

*Voorzitterschap: mevrouw Viviane Teitelbaum, voorzitter.
Présidence : Mme Viviane Teitelbaum, présidente.*

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

EN TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de vluchten boven Brussel en de beslissing van de regering om dwangsommen te eisen alsook de inning van boetes voor het vliegen boven Brussel en voor de strijd tegen de geluidshinder".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "het afdwingen van dwangsommen in het dossier van de nachtvluchten".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,

betreffende "de beslissing tot het vorderen van de dwangsommen die de federale Staat verschuldigd is voor vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CAROLINE PERSOONS

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

ET À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "le survol de Bruxelles et la décision du Gouvernement de réclamer des astreintes, ainsi que le recouvrement des amendes liées au survol de Bruxelles et à la lutte contre le bruit".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "la réclamation des astreintes dans le dossier des vols de nuit".

INTERPELLATION JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,

concernant "la décision de réclamer les astreintes dues par l'État fédéral dans le cadre du dossier du survol de la Région de Bruxelles-Capitale".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE,

betreffende "de beslissing van de gewestelijke regering tot het heffen van de dwangsommen opgelegd bij beschikking van de rechtbank van eerste aanleg van 31 juli 2014 betreffende vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mevrouw de voorzitter.- Minister Céline Fremault zal de interpellaties beantwoorden.

Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (*in het Frans*).- *Op 16 januari vernamen we in de pers dat de Brusselse regering heeft beslist om de dwangsommen te vorderen waarvan sprake in de uitspraak van de rechtbank van eerste aanleg van 31 juli 2014.*

Dat was een belangrijke uitspraak. Alle vlieg-routes die in februari 2014 werden ingevoerd, worden immers op de helling gezet. Voorts werd beslist dat nieuwe vliegroutes pas kunnen worden ingevoerd na voorafgaandelijk overleg.

Nieuwe gegevens en een volledige analyse van de situatie zouden de Brusselse regering ertoe gebracht hebben de dwangsommen te vorderen. U hebt altijd gezegd dat u ze achter de hand wilde houden als drukingsmiddel om aan te dringen op het overleg dat volgens de uitspraak van 31 juli 2014 moet plaatsvinden en op het bepalen van vliegroutes die in overeenstemming zijn met de Brusselse wetgeving en het besluit-Gosuin. Voort is het de bedoeling dat er geen dichtbevolkte gebieden worden overvlogen en dat de regelgeving inzake geluidsoverlast en veiligheid wordt nageleefd.

Op 28 november vergaderde de overleggroep, maar ondanks uw verzoek vond er nog geen overleg plaats met alle bevoegde ministers.

Hoe ver staan de onderhandelingen met de federale regering? Zijn er nieuwe gegevens opgedoken, of is het dossier niet geëvolueerd zodat u hebt beslist om de dwangsommen in te vorderen?

Hoe ziet de planning van de vergaderingen en

INTERPELLATION JOINTE DE M. BENOÎT CEREXHE,

concernant "la décision du gouvernement régional de lever les astreintes imposées par l'ordonnance du Tribunal de Première instance du 31 juillet 2014 relative au survol de la Région de Bruxelles-Capitale".

Mme la présidente.- La ministre Céline Fremault répondra aux interpellations.

La parole est à Mme Persoons.

Mme Caroline Persoons.- Je commencerai par ma question sur la décision du gouvernement bruxellois de réclamer des astreintes. Le 16 janvier dernier, nous avons appris par la presse que le gouvernement avait décidé de réclamer les astreintes prévues dans la décision du Tribunal de première instance du 31 juillet 2014.

Cette décision est importante, car elle met en péril les routes mises en œuvre en février 2014. En outre, elle pointe des éléments essentiels tels que la concertation obligatoire avant de fixer de nouvelles routes. Pour tous les habitants de la Région bruxelloise, ce point est fondamental.

Nous avons appris que de nouveaux éléments et une analyse complète de la situation avaient poussé le gouvernement bruxellois à réclamer lesdites astreintes. Vous avez toujours dit que vous gardiez ces astreintes en suspens, comme un moyen de pression pour obtenir la concertation prévue dans la décision du 31 juillet et fixer un choix de routes qui respecte la législation bruxelloise et l'arrêté Gosuin. Ce choix devrait aussi respecter l'interdiction de survol des zones les plus peuplées, l'arrêté bruit et les normes de sécurité.

Il y a une dizaine de jours, des questions d'actualité ont été posées sur ce dossier en séance plénière. Vous avez pu nous retracer l'historique des diverses réunions. Ainsi, le groupe de concertation s'est réuni le 28 novembre, mais aucune rencontre n'a eu lieu avec l'ensemble des ministres, malgré votre demande.

Où en sont les négociations avec le gouvernement fédéral? Y a-t-il des éléments nouveaux ou le

werkgroepen met de federale regering en de andere gewesten eruit? Welke conclusies werden er getrokken uit de eerste ontmoetingen?

Welke concrete vooruitgang werd er geboekt bij het zoeken naar een structurele oplossing?

De federale regering laat ons weten dat het moratorium zal worden toegepast. Dat betekent dat de vliegroutes die voor februari 2014 werden gebruikt, opnieuw zouden worden ingevoerd.

Het probleem is echter dat de nieuwe vliegroutes voorlopig nog steeds blijven bestaan. We moeten dan ook een structurele oplossing vinden.

De reactie van federaal minister Galant voorspelt niet veel goeds voor de onderhandelingen. We zullen de meningsverschillen tussen de betrokken beleidsniveaus moeten overstijgen om een structurele oplossing te vinden die aan de verwachtingen van de Brusselaars beantwoordt.

In oktober antwoordde u dat u Leefmilieu Brussel de opdracht had gegeven om vanaf 2 november 2014 te controleren of de ordonnantie van 31 juli 2014 wordt nageleefd. Op basis van de vaststellingen zou het gewest indien nodig deurwaarders kunnen sturen om de dwangsommen te innen.

Welke besluiten werden uit die vaststellingen getrokken? Hoeveel processen-verbaal werden er opgesteld? Hoeveel overtredingen werden vastgesteld?

Is de federale overheid stilaan bereid om een samenwerkingsovereenkomst te sluiten met het Brussels Gewest over de manier waarop de geluidsnormen in Brussel worden toegepast? Het is vrij ongebruikelijk dat de toepassing van een gewestnorm door de federale regering wordt besproken. Wat zijn hun eisen?

Bepaalde bewoordingen in het federale regeerakkoord lijken te wijzen op het voornemen om de Luchthaven van Brussel-Nationaal nog uit te breiden. Is dat nog nodig? Volgens de pers zouden er de komende weken grootschalige werken van start gaan. Werden de ministers van de Brusselse regering op de hoogte gebracht van de bedoeling van die werken en de gevolgen voor het aantal vluchten en de geluidsoverlast?

dossier n'a-t-il pas évolué, conduisant ainsi à la décision de réclamer les astreintes ?

Quel est le calendrier des réunions et des groupes de travail avec le niveau fédéral et les autres Régions ? Quelles ont été les conclusions des premières rencontres ?

Quel est le suivi apporté par cette coordination à la décision du tribunal du 31 juillet ?

Quelles sont les avancées concrètes dans la recherche d'une solution structurelle, une donnée essentielle dans ce dossier ?

Évidemment, il y a le moratoire. Le niveau fédéral, par le biais des déclarations de la ministre Galant, nous apprend que ce moratoire sera mis en application. Juridiquement ce terme "moratoire" est un peu particulier, mais l'idée, c'est de dire que les routes qui seront dorénavant d'application seront un retour à la situation antérieure au mois de février 2014.

Cela pose des questions. Personnellement, je réside dans un quartier totalement survolé depuis février 2014. Je me réjouis donc du moratoire, mais je me dis quand même qu'avec un moratoire, ces routes de février 2014 subsistent au niveau juridique et demeurent comme une épée de Damoclès au-dessus de ces quartiers nouvellement survolés. Il faut trouver une solution structurelle.

On a pu déceler, dans les réactions de la ministre fédérale, un ton surprenant qui n'augure rien de bon dans les négociations. C'est une situation difficile et même lamentable pour les habitants survolés. Comme dans d'autres dossiers, il faudra dépasser les clivages entre niveaux de pouvoir pour tenter d'arriver à une solution structurelle qui réponde aux besoins des Bruxellois et aux besoins de sécurité et de santé des habitants.

En octobre dernier, vous aviez répondu avoir chargé, au début du même mois, Bruxelles Environnement de procéder aux constats nécessaires dès le 2 novembre 2014, afin de vérifier le respect de l'injonction contenue dans l'ordonnance du 31 juillet 2014. Sur la base de ces constats, disiez-vous, la Région serait en mesure, si nécessaire, de faire délivrer par voie d'huissier les contraintes pour la perception des astreintes.

Een aantal verenigingen hebben vrij concrete voorstellen gedaan betreffende een eventuele verplaatsing van bepaalde infrastructuur en vluchten. Kwam dat punt al aan bod tijdens het overleg van de verschillende regeringen?

