, faute de solution globale dans ce dossier.

Dans ce cadre, la présente proposition de résolution vise à adapter les normes de bruit bruxelloises, conformément à l'article 5 de l'« arrêté bruit » du 27 mai 1999, afin de les faire tendre vers les seuils préconisés par l'OMS, à savoir 45 dB en journée et 40 dB la nuit. Les normes de bruit en vigueur sont fixées par l'article 2 de l'arrêté. Elles varient de 55 à 65 dB en journée, en fonction de la zone, et de 45 à 55 dB la nuit, également en fonction de la zone.

Puisqu'aucune solution pérenne et équilibrée n'a pu être dégagée, malgré les actions en cessation environnementale et malgré les nombreuses condamnations qui en découlent, renforcer les normes de bruit bruxelloises vers les seuils préconisés par l'OMS permettrait à la Région d'augmenter significativement la pression sur l'autorité fédérale, pour trouver rapidement une solution au dossier.

Le principe d'une référence à des normes de l'OMS n'est pas quelque chose d'étranger aux membres du Gouvernement, que ce soit directement en lien avec les nuisances sonores liées au survol ou que ce soit dans le cadre d'une autre problématique essentielle à Bruxelles, à savoir la pollution atmosphérique.

I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Céline Fremault, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

Mevrouw Céline Fremault herinnert eraan dat blootstelling aan te hoge geluidsniveaus de slaap verstoort en stress veroorzaakt met schadelijke gevolgen voor de gezondheid. In dat kader eisen de Brusselaars terecht hun recht op een gezonde leefomgeving op en is het van essentieel belang dat we hen blijven verdedigen.

De problematiek van de vluchten boven Brussel ten gevolge van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal is een belangrijk dossier dat grondig behandeld werd tijdens de vorige zittingsperiode, waarbij de regering het grondrecht op welzijn, gezondheid en een gezonde leefomgeving van de Brusselaars met hand en tand heeft verdedigd. Zo heeft het Gewest tussen 2014 en 2019 verschillende milieustakingsvorderingen ingediend om een einde te maken aan de herhaalde overtredingen van het geluidsbesluit, met uiteindelijk een zeker succes.

Ook het parlement was bijzonder actief in het dossier. Het heeft onder meer in juli 2015 een resolutie aangenomen over de structurele oplossingen voor het probleem. De resolutie werd medeondertekend door een groot aantal volksvertegenwoordigers van de huidige Brusselse meerderheid.

Op 11 december laatstleden hebben we vernomen dat de rechtbank van eerste aanleg van Brussel de Belgische Staat opnieuw heeft veroordeeld tot het betalen van dwangsommen in het kader van de door het Gewest ingediende milieustakingsvorderingen. Bij gebrek aan een allesomvattende oplossing in het dossier, is de federale Staat het Gewest bijgevolg elke maand talrijke dwangsommen verschuldigd.

In dat kader strekt het voorstel van resolutie ertoe de Brusselse geluidsnormen aan te passen, overeenkomstig artikel 5 van het « geluidsbesluit » van 27 mei 1999, om ze terug te brengen tot de door de WGO aanbevolen maximumwaarden, namelijk 45 dB overdag en 40 dB 's nachts. De vigerende geluidsnormen worden vastgesteld bij artikel 2 van het besluit. Ze variëren van 55 tot 65 dB overdag, naargelang de zone, en van 45 tot 55 dB 's nachts, eveneens naargelang de zone.

Aangezien er geen enkele permanente en evenwichtige oplossing kon worden gevonden, ondanks de milieustakingsvorderingen en de talrijke veroordelingen die daaruit voortvloeien, zou de verstrenging van de Brusselse geluidsnormen in de richting van de door de WGO aanbevolen maximumwaarden het Gewest in staat stellen om de druk op de federale overheid fors op te voeren, teneinde snel een oplossing voor het probleem te vinden.

Het principe van een verwijzing naar de WGO-normen is de leden van de regering niet vreemd, of dat nu rechtstreeks verband houdt met de geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer of in de context van een andere belangrijke problematiek in Brussel, namelijk de luchtverontreiniging.

Ainsi, la résolution du Parlement de juillet 2015 mentionne explicitement « les recommandations de l'OMS visant à limiter drastiquement les nuisances sonores résultant du survol aérien ». De même, la déclaration de politique générale mentionne en ce qui concerne la pollution atmosphérique que « le Gouvernement alignera et fera converger les seuils actuellement fixés pour tous les polluants vers les valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ». Notre Région doit dès lors rester cohérente à l'égard des normes recommandées par l'OMS.

La problématique des nuisances sonores est dramatique pour notre santé mentale. Or, le COVID nous rappelle aujourd'hui tous les jours l'importance de cette santé mentale.

La référence aux recommandations OMS en termes de bruit est donc une corde utile supplémentaire à l'arc du gouvernement bruxellois, pour obliger l'Etat fédéral à agir promptement sur la question et pour essayer de soulager les Bruxellois.

Mme Céline Fremault ne veut pas entendre des promesses de concertation avec le gouvernement fédéral, car le temps presse, tandis que les pourparlers avec ce gouvernement patinent. Il est temps de passer à l'étape suivante.

II. Discussion générale

M. Tristan Roberti concède que le dossier du survol de Bruxelles est un dossier très important pour la qualité de vie des Bruxellois et que notre Parlement doit se pencher régulièrement sur cette problématique et défendre les solutions permettant de préserver la santé et l'environnement des populations survolées.

La question de la mise en œuvre des valeurs-limites renforcées, contenues dans l'article 5 de l'arrêté bruit du 27 mai 1999, qui est l'objet de la proposition, n'est pas nouvelle. Sous la législature précédente déjà, la question de l'opportunité d'activer ces valeurs-limites a été soulevée à plusieurs reprises. Plusieurs parlementaires ont enjoint au gouvernement d'activer ces valeurs-limites et la ministre de l'époque, Mme Fremault, n'a jamais donné une suite favorable à ces suggestions. Et nous le comprenons fort bien.