Volgens de beslissing van de rechtbank van 31 juli had er van tevoren een openbaar onderzoek moeten plaatsvinden over de vliegroutes die in februari 2014 werden ingevoerd. Als er voorlopige beslissingen worden genomen zonder voorafgaand openbaar onderzoek, wordt de deur geopend voor nieuwe rechtszaken.

Bij de keuze van die vliegroutes moeten dichtbevolkte zones worden vermeden, moet de Europese nachtperiode worden uitgebreid van 22 uur tot 7 uur en moet het aantal vluchten en het maximaal toegelaten gewicht van de vliegtuigen worden beperkt.

In een resolutie die we samen met de heer Gosuin indienden, drongen we aan op een studie over de epidemiologische gevolgen van vliegtuiglawaai in Brussel.

Slecht gekozen vliegroutes die veel geluidsoverlast veroorzaken, vormen een inbreuk op de regelgeving en leiden ertoe dat de betrokken luchtvaartmaatschappijen boetes moeten betalen.

In 2012 vernamen we dat er medio april in het kader van de invorderingsprocedures dwangbevelen waren betekend aan de betrokken maatschappijen. Belgische maatschappijen tekenden in ten minste zes dossiers verzet aan bij de beslagrechter. In de mate van het mogelijke moeten we vermijden dat dergelijke procedures enorm toenemen. We moeten dus voorzichtig te werk gaan.

Er werd meermaals beroep ingesteld tegen de geldigheid van het besluit-Gosuin voordat die werd bevestigd door alle bevoegde rechtbanken. Een aantal luchtvaartmaatschappijen werden weliswaar in het gelijk gesteld, maar niet over de grond van de zaak. Die uitspraken hadden te maken met procedurekwesties.

Hoeveel boetes werden er al opgelegd? Voor welk totaalbedrag?

Hoeveel luchtvaartmaatschappijen hebben hun boetes nog niet betaald? Hoe staat het met de

Quelles conclusions ont-elles été tirées de ces constats ? Pouvez-vous nous fournir les chiffres du nombre de procès-verbaux dressés et d'infractions constatées ?

Comment évolue la volonté - inscrite dans le programme gouvernemental fédéral - de conclure un accord de coopération avec la Région bruxelloise concernant "la méthode d'application des normes de bruit à Bruxelles" ? Il est assez particulier que l'application d'une norme régionale se discute au niveau fédéral. Quelles sont leurs demandes à cet égard ?

En octobre, j'attirais l'attention de cette commission sur certains mots de l'accord gouvernemental fédéral, qui semblent montrer leur volonté de développer encore l'aéroport de Bruxelles National. Est-ce encore nécessaire ? La presse a annoncé que des travaux importants à Zaventem débiteront dans les semaines à venir. Les ministres du gouvernement bruxellois ont-ils été informés des objectifs de ces travaux, ainsi que de leurs conséquences en termes de nombre de vols et de nuisances sonores ?

Des propositions assez concrètes existent de la part d'associations concernant un éventuel déplacement de certaines installations et certains vols. Ce point a-t-il déjà été évoqué lors des rencontres intergouvernementales ?

Une dimension essentielle de la décision du tribunal du 31 juillet dernier est la consultation. Une consultation publique préalable aurait dû avoir lieu au sujet des routes mises en œuvre en février 2014. C'est l'une des motivations essentielles de la décision de juillet. Cela doit être le cas pour toute route à venir. Prendre des décisions provisoires sans consultation préalable est non seulement contraire au prescrit du tribunal et aux textes légaux, c'est aussi soumettre ces mesures à de nouveaux recours potentiels.

Les principes essentiels qui doivent guider le choix des routes sont :

- éviter le survol des zones densément peuplées ;
- l'extension de la nuit européenne de 22 heures à 7 heures du matin ;
- la limitation du tonnage des avions autorisés à survoler le territoire de Bruxelles-Capitale ;

recente gerechtelijke uitspraken? Is de regering van plan om in beroep te gaan? Welke geldbedragen zijn met die uitspraken gemoeid?

- la limitation du nombre de vols.

Une résolution déposée avec M. Gosuin demandait une étude sur les conséquences épidémiologiques à Bruxelles. Elle pourrait être intéressante.

Il est clair que l'usage de routes mal choisies et qui provoquent des nuisances sonores entrainera des contraventions à l'arrêté bruit (ou Gosuin) et des amendes pour les compagnies concernées.

En 2012, j'ai questionné Mme Huytebroeck et nous avons appris que les contraintes prévues dans le cadre des procédures de recouvrement avaient été notifiées par envoi recommandé aux compagnies aériennes concernées à la mi-avril. M. Vanhengel a précisé que des compagnies belges avaient fait opposition auprès du juge des saisies dans au moins 6 dossiers. Dans la mesure du possible, il faut éviter que les procédures entamées devant le juge des saisies explosent également. C'est pourquoi nous agissons avec prudence.

On connaît le nombre de recours qui ont été introduits contre la validité de l'arrêté Gosuin pour que ce dernier soit finalement validé à tous les niveaux judiciaires. Nous avons cependant appris que certaines compagnies aériennes, dont Thomas Cook, avaient obtenu gain de cause, non pas sur le fond, mais pour une question de procédure.

Combien d'amendes sont-elles pendantes et pour quel montant total? Combien de compagnies aériennes sont-elles en défaut de paiement? Qu'en est-il des décisions rendues récemment? Le gouvernement compte-t-il aller en appel de ces décisions? Quel montant est-il concerné par ces décisions?

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

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme pour son interpellation jointe.

De heer Jef Van Damme.- Voor de sp.a is dit ook een sociaal probleem. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat men besloten heeft om de vliegtuigen over delen van Brussel te sturen waar de bewoners niet mondig en georganiseerd genoeg zijn om te protesteren. In de kanaalzone bijvoorbeeld woont traditioneel een armere bevolking, die in eerste instantie bezig is met

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je ne peux pas me défaire de l'impression que l'on a décidé d'envoyer les avions survoler des parties de Bruxelles dont les habitants ne sont pas suffisamment organisés et capables de s'exprimer pour protester. Pour le sp.a, dans le cadre de la discussion relative aux vols de nuit et au survol de Bruxelles en général, il est important de garder*

overleven en vaak ook niet weet hoe ze op een georganiseerde manier moeten protesteren. In de discussie over de nachtvluchten en de vluchten over Brussel in het algemeen, is het belangrijk om deze sociale dimensie in het achterhoofd te houden.

(verder in het Frans)

Het klopt niet dat de kern van het probleem van de ontwikkeling van de luchthaven in de ligging schuilt. In een ideale wereld zou de luchthaven weliswaar ergens anders liggen, maar ze ligt nu eenmaal in Zaventem.

De nationale luchthaven verhuizen naar Oostende of Luik is geen goed idee. Tegenwoordig is Zaventem goed voor ongeveer 220.000 vliegbewegingen per jaar. Tien jaar geleden, toen Sabena en DHL er nog opereerden, waren dat er nog 300.000, en toch moesten de Brusselaars toen minder geluidsoverlast slikken.

De kwestie moet met een politiek debat beslecht worden, waarbij wordt bepaald hoe de hinder over het Belgische grondgebied wordt gespreid. Het probleem van de geluidsoverlast is het gevolg van politieke beslissingen, niet van de ligging van de luchthaven.

(verder in het Nederlands)

Het is positief dat u beslist hebt om de dwangsommen te innen. We kunnen niet blijven aanmodderen. Minder blij ben ik over het feit dat een structurele oplossing daarmee verder weg is dan ooit. Die kan er alleen maar komen in overleg tussen de minister en de federale regering. Het innen van dwangsommen wijst erop dat we te maken hebben met een dovemansgesprek. Dat is voor niemand een oplossing en zeker niet voor de Brusselaars. Enerzijds ben ik dus blij dat u die stap hebt gezet, maar anderzijds ben ik zeer verontrust over deze evolutie.

In het dossier van het gewestelijk expresnet (GEN) is er recent wel een doorbraak gekomen. Minister Smet zei in het parlement dat hij de hand uitsteekt naar de federale regering en dat hij voorstander is van een gecoördineerde oplossing voor het GEN, waarbij snel gebruik wordt gemaakt van het bestaande netwerk. Minister Galant heeft daar snel op gereageerd en wil op korte termijn de mogelijkheden nagaan. Voor het

cette dimension sociale à l'esprit.

(poursuivant en français)

Je voudrais parler d'une remarque de Mme Persoons, à laquelle je ne souscris pas, même si j'adhère à la plupart des autres propos qu'elle a tenus. Il s'agit de la discussion sur le développement de l'aéroport. Il est faux de dire que le problème fondamental est la localisation de l'aéroport. Dans un monde idéal, il est évident qu'on le placerait autre part, mais il est situé à cet endroit.

Le déplacer, le faire déménager vers Ostende ou Liège ne serait pas une solution. Aujourd'hui, plus ou moins 220.000 vols par an concernent l'aéroport de Bruxelles National. Quand DHL était encore là et la Sabena aussi, il y a dix ans, ce nombre était de 300.000 vols par an. À ce moment-là pourtant, les nuisances étaient moins nombreuses à Bruxelles qu'à l'heure actuelle. Le fait que le nombre de vols était de 50% supérieur n'empêchait pas les Bruxellois de mieux dormir.