En effet, si l'application des valeurs-limites renforcées peut évidemment, de prime abord, apparaître comme un renforcement de la protection des populations survolées, il apparaît toutefois qu'un tel changement entraînerait un risque significatif pour la sécurité juridique des normes de bruit et, par conséquent, pour la position de la Région dans le dossier.

Les normes de bruit sont le principal outil juridique dont dispose la Région pour défendre la qualité de vie de ses habitants. Leur légalité a été validée par différents jugements et la Région a gagné plusieurs actions en Justice en se fondant sur celles-ci, tant à l'encontre des compagnies aériennes qu'à l'encontre de l'Etat fédéral.

Zo spreekt de resolutie van het parlement van juli 2015 uitdrukkelijk van « de aanbevelingen van de WGO om de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer drastisch te beperken ». Evenzo staat in de algemene beleidsverklaring met betrekking tot de luchtverontreiniging dat « de Regering, [...], de huidige drempels voor alle verontreinigende stoffen zal afstemmen op en doen samenvallen met de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) ». Ons Gewest moet daarom coherent blijven met de door de WGO aanbevolen normen.

Geluidshinder is rampzalig voor onze geestelijke gezondheid. De Covid-19-pandemie herinnert ons elke dag aan het belang van de geestelijke gezondheid.

De verwijzing naar de aanbevelingen van de WGO inzake geluidshinder is dan ook een extra pijl op de boog van de Brusselse regering om de federale Staat ertoe aan te zetten onverwijld op te treden in het dossier en de Brusselaars te trachten te ontlasten.

Mevrouw Céline Fremault wil niet horen van beloften over overleg met de federale regering, want de tijd dringt, terwijl de besprekingen met de federale regering pas op de plaats maken. Het is tijd om naar de volgende stap over te gaan.

II. Algemene bespreking

De heer Tristan Roberti geeft toe dat het dossier van de vluchten boven Brussel een zeer belangrijk dossier is voor de levenskwaliteit van de Brusselaars en dat ons parlement zich daar regelmatig over moet buigen en oplossingen moet verdedigen die de gezondheid en het leefmilieu van de overvlogen bevolkingsgroepen beschermen.

De toepassing van de aangescherpte grenswaarden vervat in artikel 5 van het geluidsdecreet van 27 mei 1999, waartoe het voorstel strekt, is niet nieuw. Tijdens de vorige zittingsperiode werd de opportuniteit van de activering van die grenswaarden al herhaaldelijk aan de orde gesteld. Verschillende parlementsleden hebben er bij de regering op aangedrongen die grenswaarden te activeren en de toenmalige minister, mevrouw Fremault, heeft daar nooit een positief gevolg aan gegeven. We begrijpen dat zeer goed.

De toepassing van strengere grenswaarden lijkt immers op het eerste gezicht de bescherming van de overvlogen bevolkingsgroepen te versterken, maar een dergelijke wijziging blijkt evenwel een significant risico in te houden voor de rechtszekerheid van de geluidsnormen en bijgevolg voor de positie van het Gewest in het dossier.

De geluidsnormen zijn het belangrijkste juridische instrument waarover het Gewest beschikt om de levenskwaliteit van zijn inwoners te verdedigen. De wettigheid ervan is door verschillende vonnissen bekrachtigd en het Gewest heeft op grond daarvan verschillende rechtszaken gewonnen, zowel tegen de luchtvaartmaatschappijen als tegen de federale Staat.

C'est notamment sur la base des normes de bruit que les actions en cessation environnementale successives ont été gagnées, en commençant par celle de 2014 initiée par Mme Huytebroeck et qui a permis de mettre fin au plan du Secrétaire d'État Melchior Wathelet, qui avait organisé le survol massif de notre Région. Plus récemment, l'ordonnance du Tribunal de première instance du 9 décembre 2020 a encore confirmé cette jurisprudence favorable aux thèses de notre Région.

Quels sont les risques juridiques que contiendrait une éventuelle activation des valeurs-limites de l'article 5 ?

Le premier risque est issu du droit européen : le règlement européen 598/2014 du 16 avril 2014 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 dans le cadre d'une approche équilibrée a renforcé la définition de la notion de « restrictions d'exploitation » par rapport au régime précédent issu de la directive 2002/30/CE. Les normes de bruit qui étaient en vigueur préalablement à l'entrée en vigueur de ce règlement ont été validées, mais des normes de bruit plus strictes postérieures à l'entrée en vigueur de ce règlement risquent fortement d'être considérées comme contraires au règlement. Si l'on avait voulu appliquer les valeurs-limites renforcées de l'article 5, il aurait donc été préférable de le faire avant l'entrée en vigueur de ce règlement, à un moment où la définition de la notion de « restriction d'exploitation » était moins large qu'actuellement. Mais aucune initiative n'a été prise en ce sens par le Gouvernement sous la législature précédente, alors que le Gouvernement disposait d'une fenêtre de deux ans entre son entrée en fonction en juillet 2014 et l'entrée en vigueur du règlement européen en juin 2016.

Un autre risque juridique inhérent à la demande contenue dans la proposition est que l'application des valeurs-limites prévues à l'article 5 nécessiterait d'adopter un nouvel arrêté, puisque son entrée en vigueur est liée à une période d'adaptation à fixer par le gouvernement. En tenant compte des travaux préparatoires et de la jurisprudence du Conseil d'État, cet arrêté devrait être motivé par « une analyse technique préalable de l'évolution technologique, des connaissances scientifiques et de l'expérience acquise sur le terrain et de l'impact économique de ces normes ».

Une étude préalable conséquente devrait donc être commandée par le gouvernement et impliquerait une concertation avec les autres niveaux de pouvoir concernés, avec toutes les difficultés et risques de blocage que cela suppose. Par ailleurs, vu le contexte du dossier, un nouvel arrêté ferait certainement l'objet d'un recours en annulation et les griefs portés contre cet arrêté le seront aussi, par ricochet, contre l'article 5 de l'arrêté du 27 mai 1999, dont la légalité pourrait être remise en cause. L'adoption d'un nouvel arrêté entraînerait donc inévitablement une nouvelle période d'incertitude juridique dans le dossier.

De opeenvolgende milieustakingsvorderingen werden onder meer op grond van de geluidsnormen ingewilligd, te beginnen met die van 2014, die werd ingediend door mevrouw Huytebroeck en een einde heeft gemaakt aan het plan van staatssecretaris Melchior Wathelet, die een massaal aantal vluchten boven ons Gewest had georganiseerd. Meer onlangs heeft de beschikking van de rechtbank van eerste aanleg van 9 december 2020 die rechtspraak, die gunstig is voor de stellingen van ons Gewest, nogmaals bevestigd.

Wat zijn de juridische risico's van een eventuele activering van de in artikel 5 vervatte grenswaarden ?

Het eerste risico komt uit het Europees recht : de Europese verordening 598/2014 van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak heeft de definitie van het begrip « exploitatiebeperkingen » aangescherpt ten opzichte van de vorige regeling die voortvloeide uit Richtlijn 2002/30/EG. De geluidsnormen die van kracht waren vóór de inwerkingtreding van de verordening, werden gevalideerd, maar strengere geluidsnormen die dateren van na de inwerkingtreding van de verordening, dreigen zeer waarschijnlijk als strijdig met de verordening te worden beschouwd. Indien het de bedoeling was geweest de strengere grenswaarden van artikel 5 toe te passen, zou het derhalve wenselijk zijn geweest dit te doen vóór de inwerkingtreding van deze verordening, op een tijdstip waarop de definitie van « exploitatiebeperking » minder ruim was dan thans het geval is. Een dergelijk initiatief werd door de regering tijdens de vorige zittingsperiode echter niet genomen, ondanks het feit dat de regering twee jaar de tijd had tussen haar aantreden in juli 2014 en de inwerkingtreding van de EU-verordening in juni 2016.

Een ander juridisch risico dat inherent is aan het in het voorstel vervatte verzoek, is dat voor de toepassing van de in artikel 5 bedoelde grenswaarden een nieuw besluit zou moeten worden aangenomen aangezien de inwerkingtreding daarvan gekoppeld is aan een door de regering vast te stellen aanpassingsperiode. Rekening houdend met de voorbereidende werkzaamheden en de rechtspraak van de Raad van State, moet dit besluit met redenen bekleed worden door « een voorafgaande technische analyse van de technologische ontwikkelingen, de wetenschappelijke kennis en de verworven ervaring ter zake en de economische gevolgen van deze normen ».

De regering zou dus opdracht moeten geven tot een omvangrijke voorstudie en zou overleg moeten plegen met de andere betrokken machtsniveaus, met alle moeilijkheden en risico's van dien voor een impasse. Bovendien zou, gelet op de context van het dossier, tegen een nieuw besluit zeker een beroep tot nietigverklaring worden ingesteld en zouden de bezwaren tegen dit besluit, bij wijze van ricochet, ook worden gericht tegen artikel 5 van het besluit van 27 mei 1999, waarvan de wettigheid in twijfel zou kunnen worden getrokken. De aanneming van een nieuw besluit zou dus onvermijdelijk leiden tot een nieuwe periode van rechtsonzekerheid in deze zaak.

Mais ce n'est pas tout. En cas de mise en œuvre des valeurs-limites prévues à l'article 5, les compagnies intenteraient plus que probablement des recours contre les amendes fondées sur les valeurs-limites visées à l'article 5, ce qui entraînerait une période d'incertitude juridique sur ce point également.

Et enfin, si l'article 5 était mis en œuvre puis annulé sur la base des recours contre les nouveaux arrêtés, on en reviendrait à l'application de valeurs prévues à l'article 2. Les amendes qui auraient été émises pendant la période de vigueur de l'article 5 risqueraient d'être annulées. Il existerait un risque réel que les dépassements des normes de bruit ne fassent l'objet d'aucune sanction effective pendant la période donnée.

Au sein de notre commission, Mme Fremault, alors ministre compétente, interrogée le 16 février 2016 sur la question des valeurs-limites prévus à l'article 5 de l'arrêté, déclarait ne pas vouloir « foncer tête baissée, car les normes de bruit ont toujours été validées par l'ensemble des juridictions. Si la question du principe de proportionnalité se pose et qu'une série de normes sont augmentées, mais qu'elles sont balayées d'un revers de la main par les juridictions, nous aurons commis une erreur. ». M. Roberti partage cette conclusion. Une activation ici et maintenant des valeurs-limites entraînerait des risques juridiques disproportionnés, qui pourraient se retourner contre notre Région et contre les populations survolées. Par ailleurs, comme cela a été indiqué, les normes de bruit ont été validées par les juridictions et sur le plan judiciaire notre Région est actuellement dans une situation favorable.

M. Roberti est convaincu que l'enjeu du dossier ne se situe pas au niveau des normes de bruit, qui sont validées juridiquement et permettent de fonder les actions en Justice, mais sur d'autres éléments, tels que le tracé de voies aériennes, qui doivent être plus respectueuses de la qualité de vie et fondées sur des critères tels que la densité de population, les procédures de décollage et d'atterrissage, les vols de nuit et l'allongement des pistes. Le ministre fédéral de la Mobilité a annoncé, dans sa note d'orientation politique présentée à la Chambre des Représentants, son intention de créer une plateforme de discussion, d'information et d'échange autour de la problématique du survol. C'est la première initiative de ce type prise par le gouvernement fédéral depuis plusieurs années. La Région bruxelloise a toujours indiqué vouloir être dans une posture constructive dans ce dossier et doit participer à cette initiative fédérale. Il faut donner une chance à cette concertation, qui est le seul espoir de solutions durables dans ce dossier, avant d'envisager de nouvelles interventions.

C'est d'autant plus vrai que le gouvernement fédéral n'a pas interjeté appel contre l'ordonnance du 9 décembre dernier. Cela signifie qu'il accepte la décision de refaire une étude d'incidences dans les prochains mois, qui peut être, si elle est faite avec plus de sérieux que la précédente, une véritable opportunité de faire avancer le dossier.