Le déménagement de l'aéroport serait un non-sens. Il faut régler la question par une discussion politique, en déterminant comment distribuer les nuisances sur le territoire national. C'est le choix politique qui constitue le problème fondamental dans ce dossier, pas la localisation de l'aéroport.

(poursuivant en néerlandais)

D'un côté, il est positif que vous ayez décidé de percevoir les astreintes, mais d'un autre côté, je suis très inquiet, car cela indique que nous sommes face à un dialogue de sourds et qu'une solution structurelle est plus éloignée que jamais. Ce n'est bon pour personne, et certainement pas pour les Bruxellois.

Le dossier du réseau express régional (RER) a récemment connu une avancée grâce à la concertation entre le ministre Smet et le gouvernement fédéral. J'espère que vous pourrez parvenir à un compromis similaire pour le survol de Bruxelles, malgré le mauvais départ de la concertation.

Je soutiens donc votre décision de percevoir les astreintes, mais j'espère surtout que vous pourrez prochainement élaborer une solution structurelle en concertation avec le gouvernement fédéral.

GEN is er dus vooruitgang geboekt door overleg en een gemeenschappelijke visie. Ik hoop dat u voor de vluchten over Brussel tot een soortgelijk compromis kunt komen, ondanks de slechte manier waarop het overleg is gestart.

Ik steun dus uw beslissing om over te gaan tot het innen van de dwangsommen, maar ik hoop vooral dat u binnenkort rond de tafel kunt zitten met uw collega om een structurele oplossing uit te werken.

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

De heer Vincent De Wolf (*in het Frans*).- *Ik blijf het onbegrijpelijk vinden dat er dwangsommen worden geëist zonder dat de nieuwe minister de nodige stappen heeft gezet voor de instelling van het moratorium.*

Tijdens een televisiedebat spoorde ik mevrouw Fonck er al toe aan niet te wachten op het aantreden van de toekomstige regering om dat moratorium, dat de ordonnantie van 31 juli aan de federale overheid oplegt, in te stellen. Mevrouw Fonck antwoordde destijds dat het vanaf het moment dat de beslissing was genomen dertig weken duurde voor ze kon worden toegepast en dat die termijn niet kon worden ingekort.

Ik vind het nog steeds immoreel, abnormaal en tegen alle principes indruisend dat u voor zoiets geen normale termijn kunt opleggen. De dwangsommen vormen een burgerrechtelijke boete, met andere woorden een middel om iemand ertoe te dwingen zijn verplichtingen na te komen.

Aanvankelijk werd mijn vraag weggelachen, maar in de loop van november sloot u zich in een antwoord op een dringende vraag bij mij aan.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Wolf pour son interpellation jointe.

M. Vincent De Wolf.- Les deux autres interpellants vous félicitent, Mme la ministre, de votre fermeté dans votre décision de réclamer des astreintes. Ce ne sera pas mon propos, ce qui ne vous surprendra pas.

Ce n'est pas la première fois que j'interpelle sur ce sujet. Je vous ai déjà indiqué précédemment que je ne comprendrais pas que vous exigiez des astreintes sans laisser la nouvelle ministre, qui s'est installée dans le courant du mois d'octobre, effectuer les démarches nécessaires et utiles pour l'instauration du moratoire.

Lors d'un débat télévisé sur le sujet, auquel vous et moi et Mme Fonck participions, j'ai exhorté cette dernière à ne pas attendre l'installation du futur gouvernement pour installer ce moratoire. Ma lecture personnelle de l'ordonnance du 31 juillet est en effet que cette ordonnance impose le moratoire à l'État fédéral, dans la mécanique du dispositif et des motifs. Mme Fonck m'avait répondu à l'époque qu'il fallait compter 30 semaines à partir de la prise de décision pour appliquer celle-ci et que ce délai était incompressible. Ces réponses ont été données officiellement par les deux intéressés à l'époque.

Je vous avais indiqué que je trouverais immoral, anormal et contraire aux principes que vous n'accordiez pas un délai raisonnable de ce type. Les astreintes constituent une amende civile, c'est-à-dire un moyen de contraindre un débiteur à exécuter son obligation.

La première attitude avait été de railler ma demande. Dans le courant du mois de novembre, vous vous étiez ensuite rangée de mon côté en répondant à une question d'actualité.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Dat was op 24 oktober.*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Het tijdstip doet er niet toe. U zei dat u de federale regering de nodige tijd zou gunnen om maatregelen te nemen.*

De Belgische staat kreeg drie maanden tijd. Als ik het mij goed herinner, bedraagt de verjarings-termijn van dwangsommen zes maanden. Dat maakt een totaal van negen maanden. Er was geen belemmering door het risico dat die dwangsommen zouden verjaren, aangezien de overheid drie maanden de tijd had om haar werk te doen. Als dat niet lukte, had u nog zes maanden extra voordat het drukkingsmiddel van de dwangsommen zou wegvallen.

Bovendien bepaalt de ordonnantie dat voor de bepaling van de termijn van drie maanden rekening is gehouden met de zware verplichting van de Belgische staat inzake het garanderen van de veiligheid van het vliegverkeer van de luchthaven, met name de termijnen voor de officiële publicaties.

De beslissing om toch al dwangsommen te eisen, is onbegrijpelijk. Oorspronkelijk wilde u niet. Ondertussen hebben een aantal gemeenten een oud vonnis van het hof van beroep uit 2005 van onder het stof gehaald en betekend. Ook daar zie ik het nut niet van in.

Rond de jaarwisseling hebben bepaalde gemeenten bovendien de ordonnantie van 31 juli betekend.

Dwangsommen eisen was alleen zinvol geweest als het risico bestond dat ze zouden verjaren of in het geval van onwil bij de federale overheid, quod non.

Ik geef toe dat de situatie complex is, maar als er overleg wordt georganiseerd, moeten de andere gewesten ook aanwezig zijn. We kunnen federaal minister Galant moeilijk verwijten dat de beleidsverantwoordelijken van het Vlaams en het Waals Gewest niet op de afspraak waren. Iedereen is op de hoogte van het feit dat het moratorium op 2 april zal ingaan. Zodra ze haar functie opnam, heeft de minister Belgocontrol gevraagd naar de normale na te leven termijn.

Mme Céline Fremault, ministre.- *C'était le 24 octobre. J'ai un vrai problème avec les chiffres, mais dans le sens où je les photographie toujours...*

M. Vincent De Wolf.- *Je n'ai pas vraiment fait de recherche historique en la matière, car il est peu important de savoir si c'était fin octobre ou début novembre. Vous aviez indiqué vouloir laisser le temps suffisant au gouvernement pour faire le nécessaire.*

L'État belge a reçu un délai de trois mois et, si j'ai bonne mémoire, le délai de prescription des astreintes est de six mois. Au total, le délai est donc de neuf mois. Nous pouvons donc convenir que vous n'étiez pas contrainte par un risque de prescription (appelé "déchéance" par la loi) de ces astreintes puisque le gouvernement disposait de trois mois pour faire son travail. À défaut, vous pouviez encore attendre jusqu'à six mois supplémentaires avant de perdre ce moyen de pression.

L'ordonnance établit en outre que "le délai de trois mois tient compte des impératifs organisationnels lourds qui reposent sur les épaules de l'État belge pour assurer la sécurité des vols vers et au départ de l'aéroport, notamment les délais de publication officielle à effectuer".

Je ne me suis pas vraiment réjoui de cette décision que je ne comprends pas bien. En effet, je ne vois pas ce qui, dans la mécanique, vous y obligeait, les astreintes n'étant pas prescrites avant les neuf mois à dater du 1er août. Rien ne vous poussait, me semble-t-il, à lever ce bras armé des astreintes. Dans un premier temps, vous aviez renoncé à le faire. Entre-temps, si mes informations sont exactes, certaines communes auraient exhumé un arrêt fort ancien (2005) de la Cour d'appel et l'auraient signifié. Je ne perçois pas vraiment l'utilité de cette initiative et la valeur de ce titre.

Fin décembre, début janvier, certaines communes qui étaient parties au dossier ont également signifié l'ordonnance du 31 juillet.

Bref, je ne vois pas l'intérêt d'avoir utilisé l'astreinte puisque c'est un moyen de pression. Il aurait été légitime de le faire si vous aviez couru le risque de perdre le bénéfice des astreintes du fait d'une prescription, ce qui n'est pas le cas ici, ou s'il y avait eu de la mauvaise volonté dans le chef de l'État fédéral se traduisant par de

Belgocontrol bevestigde dat het moratorium op 2 april van kracht zou worden. Sindsdien heb ik daar niets meer over vernomen.

Waarom reageert het Brussels Gewest nu plots zo geprikkeld en haalt het die dwangsommen boven?

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

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Het zal u niet verbazen dat ik het standpunt van de heer De Wolf niet deel. Ik vind het een goede zaak dat de regering de dwangsommen heeft betekend.*

Hoe heeft de federale regering gereageerd? Zijn de werkgroepen opnieuw samengekomen? Welke punten werden er besproken?

Is er een planning voor de landing van die werkgroepen opgesteld? 2016 wordt een zeer belangrijk jaar voor dit dossier. Ingevolge de Europese regelgeving zal het na 2016 immers heel wat moeilijker worden om de capaciteit van onze nationale luchthaven te verminderen.