Maar dat is niet alles. Indien de grenswaarden van artikel 5 zouden worden toegepast, zouden de maatschappijen meer dan waarschijnlijk in beroep gaan tegen de boetes op basis van de grenswaarden van artikel 5, hetgeen ook op dit punt tot een periode van rechtsonzekerheid zou leiden.

En tot slot indien artikel 5 ten uitvoer zou worden gelegd en vervolgens nietig zou worden verklaard op grond van beroepen tegen de nieuwe besluiten, zou men terugkeren naar de toepassing van de waarden van artikel 2. Het risico zou bestaan dat de boetes die tijdens de geldigheidstermijn van artikel 5 zijn opgelegd, nietig worden verklaard. Er zou een reëel risico bestaan dat geen effectieve sancties worden opgelegd voor de overschrijding van de geluidsnormen gedurende de bewuste periode.

In onze commissie heeft mevrouw Fremault, de toenmalige bevoegde minister, op 16 februari 2016, toen haar werd gevraagd naar de kwestie van de grenswaarden in artikel 5 van het besluit, verklaard dat « zij niet overhaast te werk wilde gaan, omdat de geluidsnormen altijd door alle rechterlijke instanties zijn bekrachtigd. Indien de kwestie van het evenredigheidsbeginsel aan de orde komt en een reeks normen wordt opgetrokken, maar deze door de rechter terzijde worden geschoven, maken wij volgens de minister een fout ». De heer Roberti deelt deze conclusie. De grenswaarden hier en nu activeren zou onevenredige juridische risico's met zich meebrengen, die zich tegen ons Gewest en tegen de bevolkingsgroepen die overvlogen worden zouden kunnen keren. Bovendien zijn, zoals reeds is aangegeven, de geluidsnormen door de rechterlijke instanties bekrachtigd en bevindt ons Gewest zich momenteel in een gunstige juridische positie.

De heer Roberti is ervan overtuigd dat het niet gaat om de geluidsnormen, die wettelijk zijn bekrachtigd en de basis vormen voor gerechtelijke stappen, maar om andere elementen, zoals het tracé van de luchtwegen, dat meer rekening moet houden met de levenskwaliteit en gebaseerd moet zijn op criteria zoals de bevolkingsdichtheid, de start- en landingsprocedures, de nachtvluchten en de verlenging van de start- en landingsbanen. In zijn beleidsnota aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers heeft de federale minister van Mobiliteit aangekondigd dat hij een platform wil oprichten voor discussie, informatieverlening en uitwisseling over de problematiek van het overvliegend luchtverkeer. Dit is het eerste initiatief van deze aard dat de federale regering sinds enkele jaren neemt. Het Brussels Gewest heeft steeds te kennen gegeven dat het zich constructief wil opstellen in dit dossier en moet deelnemen aan dit federale initiatief. Men moet dit overleg, dat de enige hoop is op duurzame oplossingen in dit dossier, een kans geven alvorens nieuwe interventies te overwegen.

Dit is des te meer het geval omdat de federale regering niet in beroep is gegaan tegen de ordonnantie van 9 december jongstleden. Dit betekent dat hij instemt met de beslissing om in de komende maanden een nieuwe effectenstudie uit te voeren, die, indien ze grondiger wordt uitgevoerd dan de vorige, een reële kans zou kunnen bieden om het dossier vooruit te helpen.

Cela ne veut pas pour autant dire qu'il faille renoncer à activer un jour les valeurs-limites prévues par l'article 5. Cela reste une arme dans l'arsenal de notre Région. Si un jour la Région le décide, il faudra mettre énormément d'énergie et d'attention dans les études qui encadreront une telle activation, pour éviter qu'une telle initiative ne se retourne contre notre Région et contre les populations survolées.

M. Martin Casier adhère pleinement aux propos de M. Roberti. Un resserrement des normes de bruit comporterait des risques juridiques majeurs. Pourquoi Mme Fremault dépose-t-elle une telle proposition à l'heure qu'il est ? Tous les jugements ont confirmé jusqu'ici la position de notre Région et le gouvernement fédéral a manifestement fait le choix de payer les amendes dues. Faire vaciller la sécurité juridique de la position bruxelloise serait déraisonnable. La situation n'est certes pas satisfaisante en soi, mais le problème est d'ordre politique, plus que d'ordre juridique. Il faut accepter l'invitation du gouvernement fédéral à entreprendre des négociations.

Les normes de bruit sont, comme le soulignait M. Roberti, un des éléments du problème, mais il faut aussi discuter des trajectoires aériennes et des normes d'atterrissage et de décollage. L'objectif est bien de mettre un terme aux survols intempestifs de Bruxelles et de protéger la santé et la sécurité des Bruxellois. Une réduction des normes de bruit ne peut devenir un caillou dans notre propre chaussure.

Mme Lotte Stoops accorde une grande attention à la protection des Bruxellois contre le bruit. Elle rejoint toutefois les craintes exprimées par M. Roberti à l'égard des incertitudes juridiques que comporterait une réduction des normes de bruit. Mme Fremault, qui fut en charge de cette matière au gouvernement pendant cinq ans, connaît pertinemment ces risques. Les régions et l'Etat fédéral doivent s'unir pour lutter contre le bruit de la navigation aérienne. La plateforme de discussion qui sera installée par le gouvernement fédéral doit pouvoir compter sur le soutien des Bruxellois.

Mme Viviane Teitelbaum rappelle que les normes de bruit coulées dans l'arrêté du 27 mai 1999 ont été validées par les hautes juridictions du pays, sans que ces normes empêchent l'exploitation de l'aéroport. L'arrêté a passé avec succès l'examen de proportionnalité réalisé par ces juridictions. Il est vrai que le bruit cause des dégâts évidents pour la santé, même sous les seuils déterminés par le gouvernement. Pour cette raison, notre arsenal juridique est très précieux. Les plans de vol doivent être conformes aux normes de bruit bruxelloises. C'est un cadre juridique clair pour les compagnies aériennes.

Mme Teitelbaum est favorable à ce que le gouvernement étudie l'opportunité de rapprocher les normes de bruit bruxelloises des normes préconisées par l'O.M.S. La conférence des bourgmestres a d'ailleurs exprimé cette demande en 2015 au gouvernement bruxellois.

Dit betekent echter niet dat wij moeten afzien van activering van de in artikel 5 bedoelde grenswaarden. Dit blijft een wapen in het arsenaal van ons Gewest. Indien het Gewest op een dag daartoe beslist, zullen wij veel energie en aandacht moeten besteden aan de studies die een dergelijke activering moeten omkaderen, om te voorkomen dat een dergelijk initiatief zich tegen ons Gewest en tegen de bevolkingsgroepen die overvlogen worden, zou keren.

De heer Martin Casier is het volledig eens met de heer Roberti. Aanscherping van de geluidsnormen zou grote juridische risico's met zich meebrengen. Waarom komt mevrouw Fremault op dit moment met zo'n voorstel ? Alle vonnissen tot dusver hebben het standpunt van ons Gewest bevestigd en de federale regering heeft er duidelijk voor gekozen de verschuldigde boetes te betalen. Het zou onredelijk zijn de rechtszekerheid van het Brussels standpunt te ondermijnen. De situatie op zich is zeker niet bevredigend, maar het probleem is veeleer van politieke dan van juridische aard. De uitnodiging van de federale regering om in onderhandeling te treden moet worden aanvaard.

De geluidsnormen zijn, zoals de heer Roberti opmerkte, een deel van het probleem, maar we moeten het ook hebben over de vliegroutes en normen voor het landen en opstijgen. Het doel is immers een einde te maken aan het ongewenst overvliegen van Brussel en de gezondheid en veiligheid van de Brusselaars te beschermen. Een verlaging van de geluidsnormen mag voor onszelf geen kiezel in eigen schoen worden.

Mevrouw Lotte Stoops is erg bezorgd over de bescherming van de Brusselaars tegen de geluidshinder. Ze is het echter eens met de bezorgdheid van de heer Roberti over de juridische onzekerheden die gepaard zouden gaan met de verlaging van de geluidsnormen. Mevrouw Fremault, die in de regering vijf jaar lang met deze kwestie was belast, is zich terdege bewust van deze risico's. De Gewesten en de federale overheid moeten samenwerken om de geluidshinder van het luchtverkeer te bestrijden. Het door de federale regering op te richten discussieplatform moet kunnen rekenen op de steun van de Brusselaars.

Mevrouw Viviane Teitelbaum wijst erop dat de geluidsnormen vervat in het besluit van 27 mei 1999 bekrachtigd zijn door de hoogste rechtscolleges van het land en de exploitatie van de luchthaven niet verhinderen. Het besluit heeft de proportionaliteitstoets van die rechtscolleges met succes doorstaan. Het klopt dat geluidshinder duidelijk negatieve gevolgen voor de gezondheid heeft, zelfs wanneer die onder de door de regering vastgestelde drempels blijft. Om die reden is ons juridisch arsenaal zeer waardevol. De vliegplannen moeten voldoen aan de Brusselse geluidsnormen. Het is een duidelijk juridisch kader voor de luchtvaartmaatschappijen.

Mevrouw Teitelbaum is er voorstander van dat de regering de opportuniteit onderzoekt om de Brusselse geluidsnormen dichter bij de door de WGO aanbevolen normen te brengen. De conferentie van de burgemeesters heeft dat verzoek trouwens in 2015 aan de Brusselse regering voorgelegd.

Sans doute faut-il adapter les normes bruxelloises, mais en se prémunissant des risques juridiques, comme l'ont dit les orateurs précédents.

Lorsqu'elle était ministre de l'Environnement, Mme Fremault avait annoncé en février 2016 vouloir durcir les normes de bruit, tout en accélérant par ailleurs la perception des amendes, en abandonnant la marge de tolérance appliquée jusqu'alors et en déposant une plainte contre le survol matinal. Elle avait alors chargé Bruxelles Environnement d'une étude technique sur le renforcement des normes de bruit, en prenant en considération les évolutions techniques, les connaissances scientifiques, l'expérience acquise sur le terrain et les effets économiques de ces normes, afin de ne prendre aucun risque. Le durcissement annoncé de ces normes n'a finalement jamais eu lieu et le Parlement n'a jamais eu vent des conclusions de l'étude commandée en 2016. Pourquoi Mme Fremault introduit-elle aujourd'hui cette proposition de résolution, alors qu'elle s'est abstenue d'agir quand elle était ministre ?

Mme Teitelbaum est donc favorable au principe d'un renforcement des normes de bruit, à condition d'obtenir les garanties que cette réforme n'affaiblirait pas l'assise juridique de l'arrêté. Pour cette raison, elle a déposé deux amendements en ce sens. A défaut d'obtenir les assurances réclamées dans ses amendements, le groupe MR s'abstiendra.

M. Jonathan de Patoul estime que l'arrêté du 27 mai 1999, adopté à l'initiative du ministre Didier Gosuin, est une mesure essentielle à la préservation du droit des Bruxellois à un environnement sain. Il faut répartir ces nuisances liées au bruit de manière équitable. Cet arrêté, qui est la seule arme juridique des Bruxellois, ne peut en aucun cas être fragilisé. Une modification des normes de bruit requerrait l'avis favorable unanime des autres entités concernées, ce qui serait très loin d'être acquis.

Mme Caroline De Bock soutient le renforcement des normes de bruit mais est convaincue que le problème des nuisances dues au survol ne pourra être réglé par notre Région seule. Il doit y avoir une concertation au niveau belge. Partant, la députée s'abstiendra.