De federale regering lijkt de draagwijdte van de nieuwe Europese regelgeving te minimaliseren.

Hoe staat u tegenover de nieuwe Europese regelgeving, waardoor de exploitatie van de luchthavens nog meer wordt geliberaliseerd? Hoe heeft de federale overheid gereageerd op de vraag van de Brusselse regering om vóór 2016 een duurzame oplossing te vinden? Het gaat om een oplossing waarbij rekening wordt gehouden met de gerechtelijke uitspraken waarin het overvliegen van het Brussels Gewest wordt veroordeeld.

Wat zijn de gevolgen van het arrest van het hof van beroep van Brussel van 9 juni 2005 naar

l'immobilisme, ce qui n'est pas le cas.

Certes, la situation n'est pas simple. Quand on convoque une réunion, encore faut-il que les deux autres Régions soient présentes. Je ne pense pas que l'on puisse reprocher les absences à Mme Jacqueline Galant. L'information selon laquelle le moratoire sera instauré le 2 avril prochain est connue de tous. Dès son entrée en fonction, Mme Galant a interrogé Belgocontrol quant aux délais normaux à respecter. Belgocontrol a confirmé que ce serait fait le 2 avril. Depuis, je n'ai pas eu vent d'une quelconque infirmation en la matière.

Pourquoi donc cette grande colère de la part de la Région bruxelloise et ces astreintes brutalement sorties de votre chapeau ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Cerexhe pour son interpellation jointe.

M. Benoît Cerexhe.- Cela ne vous étonnera pas que je ne partage pas le point de vue de M. De Wolf. Je pense que votre gouvernement a bien fait de signifier ces astreintes. Vous avez évoqué, à juste titre, le fait que le gouvernement fédéral fait du sur place depuis plusieurs mois dans ce dossier pour entamer la signification de ces astreintes.

Quel effet a eu cette signification des astreintes auprès du gouvernement fédéral ? Des groupes de travail se sont-ils à nouveau réunis depuis lors ? Sur quelle problématique auraient-ils été amenés à discuter ?

Un agenda quelconque a-t-il été fixé concernant l'aboutissement de ces groupes de travail ? Nous savons en effet que 2016 est une date pivot dans ce dossier. En raison de la réglementation européenne, il sera beaucoup plus difficile de faire naître, après 2016, des réformes qui limiteraient ne fût-ce que de quelques pourcentages, les capacités actuelles de notre aéroport national.

Il me revient que le gouvernement fédéral minimiserait la portée du règlement 598 2014 datant d'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 européenne.

Quelle est votre interprétation de ces règlements

aanleiding van de vordering tot staking van het Brussels Gewest tegen het plan-Anciaux? Wordt met dat arrest rekening gehouden in de lopende onderhandelingen tussen de federale overheid en het Brussels Gewest over de nieuwe vliegroutes?

De luchthaven is van plan om in het voorjaar ingrijpende werken uit te voeren die heel wat overlast voor de omwonenden zullen veroorzaken. Volgens Connect, het tijdschrift van de luchthaven, zou er aan baan 25L/07R worden gewerkt. Op de website van de luchthaven heb ik daar evenwel niets over teruggevonden. Nochtans heeft federaal minister Galant vorige vrijdag in de Kamer geantwoord dat de werken in drie fasen zouden verlopen en niet alleen betrekking zouden hebben op baan 25R/07L, maar ook op baan 01/19.

Heeft de federale overheid u op de hoogte gebracht van de werken en van het gebruik van de banen van de luchthaven tijdens de werken?

Wat zullen de gevolgen voor de Brusselaars zijn, met name tijdens de tweede en de derde fase, waarin baan 01/19 geheel of gedeeltelijk gesloten zal zijn? Het risico bestaat dat de geluidsoverlast voor het Brussels Gewest nog erger wordt. Er zullen maar weinig Brusselse gemeenten gespaard blijven wanneer het door de weersomstandigheden niet mogelijk is om op baan 25R te landen. In dat geval moet er gebruik worden gemaakt van baan 07 en moeten de vliegtuigen over het hele Brusselse grondgebied vliegen, van Berchem tot Evere, via Koekelberg, Jette, Molenbeek, Sint-Joost en Schaarbeek.

De Brusselaars zullen 's nachts ook heel wat overlast te verduren krijgen in augustus, wanneer de vluchten die normaal opstijgen vanaf baan 01/19 in de richting van het bakken van Huldenberg zullen vertrekken van baan 25R. Ik vrees dat heel wat Brusselaars slapeloze nachten tegemoet gaan deze zomer.

Ik heb de cijfers van augustus 2014 nagetrokken. Er zijn toen 473 vliegtuigen opgestegen van banen 19 en 25L, 333 vliegtuigen landden op baan 01 en 344 op baan 19. Van die 1.150 vliegbewegingen vond 30% 's nachts plaats.

Wij rekenen op u om ervoor te zorgen dat tijdens de werken systematisch de Zulu-route boven de Ring wordt gebruikt door elk vliegtuig dat vanaf

qui abrogeant la directive de 2002 et qui, selon moi, libéralisent encore davantage l'exploitation des aéroports au sein de l'Union européenne ? Quelles sont les réponses du gouvernement fédéral quant à la demande du gouvernement bruxellois de trouver, avant 2016, une solution durable qui tienne compte de l'ensemble des jugements antérieurs condamnant successivement les différents plans de survol de Bruxelles et/ou de ses quartiers.

J'aimerais vous entendre sur les effets de l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Bruxelles, le 9 juin 2005, dans le cadre d'une même action en cessation introduite à l'époque par la Région bruxelloise. Ce n'était pas encore contre le Plan Wathélet, mais contre le Plan Anciaux. Cet arrêt, si mes informations sont exactes, a été signifié en juillet 2005.

Comment cet arrêt est-il pris en considération dans les négociations menées aujourd'hui entre le gouvernement fédéral et celui de la Région bruxelloise ? Comment cet arrêt doit-il être pris en compte dans l'établissement des nouvelles routes actuellement en discussion avec le gouvernement fédéral ?

Par ailleurs, nous avons appris que l'aéroport s'apprêtait à entamer un chantier gigantesque au printemps de cette année, et que ce chantier aurait des répercussions très importantes pour les riverains de l'aéroport. J'ai pu lire, dans Connect, le magazine de Brussels Airport, que les travaux concerneraient la piste 25 gauche 07. J'ai vérifié ce matin sur le site de l'aéroport pour avoir plus d'informations. Je n'ai cependant rien trouvé : on y parle de travaux en décembre et janvier 2015, mais rien sur les travaux dont Connect parle. Pourtant, Mme Galant, interrogée à ce sujet à La Chambre ce vendredi, a parlé d'un chantier qui se déroulerait en trois phases et qui concernerait les pistes évoquées par Connect, mais aussi la piste 01-19.

Le gouvernement fédéral vous a-t-il tenu informée de ce chantier et, surtout, du schéma d'exploitation des pistes utilisé durant ces travaux ? Quelles en seront les conséquences pour les Bruxellois ? La ministre n'en a pas dit mot à La Chambre vendredi dernier.

La question est pourtant cruciale pour les Bruxellois, et plus particulièrement lors des

baan 25R opstijgt in de richting van de bakens van Chièvres en Huldenberg. Die route heeft niet de voorkeur van de luchtvaartmaatschappijen, omdat vliegtuigen daardoor meer kerosine verbruiken, maar zal de levenskwaliteit van de Brusselaars aanzienlijk verbeteren.

Dat brengt mij bij het vonnis van 31 juli 2014 en het incidenteel beroep dat de federale regering zou overwegen omdat ze het niet eens is met een van de essentiële argumenten die het Brussels Gewest en de gemeenten hebben aangehaald in hun beroep tegen het spreidingsplan van 6 februari 2014, namelijk de in het Verdrag van Aarhus opgenomen verplichting om de omwonenden te raadplegen voordat er een nieuwe vliegroute wordt ingevoerd.

Hoe staat de Brusselse regering tegenover de verplichting om de inwoners te raadplegen over milieuzaken? Wat was uw reactie toen bleek dat de bevolking niet werd geraadpleegd over de nieuwe vliegroutes? Ik vrees dat als wij vandaag het Verdrag van Aarhus niet inroepen, het nadien moeilijk zal worden om ons er nog op te beroepen. Wat is het standpunt van de regering over deze kwestie?

Federaal minister Galant heeft overigens zelfs niet de burgemeesters van de betrokken gemeenten gecontacteerd.

Ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Persoons over de boetes die werden opgelegd aan vliegtuigmaatschappijen die de Brusselse wetgeving overtreden. In het regeerakkoord kondigt de regering aan dat ze de nodige stappen zal zetten om de verschuldigde bedragen te innen. Wij kunnen dat alleen maar toejuichen. Ik heb overigens een schriftelijke vraag tot minister Vanhengel gericht om een overzicht van de inkohierungen en inningen te ontvangen. Tot dusver werden nog maar zeer weinig boetes geïnd.