Mme Cieltje Van Achter affirme que les représentants politiques doivent toujours s'efforcer de chercher des solutions aux problèmes. Cette proposition de résolution ne va pas du tout dans ce sens. Prendre des mesures unilatérales pour accentuer la pression dans les négociations n'est pas de nature à apaiser la situation, certainement pas à long terme. Mme Van Achter plaide au contraire pour des mains tendues à nos voisins, afin de parvenir à une répartition équitable des survols. Tout comme le gouvernement flamand, l'exécutif bruxellois doit veiller aux meilleurs contacts possibles avec le ministre fédéral compétent, M. Gilkinet. Ce dossier n'a que trop duré.

De Brusselse normen dienen wellicht aangepast te worden, maar men moet de juridische risico's vermijden, zoals de vorige sprekers er al op gewezen hebben.

Toen mevrouw Fremault minister van Leefmilieu was, had ze in februari 2016 aangekondigd dat ze de geluidsnormen wilde aanscherpen en tegelijkertijd de inning van de boetes wilde versnellen door de tot dan toegepaste tolerantie­marge te laten varen en klacht in te dienen tegen de ochtendvluchten. Ze had toen Leefmilieu Brussel opdracht gegeven een technisch onderzoek uit te voeren over de aanscherping van de geluidsnormen en daarbij rekening te houden met de technische ontwikkelingen, de wetenschappelijke kennis, de opgedane ervaring op het terrein en de economische gevolgen van de normen, om geen enkel risico te nemen. De normen werden uiteindelijk nooit verscherpt en het parlement is nooit op de hoogte gebracht van de conclusies van het onderzoek van 2016. Waarom dient mevrouw Fremault vandaag dit voorstel van resolutie in, terwijl ze bij de pakken is blijven zitten toen ze minister was ?

Mevrouw Teitelbaum is bijgevolg voorstander van het principe om de geluidsnormen te verstrengen, op voorwaarde dat men de garanties krijgt dat die hervorming de rechtsgrondslag van het besluit niet verzwakt. Daartoe heeft ze twee amendementen van die strekking ingediend. Als de garanties waar ze in haar amendementen om vraagt, niet worden gegeven, zal de MR-fractie zich bij de stemming onthouden.

De heer Jonathan de Patoul is van oordeel dat het besluit van 27 mei 1999, dat op initiatief van minister Didier Gosuin werd goedgekeurd, een essentiële maatregel is om het recht van de Brusselaars op een gezond leefmilieu te vrijwaren. De geluidsoverlast moet billijk verdeeld worden. Het besluit, dat het enige juridische wapen van de Brusselaars is, mag in geen geval worden ondermijnd. Een wijziging van de geluidsnormen zou het unaniem gunstige advies van de andere betrokken deelgebieden vereisen, wat verre van zeker zou zijn.

Mevrouw Caroline De Bock steunt de verstrenging van de geluidsnormen, maar is ervan overtuigd dat het probleem van de geluidshinder door de vluchten boven Brussel niet door ons Gewest alleen kan worden opgelost. Er moet overleg op Belgisch niveau gepleegd worden. Bijgevolg zal de volksvertegenwoordiger zich bij de stemming onthouden.

Mevrouw Cieltje Van Achter wijst erop dat de politieke vertegenwoordigers altijd moeten trachten om oplossingen te vinden voor de problemen. Het voorstel van resolutie doet dat helemaal niet. Eenzijdige maatregelen om de druk bij de onderhandelingen op te voeren zijn niet van dien aard dat ze de situatie verbeteren, zeker niet op lange termijn. Mevrouw Van Achter pleit er daarentegen voor om de hand uit te steken naar onze burens, teneinde tot een billijke spreiding van de vluchten boven Brussel te komen. Net als de Vlaamse regering moet de Brusselse uitvoerende macht zorgen voor de best mogelijke contacten met de bevoegde federale minister, de heer Gilkinet. Deze zaak heeft al veel te lang aangesleept.

Mme Céline Fremault indique tout d'abord à M. Casier que la proposition n'est pas si neuve. Elle a été déposée il y a un an, avant l'éclatement de la crise du covid-19, quand les plafonds de bruit étaient encore régulièrement dépassés par le trafic aérien.

L'oratrice ajoute que, lorsqu'elle était ministre de l'Environnement, elle s'est toujours efforcée de rassembler tous les acteurs bruxellois autour d'une position commune. Depuis 2015, l'ensemble des communes bruxelloises se sont jointes à la Région en cette matière. Le réseau de sonomètres a été étendu comme jamais auparavant et il a permis d'étayer les actions en cessation intentées par la Région, qui ont toujours été remportées. C'est grâce à cet effort collectif qu'un tel succès a été possible.

La Région a également diligenté de nombreuses études, pour pallier les carences du gouvernement fédéral. Elle a notamment procédé à une comparaison avec d'autres aéroports, situés à la même distance du centre-ville que celui de Zaventem. D'autre part, Mme Fremault a ordonné que l'on cesse d'observer la marge de tolérance dans les mesures, qui prévalait depuis quinze ans. Elle a dû mener ensuite de très longues discussions à ce propos au comité de concertation. Elle avait préféré suivre cette voie-là plutôt que de modifier les normes de bruit visées à l'article 5 de l'arrêté.

La Région bruxelloise a donc été unie, ambitieuse et ferme sous la précédente législature. A présent, elle doit continuer à avancer. Il faut qu'elle poursuive la réalisation d'études, notamment pour envisager le resserrement des normes de bruit, comme le demande la proposition. Ce dossier ne progresse plus guère. Les membres de la majorité se réjouissent du lancement d'une étude d'incidences en 2022, mais celle-ci a été requise par un jugement, vu les défauts de l'étude fédérale précédente.

De même, la plateforme de concertation annoncée par le ministre Gilkinet n'a pas encore tenu de réunions et n'est en rien inédite. Le comité de concertation s'est réuni à de multiples reprises sous la législature passée à ce sujet, sans aboutir à des résultats. Mme Fremault est donc d'avis qu'il faut modifier l'article 5 de l'arrêté sans attendre encore.