De luchtvaartmaatschappijen zijn niet erg blij met de beslissing van de Brusselse regering. De rechtbank van eerste aanleg van Gent heeft onlangs de maatschappij Thomas Cook, die weigerde om een boete van 90.000 euro voor vijf overtredingen in 2012 te betalen, in het gelijk gesteld. De rechtbank betwist de geluidsnormen niet, maar voert een vormfout met betrekking tot het betalingsdocument aan. Dat was opgesteld

phases 2 et 3 de ce chantier, lorsque la piste 01/19 sera inexploitable, en tout ou en partie. En effet, durant ces deux phases, le risque est réel de voir la majorité des nuisances aujourd'hui supportées par les communes flamandes, être reportées sur une dizaine de communes bruxelloises. Peu de communes seront épargnées, de jour comme de nuit, lorsque les conditions de vent rendront l'atterrissage sur la piste 25 droite difficile, voire impossible.

Les atterrissages devront alors se faire par la piste 07 et traverseront tout Bruxelles, de Berchem à Evere, en passant par Koekelberg, Jette, Molenbeek, Saint-Josse et Schaerbeek. Ensuite, ce sera également le cas de toutes les nuits au mois d'août, lorsque les vols sur la piste 01/19 à destination de la balise d'Huldenberg seront reportés sur la piste 25 droite.

Je crains pour cet été des nuits calmes en Flandre et des insomnies en Région bruxelloise. Il va de soi qu'il n'est pas supportable que la totalité des nuisances générées par ce chantier, de mai à septembre, pendant la plus belle période pour les Bruxellois, soient déversées uniquement sur Bruxelles.

J'ai consulté les statistiques de l'année 2014. Rien que pour le mois d'août, on a enregistré 473 décollages au départ des pistes 19 et 25 gauche, 333 atterrissages sur la piste 01 et 344 atterrissages sur la piste 19, soit un total de 1.150 mouvements, dont 30% la nuit.

Nous comptons vraiment sur votre fermeté pour que la route Zoulou soit systématiquement utilisée pour tout avion quittant la piste 25 droite à destination des balises de Chièvres et d'Huldenberg, et ce, pendant toute la durée du chantier. On sait que cette route, qui fait le grand tour du ring de Bruxelles, n'a pas la préférence des compagnies aériennes, qui voient alors leur consommation augmenter. Toutefois, entre l'intérêt des compagnies aériennes et la qualité de vie à Bruxelles, des choix s'imposent. Sinon, chers collègues, je ne sais pas si vous vous rendez compte de l'enfer qu'on vivra à Bruxelles entre les mois de mai et de septembre.

J'en reviens à cette ordonnance du 31 juillet dernier et aux informations que nous avons pu lire concernant un éventuel appel incident introduit

door de gewestelijke administratie, terwijl de oprichting van die instelling nog niet officieel in het Belgisch Staatsblad was bekendgemaakt. Hoe zal de regering op dat vonnis reageren? Is het juridische probleem inmiddels opgelost?

In het regeerakkoord is voorts sprake van een uitbreiding van het aantal geluidsmeters. Het nieuwe plan zal op 2 april 2015 in werking treden, maar de nieuwe vluchtinformatie zal al eind februari worden bekendgemaakt. Dat geeft ons de kans om geluidsmetingen voor en na 2 april uit te voeren, zodat we alle argumenten in handen hebben om in beroep te gaan tegen het plan-Galant.

par le gouvernement fédéral. Celui-ci contesterait l'un des motifs essentiels avancé par la Région bruxelloise et par toutes les communes qui se sont jointes à cette procédure pour annuler le plan de survol du 6 février 2014, à savoir cette obligation inscrite dans la Convention d'Aarhus de consulter les populations riveraines lors de l'élaboration et de l'entrée en vigueur de toute nouvelle route aérienne. C'est un argument qui a été utilisé par beaucoup et notamment par M. De Wolf et ses amis pour faire annuler le plan de survol introduit par le gouvernement fédéral.

Quelle est la position du gouvernement bruxellois quant à l'obligation de transparence et de consultation des habitants en matière environnementale ? Quelle est votre réaction à l'absence de consultation des populations riveraines pour la mise en œuvre de ces nouvelles routes ? Qu'on ne me dise pas qu'elles ne sont pas nouvelles ! Sinon pourquoi faudrait-il 30 semaines pour leur mise en place ? Ce sont donc bien de nouvelles routes qui seront d'application le 2 avril prochain.

Il me semble difficile de s'abstenir d'invoquer le respect de cette Convention d'Aarhus dans ce cas précis, au risque de rendre non pertinente toute évocation ultérieure de cette convention pour la définition des futures routes aériennes. Quelle est la position du gouvernement bruxellois quant à cette problématique ?

Au-delà de la consultation de la population qui est imposée par cette convention, les communes et les bourgmestres concernés depuis des années par ce problème n'ont jamais eu le moindre contact avec Mme Galant, à l'exception de M. De Wolf. Ils n'ont jamais été invités ou contactés dans le cadre de ce dossier.

Je me joins aux interrogations de Mme Persoons sur les amendes infligées aux compagnies aériennes qui contreviennent à notre législation.

Le gouvernement bruxellois a annoncé, dans sa déclaration gouvernementale, qu'il entreprenait toutes les démarches nécessaires pour récupérer les montants dus, et nous ne pouvons que nous en réjouir. Mme Persoons, j'ai introduit une question écrite à M. Vanhengel pour connaître l'état de la situation en termes d'enrôlement et de perception. Pour rappel, le pourcentage d'amendes perçues a, jusqu'ici, été très faible.

Les compagnies aériennes ne sont, pour leur part, pas très heureuses de cette décision du gouvernement bruxellois. Très récemment, le Tribunal de première instance de Gand a donné raison à la compagnie Thomas Cook qui refusait de payer les 90.000 euros exigés par la Région en 2012 pour cinq infractions. Le Tribunal n'a pas remis en question les normes de bruit, mais il a relevé une faille de procédure dans l'établissement du document qui exige le paiement. C'est l'administration régionale qui rédige et envoie ces contraintes. Or, l'existence de cette administration récente n'aurait pas été formellement publiée au Moniteur belge. Il y a donc eu vice de forme.

Comment votre gouvernement répondra-t-il à cet arrêt ? L'incertitude juridique est-elle levée ? Ce problème peut avoir des conséquences sur toutes les amendes antérieures qui restent impayées par les compagnies aériennes.

Le dernier point que je souhaiterais aborder est celui de la couverture des couloirs aériens par un réseau de sonomètres étendu, mesure qui figure dans l'accord de gouvernement.

La ministre fédérale a annoncé que le nouveau plan prendrait cours le 2 avril prochain. Gouverner, c'est prévoir : il est essentiel que, dès la publication de la nouvelles AIP d'ici la fin du mois de février, nous connaissions les situations antérieure et postérieure au plan Galant. Pour disposer de tous les arguments permettant à la Région et aux communes concernées d'introduire des actions contre ce plan Galant, il faut prendre des mesures avant et après le 2 avril.

Samengevoegde bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *Ik wil de heer Van Damme bedanken omdat hij ons eraan herinnert dat dit een politiek dossier is. Bert Anciaux en zijn opvolger Renaat Landuyt, allebei partijgenoten van de heer Van Damme, hebben er een communautair probleem van gemaakt. Ik twijfel er niet aan dat minister Smet wel een oplossing zal vinden. Wat fijn dat hij weer in de regering zit!*

Discussion conjointe

Mme la présidente.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Chers collègues, il y a des jours comme ça, où on se lève à 6h, au bruit des premiers avions qui survolent le canal. C'est encore la nuit pour certains, pour d'autres un peu moins. Il y a des jours où on se lève plein de gratitude, où on a envie d'être de bonne humeur et de dire merci à tout le monde.

Et c'est ce que je voudrais faire ce matin. Merci à

De heer Jef Van Damme (in het Frans).- *Vergeet federaal minister Durant niet te bedanken voor de goede oplossingen die ze bedacht!*

(Opmerkingen)

En mevrouw Huytebroeck, die er tien jaar lang in is geslaagd geen enkele oplossing in dit dossier te vinden!

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *En dank ook aan een partij die eerst bij monde van haar burgemeesters liet weten dat de vliegroutes absoluut moesten worden aangepast en vlak nadat die wijziging werd ingevoerd, besepte dat dat een vergissing was. Het is goed dat ze daar spijt voor betoont.*

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Heeft federaal minister Durant, die het dossier in 2000 opende, spijt betoond?*

(Rumoer)

Mevrouw de voorzitter.- *Laat de heer Pinxteren uitspreken!*

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Dank ook aan de heer De Wolf, die ons informatie van de federale overheid bezorgt. Ik had vernomen dat federaal minister Galant in dit dossier geen Brusselaars om zich heen wilde uit angst dat er te veel naar de verzuchtingen van de inwoners van het Brussels Gewest zou worden geluisterd. Maar blijkbaar luistert ze wel naar de heer De Wolf.*

En bovenal dank aan het voltallige cdH, dat echt een hoogtepunt bereikte toen een plan dat een federale cdH-minister invoerde, werd bekritiseerd door een Brusselse gewestminister van datzelfde cdH, die bovendien een moratorium voorstelt en dwangsommen eist. Bovendien vraagt de cdH-

mon collègue Jef Van Damme de nous rappeler que ce dossier est un dossier politique. Effectivement, il l'est. Et merci de nous rappeler que ce dossier a été communautarisé par un certain Bert Anciaux, qui a été suivi de façon assez efficace par M. Landuyt. Et merci surtout de nous proposer les services de M. Smet pour le résoudre. Il est vrai qu'avec lui, tout va mieux ! Je ne sais pas ce qu'on a fait pendant cinq ans sans lui.

M. Jef Van Damme.- *Alors on peut également remercier Mme Durant, d'avoir trouvé de bonnes solutions !*

(Rumeurs)

Et surtout merci à Mme Huytebroeck, qui pendant dix ans, n'a pas réussi à trouver des solutions dans ce dossier !

M. Arnaud Pinxteren.- *Merci aussi à la cohérence d'un autre parti qui, dans un premier temps, par la voix de ses bourgmestres, disait qu'il fallait absolument mettre en place un plan Wathelet, qu'il fallait modifier les routes. Et qui, tout d'un coup, au lendemain de la mise en place dudit plan, s'est rendu compte de son erreur. Merci pour ce repentir.*

M. Benoît Cerexhe.- *Est-ce que Mme Durant, qui a ouvert ce dossier en 2000, s'est repentie ?*

(Rumeurs)

Mme la présidente.- *Merci de laisser parler M. Pinxteren !*

M. Arnaud Pinxteren.- *Merci à M. De Wolf aussi de nous fournir une série d'informations provenant du niveau fédéral et merci à lui de nous rassurer. En effet, j'avais entendu que Mme Galant ne voulait pas s'entourer de Bruxellois pour gérer ce dossier de peur qu'on tienne compte un peu trop des intérêts partisans bruxellois. Je constate que vous avez son oreille, ce qui est fort intéressant.*

Merci, surtout, au cdH dans son ensemble, puisqu'on atteint là des sommets : le plan mis en place par un ministre fédéral cdH est contesté par une ministre cdH bruxelloise, qui suggère un moratoire et demande des astreintes. En même temps, un bourgmestre, qui n'est autre que le chef

fractieleider om een volksraadpleging.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Dat is afgesproken in het Brusselse regeerakkoord!*

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Toen minister Wathelet zijn plan invoerde, vroeg u niet om een volksraadpleging! U spreekt zichzelf tegen!*

(Rumoer)

Het zou fijn zijn als u een beetje consequent was.

De heer Jef Van Damme (in het Frans).- *Ecolo heeft tien jaar in de Brusselse regering gezeten, maar na drie maanden oppositie bent u blijkaar weer een politieke maagd!*

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Wij hebben altijd hetzelfde standpunt verdedigd. Wij staan nog steeds achter alles wat we in het kader van dit dossier zeiden en deden.*

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Wij ook!*

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Terug naar de kern van de zaak.*

Dwangsommen eisen behoort tot het juridische arsenaal dat kan worden ingezet om in dit dossier tot een duurzame oplossing te komen. De federale regering moet met voorstellen komen. Misschien moet het werk dat in 2007-2008 rond een samenwerkingsakkoord werd verricht, maar eens opnieuw worden bovenghaald.

Ook de administratie van de minister moet proactief te werk gaan en een overzicht van de geluidshinder opmaken.

Nadat het plan-Wathelet werd ingevoerd, werd daar in alle haast al aan gewerkt. Werden die gegevens verder verfijnd? Werd dat werk voortgezet? Wanneer worden de resultaten van de volgende analyse van de gevolgen van de vluchten boven Brussel bekendgemaakt?

Dankzij een reeks interpellaties in het federale

de groupe cdH, dit que la question n'est pas celle du moratoire, mais que, puisqu'il s'agit de nouvelles routes, il faut demander une consultation populaire...

M. Benoît Cerexhe.- C'est ce que prévoit l'accord de gouvernement bruxellois !

M. Arnaud Pinxteren.- On ne vous a pas entendu demander une consultation populaire quand M. Wathelet a mis en place son plan ! Merci pour ces contradictions !

(Rumeurs)

Je voudrais un peu de cohérence.

M. Jef Van Damme.- Après seulement trois mois - qui ont suivi dix ans au gouvernement -, Ecolo a déjà retrouvé sa virginité !

M. Arnaud Pinxteren.- Lisez tous nous écrits. Nous y répétons toujours le même point de vue. Nous assumons tout ce que nous avons fait et dit dans ce dossier.

Mme Céline Fremault, ministre.- Nous aussi, nous assumons !

M. Arnaud Pinxteren.- Revenons au débat proprement dit.

Demander les astreintes est une chose : cela fait partie de la guérilla juridique pour atteindre une solution durable dans ce dossier. Le niveau fédéral doit venir avec une série de propositions : réunir un groupe d'experts, essayer d'avancer... Les travaux de l'accord de coopération de 2007-2008 pourraient être remis sur le métier afin de trouver une sortie par le haut.

Mais l'administration de la ministre doit aussi entreprendre un travail proactif, si ce n'est déjà fait, pour identifier et objectiver la question des nuisances. Faire un cadastre du bruit aérien prend beaucoup de temps.

À la suite de la mise en place du plan Wathelet, un certain travail a été fait dans l'urgence. Les données ont-elles été affinées ? Ce travail a-t-il été prolongé, puisqu'il s'agit d'un suivi de contrôle permanent ? Quand la prochaine analyse fine de

parlement hebben we nu toch al informatie gekregen over de werken die in de luchthaven zullen worden uitgevoerd. Goed dat er nog parlementen zijn! Ik weet niet zeker of u op de hoogte was. En ik ben er nog minder zeker van dat de gevolgen van die maatregelen werden geëvalueerd.

Ik blijf niettemin hopen dat het besluit met betrekking tot het lawaai ook in uitzonderlijke omstandigheden van toepassing blijft. Het bevat een clause die inhoudt dat de luchtvaartmaatschappijen in uitzonderlijke omstandigheden niet beboet kunnen worden. Worden die werken als uitzonderlijke omstandigheden beschouwd?

In een witboek wordt voorgesteld om de luchthaven naar een andere locatie te verhuizen, wat een complexe onderneming zou zijn. Maar in dat witboek staan ook voorstellen over een aantal aanpassingen van de luchthaven voor en enkele interessante suggesties. Zult u die elementen aan de federale overheid voorleggen als er een debat wordt georganiseerd?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik dank de heer Pinxteren voor de zeer heldere politieke analyse van de verantwoordelijkheden in dit dossier en ook de heer Van Damme om ons eraan te herinneren dat er maar een persoon in Brussel is die alle problemen zal oplossen, namelijk minister Smet. Die wordt elke keer opnieuw naar voren geschoven als de redder des vaderlands.

De collega's hebben relevante vragen gesteld, maar ik wil een aantal zaken in herinnering brengen. Zo is er de vraag om het nachtvluchtenverbod Europees te regelen. Dat verbod houdt in dat er tussen 22.00 uur en 06.00 of 07.00 uur geen vluchten meer zijn. Op welk vlak hebt u daarvoor stappen gezet?

Wat dagvluchten betreft is er wel degelijk een bovengrens aan luchthavenactiviteiten. Brussel en de Rand, namelijk Vlaams- en Waals-Brabant,

l'impact du survol de Bruxelles sera-t-elle publiée ?

Au travers d'une série d'interpellations au niveau fédéral, nous avons déjà pu obtenir des informations sur les travaux effectués à Zaventem. Heureusement que ces parlements existent ! Je ne suis pas certain que vous en aviez été prévenue. Je suis encore moins certain qu'on ait vraiment évalué l'impact de ces mesures. Je me joins donc aux différentes questions posées et aux inquiétudes exprimées.

J'ose toutefois espérer que l'arrêté relatif au bruit continuera à s'appliquer même dans une situation exceptionnelle. Cet arrêté comporte une clause qui permettrait aux compagnies aériennes de ne plus être sanctionnées en cas de situation exceptionnelle. Ces travaux seront-ils ou non considérés comme des situations exceptionnelles, auquel cas ils échapperaient à ces sanctions ?

Un livre blanc a été publié, qui propose de déplacer l'aéroport. Le principe de réalité nous amène à penser que ce sera compliqué. Mais ce livre propose également une série d'aménagements de l'aéroport avec des suggestions intéressantes. Allez-vous soumettre ces éléments au débat avec l'État fédéral s'il a bien lieu ?

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Je remercie M. Pinxteren pour son analyse politique des responsabilités dans ce dossier, et M. Van Damme pour nous avoir rappelé que M. Smet était la personne qui allait tout résoudre.*

Les questions qui ont été posées sont pertinentes, mais je voudrais rappeler quelques éléments, comme l'interdiction des vols de nuit à régler au niveau européen. Avez-vous approché ce niveau pour qu'entre 22 et 6 ou 7h, il n'y ait plus de survol de Bruxelles ?