M. Tristan Roberti ne remet pas en cause le travail de Mme Fremault entre 2014 et 2019. L'union sacrée de Bruxellois a en effet été fructueuse. Or, Mme Fremault, qui appelle au rassemblement, défend aujourd'hui une proposition qui est loin de faire l'unanimité. D'autre part, les études que la Région initie ne sont pas de pur confort, mais sont requises par l'arrêté et par le Conseil d'Etat. Le dialogue qui devrait débiter sous l'égide du ministre Gilkinet est la preuve d'un effort de concertation qui ne s'était plus vu depuis des années.

Mevrouw Céline Fremault wijst de heer Casier er allereerst op dat het voorstel niet zo nieuw is. Het werd een jaar geleden ingediend, vóór het uitbreken van de Covid-19-crisis, toen de geluidsplafonds nog regelmatig door het luchtverkeer werden overschreden.

De sprekerster voegt eraan toe dat ze, toen ze minister van Leefmilieu was, altijd heeft getracht alle Brusselse actoren rond een gemeenschappelijk standpunt te verenigen. Sinds 2015 hebben alle Brusselse gemeenten zich in deze materie aangesloten bij het Gewest. Het netwerk van geluidsmeters werd als nooit tevoren uitgebreid en heeft de succesvolle stakingsvorderingen van de Gewest kunnen onderbouwen. Het was een collectieve inspanning die dit succes mogelijk maakte.

Het Gewest heeft ook talrijke studies laten uitvoeren om de tekortkomingen van de federale regering te compenseren. Er werd onder meer een vergelijking gemaakt met andere luchthavens die zich op dezelfde afstand van het stadscentrum bevinden als Zaventem. Bovendien heeft mevrouw Fremault de afschaffing bevolen van de tolerantiemarge bij de metingen, die reeds vijftien jaar van kracht was. Vervolgens heeft ze hierover zeer lange discussies moeten voeren in het overlegcomité. Ze gaf er de voorkeur aan die weg in te slaan in plaats van de geluidsnormen in punt 5 van het besluit te wijzigen.

Het Brussels Gewest was dus eensgezind, ambitieus en standvastig tijdens de vorige zittingsperiode. Nu moet het vooruit blijven gaan. Het moet doorgaan met het uitvoeren van studies om de verstrenging van de geluidsnormen te overwegen, zoals in het voorstel wordt gevraagd. Er is op dit punt weinig vooruitgang geboekt. De leden van de meerderheid zijn tevreden dat in 2022 een effectenstudie wordt opgestart, maar dit is door een gerechtelijke uitspraak opgelegd, gelet op de tekortkomingen van de vorige federale studie.

Ook het door minister Gilkinet aangekondigd overlegplatform heeft nog geen bijeenkomsten gehouden en is geenszins nieuw. Het overlegcomité is verschillende malen tijdens de vorige zittingsperiode over deze kwestie bijeengekomen, zonder enig resultaat. Mevrouw Fremault is dus van mening dat artikel 5 van het besluit onverwijld dient te worden gewijzigd.

De heer Tristan Roberti trekt het werk van mevrouw Fremault tussen 2014 en 2019 niet in twijfel. Het heilig verbond van de Brusselaars is inderdaad succesvol geweest. Maar mevrouw Fremault, die oproept tot verbinding, verdedigt nu een voorstel dat niet op de unanimité kan rekenen. Anderzijds zijn de studies die het Gewest laat uitvoeren niet louter gemakshalve bedoeld, maar worden ze door het besluit en door de Raad van State voorgeschreven. De dialoog die onder toezicht van de minister Gilkinet op gang zou moeten komen, getuigt van een inspanning tot overleg die sinds jaren niet meer is geleverd.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Premier tirtet du dispositif (nouveau)

Amendement n°1

Mme Viviane Teitelbaum présente l'amendement n°1.

Vote

L'amendement n°1 est rejeté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

Tirtet du dispositif

Amendement n°2

Mme Viviane Teitelbaum présente l'amendement n°2.

Votes

L'amendement n°2 est rejeté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

Le tirtet du dispositif est rejeté par 10 voix contre 1 et 4 abstentions.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 10 voix contre 1 et 4 abstentions.

V. Amendements

N° 1 (de Mmes Viviane TEITELBAUM et Aurélie CZEKALSKI)

Premier tirtet du dispositif (nouveau)

Dans le dispositif, il est inséré un premier tirtet (nouveau), rédigé comme suit :

- « *D'étudier la possibilité de renforcer les normes de bruit en application de l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif au bruit en provenance du trafic aérien, sans risquer de dénaturer le contenu dudit arrêté.* ».

III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte

Eerste streepje van het verzoekende gedeelte (nieuw)

Amendement nr. 1

Mevrouw Viviane Teitelbaum legt amendement nr. 1 voor.

Stemming

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

Streepje van het verzoekend gedeelte

Amendement nr. 2

Mevrouw Viviane Teitelbaum legt amendement nr. 2 voor.

Stemmingen

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

Het streepje van het verzoekend gedeelte wordt verworpen met 10 stemmen tegen 1, bij 4 onthoudingen.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 10 stemmen tegen 1, bij 4 onthoudingen.

V. Amendementen

Nr. 1 (van mevrouw Viviane TEITELBAUM en mevrouw Aurélie CZEKALSKI)

Eerste streepje (nieuw)

In het verzoekende gedeelte een eerste streepje (nieuw) in te voegen luidend als volgt :

- « *De mogelijkheid te onderzoeken om de geluidsnormen te verstrengen met toepassing van artikel 5 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, zonder de inhoud van dit besluit aan te tasten.* ».

JUSTIFICATION

Pour prémunir la population des nuisances sonores générées par les avions, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté, en vertu de ses compétences en matière d'environnement, un arrêté relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien.

De très nombreuses fois contestées (tant par le gouvernement fédéral et celui de la Région flamande que par les compagnies aériennes), les normes de bruit bruxelloises ont été systématiquement validées juridiquement par le Conseil d'État, la Cour constitutionnelle et la Cour de justice de l'Union européenne. Les normes n'empêchent ni l'exploitation de l'aéroport, ni l'accès des avions à celui-ci.