En ce qui concerne les vols de jour, il y a une limite aux activités aéroportuaires. Bruxelles et sa périphérie sont déjà proportionnellement beaucoup plus survolées que les villes situées aux abords des autres grands aéroports en Europe. Cela ne fait pas partie du champ de compétences de ce gouvernement, mais que pense-t-il de

worden verhoudingsgewijs veel meer overvlogen dan de steden rond andere grote luchthavens in Europa. Wat is het standpunt van de regering over de komst van de lagekostenmaatschappijen? Ze vallen misschien niet onder de bevoegdheid van deze regering, maar het is wel belangrijk om een standpunt te formuleren in een ruimer kader.

Het concurrentievoordeel van het luchttransport ten opzichte van andere transportmiddelen is evenmin een Brusselse bevoegdheid. Dat er geen accijnzen op kerosine worden geheven is een concurrentievoordeel voor het luchttransport. Veel goederen kunnen perfect met de trein of over het water worden vervoerd. Zolang de luchtvaart dat concurrentievoordeel geniet, kan die modal shift niet gebeuren.

De geluidsnormen moeten nageleefd worden. De regeling van de Brusselse geluidsnormen is deugdelijk, maar het zou nog beter zijn als alle gewesten dezelfde normen hanteerden. Het is bizar dat een randgemeente als Jette andere geluidsnormen heeft dan buurgemeente Wemmel. Het is de bevoegdheid van de minister om overleg te plegen met de beleidsverantwoordelijken van de andere gewesten en de geluidsnormen op elkaar af te stemmen.

Verder wordt te weinig opgemerkt dat de ligging van de luchthaven niet ideaal is voor de veiligheid. Bij de spreiding van de hinder van de luchthaven moet uiteraard rekening worden gehouden met veiligheid. In welke mate speelt de veiligheid voor het stijgend en dalend luchtverkeer een rol in het al dan niet wijzigen van de vluchtroutes?

Tot slot wil ik het hebben over de transparantie van de besluitvorming. Heel wat mensen hebben het de voormalige federale staatssecretaris Wathelet kwalijk genomen dat de vluchtroutes van de ene op de andere dag werden veranderd zonder dat de bevolking daarvan op de hoogte was. Mevrouw de minister, het zou u sieren als u samen met de bevoegde ministers van de andere beleidsniveaus zo transparant mogelijk zou communiceren met de burgers.

Hoe worden de dwangsommen geïnd? Kunt u de planning en de bedragen toelichten? Wanneer hebt u contact gehad met het federale niveau over de dwangsommen en over het dossier van de geluidsnormen in het algemeen? Kunt u de

l'arrivée de compagnies à bas coût ?

Enfin, même si cela fait encore moins partie des compétences régionales bruxelloises, tant que le transport aérien bénéficiera de l'avantage concurrentiel que constitue l'absence d'accises sur le kérosène, aucun glissement du transport des marchandises vers le rail ou les voies maritimes ne pourra s'opérer.

Par ailleurs, il est étrange que des communes voisines de la Région aient des normes de bruit différentes des nôtres. La ministre doit se concerter avec ses homologues des autres Régions pour que les normes de bruit soient harmonisées.

Enfin, l'implantation de l'aéroport n'est pas idéale pour la sécurité. La dispersion des nuisances de l'aéroport doit tenir compte de cet aspect. Dans quelle mesure la sécurité influence-t-elle le maintien ou non des routes aériennes ?

Le changement des routes effectué par l'ancien secrétaire d'État M. Wathelet du jour au lendemain, sans information préalable de la population, a été mal accueilli. Mme la ministre, cela vous honorerait si vous et les ministres compétents des autres niveaux de pouvoir communiquiez de la manière la plus transparente possible avec les citoyens.

Comment les astreintes sont-elles perçues ? Pouvez-vous en donner le calendrier et les montants ? Quand avez-vous été en contact avec le niveau fédéral à propos des astreintes et du dossier des normes de bruit en général ? Pouvez-vous nous brosser les grandes lignes du calendrier des suites juridiques de ce dossier ? Qu'en sera-t-il si un appel est interjeté ?

planning van het juridische vervolg van dit dossier schetsen? Hoe gaat het verder als er beroep wordt aangetekend?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ghysseels heeft het woord.

De heer Marc-Jean Ghysseels (in het Frans).- *In een ideale wereld lag de luchthaven van Zaventem in Jurbise en zou er ook een Brusselaar in de federale regering zitten.*

(Vrolijkheid)

In april 2014 ging de heer De Wolf nog samen met een gerechtsdeurwaarder naar Belgocontrol om een exploitatie af te geven. De televisie was erbij, enkele weken later vonden de gewestverkiezingen plaats.

(Vrolijkheid)

De heer Cerexhe vat dit dossier perfect samen. Een dwangbevel is een middel om een schuldenaar onder druk te zetten en tot betaling te bewegen. Dat drukkingsmiddel moet binnen een redelijke termijn worden uitgeoefend, maar die is in dit geval al verstreken. Het gerucht gaat overigens dat de nieuwe vliegroutes die werden opgelegd door de beslissing van de rechtbank van eerste aanleg van 31 juli zullen worden ingevoerd. Weet u daar meer over?

Vanaf midden mei tot midden september zouden grootscheepse werken ertoe leiden dat heel wat vliegtuigen over het Brussels Gewest moeten vliegen, mogelijk zelfs meer dan nu.

Hebt u niet de indruk dat het dossier met verdragingsmanoeuvres op de lange baan wordt geschoven, in afwachting van de toepassing van de Europese richtlijn in juli 2016? Dit dossier zal vanaf dan definitief geblokkeerd zijn omdat we telkens de toelating van Europa nodig zullen hebben om bijvoorbeeld de nachtperiode uit te breiden.

Denkt u niet dat de Vlamingen in de federale regering gewoon tijd proberen te winnen tot 2016? Het overleg over dit dossier is nooit echt van start gegaan.

Mme la présidente.- La parole est à M. Ghysseels.

M. Marc-Jean Ghysseels.- Dans un monde idéal, l'aéroport de Zaventem aurait sans doute été installé à Jurbise et peut-être aurions-nous également eu un Bruxellois au gouvernement fédéral - M. De Wolf ? - qui aurait défendu les intérêts de Bruxelles.

(Sourires)

Je me rappelle qu'en avril 2014, M. De Wolf accompagnait même son huissier de justice pour aller signifier des sommations à Belgocontrol. En tant qu'avocat, depuis 25 ans, j'ai rarement vu un client accompagner l'huissier de justice. Il faut dire que la presse télévisée était présente et que nous nous trouvions à quelques semaines des élections régionales...

(Sourires)

Dans ce cabinet fédéral avec M. De Wolf s'occupant du survol de Bruxelles, nous aurions eu Mme Huytebroeck et M. De Lille comme conseillers et nous aurions trouvé très rapidement une solution à ce vieux problème du survol de Bruxelles.

Soyons réalistes. L'intervention de M. Cerexhe résume parfaitement bien le dossier. À ce stade, l'excellent juriste qu'est M. De Wolf rappelait que l'astreinte est une amende civile mettant la pression sur un débiteur qui a l'obligation de faire.

Dans un délai raisonnable, il convient d'activer ce moyen de pression, mais je crois que le délai raisonnable est dépassé dans le cas présent. Par ailleurs, le bruit court que le 2 avril, les nouvelles routes imposées par la décision du tribunal de première instance du 31 juillet seront d'application. En savez-vous plus ?

On dit aussi qu'à partir de mi-mai jusque mi-septembre, des travaux importants entraîneront à nouveau un survol fréquent de Bruxelles, peut-être plus encore que celui actuellement en vigueur.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Ik zal het in mijn antwoord hebben over de beslissing van de regering om dwangsommen te eisen, het overleg met de federale overheid, het incidenteel beroep van de federale overheid, de vaststelling dat de Brusselse ordonnantie inzake geluidsoverlast niet wordt nageleefd, de geluidsnormen, het samenwerkingsakkoord, het eventueel verhuizen van bepaalde infrastructuur en de vluchten en boetes op zichzelf beschouwd.*

De regering heeft beslist om al een deel van de dwangsommen te innen. Ik heb altijd de voorkeur gegeven aan dialoog en overleg om zo tot een structurele en duurzame oplossing te komen, maar heb de dwangsommen altijd als drukkingsmiddel achter de hand gehouden.

De staat van het overleg dwingt ons om ze nu ook daadwerkelijk te innen, zodat het eindelijk de goede kant opgaat met de levenskwaliteit van de Brusselaars.

We moeten ons ervan bewust zijn dat we onze meningsverschillen over dit dossier moeten overstijgen om een front te vormen.

Op 15 januari kwam de Brusselse regering tot de vaststelling dat het aanhoudende overleg geen zoden aan de dijk zette. Daarom besliste ze haar toevlucht te nemen tot het innen van dwangsommen.

Dès lors, n'avez-vous pas l'impression que l'on joue la montre en espérant les délais d'application de la directive européenne qui entreront en application en juillet 2016 ? Nous y serons rapidement et nous bloquerons définitivement ce dossier puisqu'il faudra systématiquement remonter au niveau européen pour obtenir des modifications d'horaires (ne fût-ce que l'élargissement de la période de nuit d'une heure le soir et une heure le matin).

N'est-ce pas simplement une technique mise en place et encouragée par les représentants flamands du gouvernement fédéral ? J'aurais voulu avoir votre impression au sujet de cette négociation qui n'a jamais vraiment démarré.