La Région dispose par conséquent d'un arsenal législatif juridiquement confirmé lui permettant de poursuivre efficacement et en toute légalité les contrevenants aux normes fixées.

Cependant, les normes actuellement appliquées sont moins strictes que les recommandations OMS selon lesquelles une exposition à un niveau de bruit supérieur à 55 dB(A) en journée constitue le seuil de gêne excessive à partir duquel le bruit est susceptible de nuire à la santé. La nuit, le seuil de gêne est atteint dès 45dB(A) tandis qu'un niveau de bruit supérieur à 55dB(A) est considéré comme le seuil à partir duquel une nuisance très sévère est ressentie par les riverains.

Il faut faire évoluer les normes mais compte tenu de la situation complexe (politique, juridique, économique, environnementale et technique) non sans se prémunir au préalable des risques d'affaiblir la solidité juridique de ces normes maintes fois confirmées.

Suivant le principe de proportionnalité dont les cours et tribunaux sont garants, il s'agit notamment de s'assurer du délicat équilibre entre réduction des nuisances environnementales et exploitation économique de l'aéroport.

Il convient au préalable d'étudier la possibilité de rapprocher les normes de bruit aérien des seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé sans risquer de dénaturer le contenu de l'arrêté, qui a toujours été validé par les juridictions.

Dans ce cadre, il est demandé au gouvernement de démontrer l'opportunité de renforcer les normes. Préalablement à tout renforcement des normes de bruit, il est nécessaire de procéder à une analyse (1) de l'évolution technologique, (2) des connaissances scientifiques, (3) de l'expérience acquise de terrain et (4) de l'impact économique des normes.

VERANTWOORDING

Om de bevolking te beschermen tegen het lawaai van vliegtuigen heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, in het kader van haar bevoegdheden op milieugebied, een besluit goedgekeurd betreffende de strijd tegen het lawaai van het luchtverkeer.

De Brusselse geluidsnormen zijn herhaaldelijk aangevochten (door de federale regering, de Vlaamse regering en de luchtvaartmaatschappijen) en zijn systematisch juridisch bekrachtigd door de Raad van State, het Grondwettelijk Hof en het Hof van Justitie van de Europese Unie. De normen vormen geen belemmering voor de exploitatie van de luchthaven of de toegang van vliegtuigen tot de luchthaven.

Het Gewest beschikt dus over een juridisch bevestigd wetgevingsarsenaal dat het in staat stelt overtreders van de normen doeltreffend en wettelijk te vervolgen.

De thans toegepaste normen zijn echter minder streng dan de aanbevelingen van de WHO, die blootstelling aan een geluidsniveau van meer dan 55 dB(A) overdag beschouwt als de drempel van buitensporige hinder waarbij lawaai schadelijk kan zijn voor de gezondheid. 's Nachts wordt de hindergrens al bij 45dB(A) bereikt, terwijl een geluidsniveau van meer dan 55dB(A) wordt beschouwd als de drempel waarboven de omwonenden zeer ernstige hinder ondervinden.

De normen moeten evolueren, maar gezien de complexe situatie (politiek, juridisch, economisch, ecologisch en technisch) niet zonder eerst voorzorgsmaatregelen te nemen tegen de risico's van verzwakking van de juridische deugdelijkheid van deze normen, die reeds vele malen is bevestigd.

Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel, waarvoor de hoven en rechtbanken borg staan, moet worden gezorgd voor het delicate evenwicht tussen de beperking van de milieuschade en de economische exploitatie van de luchthaven.

De mogelijkheid om de normen voor geluid van het luchtverkeer dichter bij de door de Wereldgezondheidsorganisatie aanbevolen drempelwaarden te brengen, moet vooraf worden bestudeerd, zonder het risico te lopen dat de inhoud van het besluit, dat altijd door de rechter is bekrachtigd, wordt aangetast.

In dit verband wordt de regering verzocht aan te tonen dat het wenselijk is de normen aan te scherpen. Alvorens de geluidsnormen aan te scherpen, moet een analyse worden gemaakt van (1) de technologische ontwikkelingen, (2) de wetenschappelijke kennis, (3) de opgedane ervaring en (4) de economische gevolgen van de normen.

N° 2 (de Mmes Viviane TEITELBAUM et Aurélie CZEKALSKI)

Tiret du dispositif

Les mots « moyennant démonstration préalable de l'opportunité juridique de renforcer les normes de bruit, » **sont ajoutés après les mots** « l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien. ».

JUSTIFICATION

Préalablement à tout renforcement des normes de bruit, il est nécessaire de procéder à une analyse (1) de l'évolution technologique, (2) des connaissances scientifiques, (3) de l'expérience acquise de terrain et (4) de l'impact économique des normes. Cette analyse doit permettre de ne prendre aucun risque de dénaturer le contenu de l'arrêté, qui a toujours été validé par les juridictions.

– *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

La Rapporteuse

Viviane TEITELBAUM

La Présidente de séance

Marie NAGY

Nr. 2 (van mevrouw Viviane TEITELBAUM en mevrouw Aurélie CZEKALSKI)

Eerste streepje

In het eerste streepje (huidig streepje) van het verzoekend gedeelte, **de woorden** « mits voorafgaandelijk aangetoond wordt dat het juridisch opportuun is de geluidsnormen te verstrengen », **in te voegen na de woorden** « de geluidsnormen aan te passen in overeenstemming met artikel 5 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer. ».

VERANTWOORDING

Alvorens de geluidsnormen aan te scherpen, moet een analyse worden gemaakt van (1) de technologische ontwikkelingen, (2) de wetenschappelijke kennis, (3) de opgedane ervaring en (4) de economische gevolgen van de normen. Deze analyse moet voorkomen het risico te lopen dat de inhoud van het besluit, dat altijd door de rechter is bekrachtigd, wordt aangetast.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur

Viviane TEITELBAUM

De Voorzitster van de vergadering

Marie NAGY