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Je remercie l'ensemble des interpellants pour l'honnêteté et l'humour dont ils ont tous fait preuve à propos de leurs partages de responsabilités de longue date dans ce dossier. Un peu d'humilité en considérant le champ de compétences qui était le nôtre à l'époque permet en effet d'aborder ce dossier plus sereinement.

Vous êtes nombreux à m'interpeller au sujet de la décision de lever une première tranche d'astreintes. De mon côté, je n'ai plus levé d'astreintes depuis la mi-janvier dans le cadre du dossier du survol. Cela me donne l'occasion de revenir sur le contexte et l'avancée de ce dossier crucial pour le bien-être des Bruxellois.

Dans ma réponse, je vous détaillerai les éléments suivants :

- la motivation de la décision du gouvernement bruxellois de lever les astreintes ;
- la teneur de la concertation entre l'État fédéral et la Région bruxelloise, les rendez-vous qui ont eu lieu et les courriers qui ont été échangés ;
- l'appel incident du fédéral ;
- le constat du non-respect de l'ordonnance ;
- les normes de bruit ;

Om u een volledig beeld te geven, moet ik het tijdsverloop van het overleg tussen de federale overheid en het Brussels Gewest schetsen.

Op 17 oktober 2014 wees ik de federale minister van Mobiliteit erop dat het moratorium niet volstond voor Brussel en herinnerde ik haar aan de principes die in de structurele oplossing aan bod moesten komen. Ik heb aangedrongen op de oprichting van een onafhankelijk controleorgaan en de uitbreiding van de nachtperiode van 22 tot 7 uur. Meerderheid en oppositie in Brussel waren het hierover eens.

Overeenkomstig het regeerakkoord drong ik ook aan op:

- objectieve en transparante luchtvaartprocedures op basis van een studie over veiligheid, capaciteit en milieueffecten;

- een invoering van een maximaal gewicht voor vliegtuigen die over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mogen vliegen;

- het gebruik van het quota-countsysteem voor de naleving van de geluidsnormen (maximum 200 ton tussen 22 en 7 uur);

- een Europees akkoord over de geleidelijke afschaffing van nachtvluchten.

Op 23 oktober 2014 gaf de federale minister van Mobiliteit Belgocontrol de opdracht om alle wijzigingen aan de Aeronautical Information Publication (AIP) van 6 februari 2014 ongedaan te maken. Belgocontrol gaf aan dat het 26 tot 30 weken zou duren voor dat effectief zou gebeuren.

Op mijn verzoek werd dan het principe van een overlegcomité met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale overheid goedgekeurd.

Daarna werd voorgesteld om na de herfstvakantie wekelijks samen te komen om aan de dossiers te werken en na te gaan of de ordonnantie van 31 juli daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Alle beschikbare informatie over Brussel zou aan de federale minister worden overgedragen. Mevrouw Galant beloofde om nog voor Kerstmis een vergadering van de overleggroep met de ministers uit de federale regering en de drie gewest-regeringen te organiseren.

- l'accord de coopération ;

- l'analyse du déménagement de certaines installations ;

- les vols et les amendes en tant que tels.

Vous m'interrogez sur ce qui a motivé la décision du gouvernement bruxellois de lever cette première tranche d'astreintes. Ma position a toujours été de privilégier la concertation et le dialogue dans un premier temps, pour aboutir à une solution structurelle et durable pour tous les Bruxellois, sans jamais renoncer au bénéfice des astreintes.

Dans chacune de mes interventions publiques dans cette enceinte, dans chaque courrier adressé à Mme Galant ou contact téléphonique avec celle-ci, j'ai spécifiquement mentionné ma volonté de lever les astreintes.

Certains ont été surpris, mais personne n'a été pris en traître puisque que je n'ai cessé d'affirmer que les astreintes étaient un moyen de pression dans ce dossier. Force est de constater qu'en l'état actuel de la concertation il est devenu nécessaire d'y recourir, afin de faire bouger les choses en faveur de la qualité de vie de tous les Bruxellois.

Je vous invite tous, quels que soient les positionnements et les clivages de type majorité/opposition qui vous distinguent, à prendre conscience du fait que le moment est venu pour toutes les communes de faire cause commune.

Le 15 janvier dernier, le gouvernement a bien dû constater que la concertation soutenue et transparente ne trouvait pas d'écho du côté du gouvernement fédéral. Parallèlement à mes demandes et aux rendez-vous proposés, le gouvernement a décidé de passer par le mécanisme des astreintes. La justice y donnait droit suivant l'ordonnance du 31 juillet.

La décision doit être remise dans son contexte et il faut revenir sur l'évolution, ou la non-évolution, de la recherche de solutions structurelles dans ce dossier.

Vous m'avez tous interrogée sur la teneur du dialogue et de la concertation entre le pouvoir fédéral et la Région bruxelloise.

Op 28 november vond er een eerste bilaterale vergadering plaats, waar een vertegenwoordiger van Belgocontrol bevestigde dat de informatie op 19 februari in Aeronautical Information Publication (AIP) zal worden gepubliceerd en dat het moratorium op 2 april ingaat.

De eisen van de Brusselse regering werden tijdens die vergadering aangekaart, er werd informatie gevraagd over de evolutie van het dossier en de houding van de federale overheid en er werd gevraagd om een planning van de activiteiten van de werkgroepen op te stellen. Mevrouw Galant kon echter geen antwoorden op onze vragen geven of een planning voorleggen, ook niet wat de controle-instelling betreft, hoewel de tekst daarover tijdens de vorige regeerperiode al bijna klaar was.

(De heer Arnaud Pinxteren, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Na die vergadering vroeg ik aan mevrouw Galant om te bevestigen wanneer het moratorium zou ingaan en welke vliegroutes zouden worden gebruikt. Ik drong erop aan de beloofde vergadering met de overleggroep te organiseren en duidelijk te maken wat het standpunt van de federale regering is over de eisen van de Brusselse regering. Ik eiste dus niet zozeer een oplossing voor het dossier, maar meer uitleg, een planning en een verduidelijking van de methode.

Op 9 december antwoordde minister Galant dat ze eerst alle betrokkenen wilde ontmoeten en de nodige informatie verzamelen voor een structurele oplossing.

Vlak voor de kerstvakantie ontvingen we een uitnodiging voor een vergadering op 22 december, gericht aan de drie ministers van de gewest-regeringen. Ik was van plan om te gaan, maar aangezien de andere gewestministers uiteindelijk niet kwamen opdagen, waren er alleen vertegenwoordigers van de kabinetten aanwezig.

Er werd vrijwel hetzelfde besproken als op 28 november. Federaal minister Galant zou werkgroepen oprichten waarin de gewesten vertegenwoordigd zouden zijn. In januari zouden de gewesten meer informatie ontvangen.

La chronologie précise des événements a son importance pour comprendre pourquoi j'ai décidé de lever une première tranche d'astreintes après 2 mois et demi. Je vais la retracer.

Le 17 octobre 2014, j'ai écrit à la ministre fédérale de la Mobilité pour lui signaler que le moratoire n'était pas une piste totalement suffisante pour Bruxelles, et lui rappeler les principes que la solution structurelle devait respecter (éviter des zones les plus densément peuplées et sécurité aérienne comme critères prioritaires pour la définition des nouvelles routes). Je lui ai demandé de créer en priorité une autorité de contrôle indépendante et de modifier les horaires de l'aéroport pour étendre la nuit de 22 heures à 7 heures. Majorité et opposition à Bruxelles sont toutes les deux d'accord sur ces demandes.

Conformément à l'accord de gouvernement, j'ai insisté pour :

- définir des procédures aéronautiques objectives et transparentes avec l'obligation de mener une étude de sécurité, de capacité et d'impact environnemental ;
- d'instaurer une limite de tonnage des avions autorisés à survoler le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- mettre en œuvre des "quota counts" pour le respect des normes de bruit (maximum 200 tonnes entre 22 heures et 7 heures) ;
- conclure un accord sur la fin progressive des vols de nuit dans un cadre européen.

Toutes ces demandes ne relèvent pas de ma compétence et sont contenues dans l'accord de gouvernement parce que c'est une demande qui est formulée au niveau fédéral.

Le 23 octobre 2014, la ministre fédérale de la Mobilité a donné instruction à Belgocontrol de supprimer complètement toutes les modifications apportées aux Aeronautical Information Publication (AIP), le 6 février 2014, et de restaurer à l'identique les procédures décrites dans les AIP en vigueur le 5 février 2014.

Un délai de 26 à 30 semaines est annoncé par Belgocontrol pour le retour au plan de vol

Op 5 januari verscheen in de pers het bericht dat op de luchthaven grote werken aan de start- en landingsbanen zouden worden uitgevoerd.

Omdat we op 15 januari nog steeds niet meer wisten, besloten we om al een gedeelte van de dwangsommen te innen, teneinde de federale overheid onder druk te zetten.

Op 20 januari schreef ik mevrouw Galant een brief waarin ik opnieuw benadrukte hoe belangrijk het is tot een oplossing te komen. Ik liet haar ook weten dat we verrast waren door de berichtgeving over de werken in de luchthaven, die gevolgen zullen hebben voor landende en opstijgende vliegtuigen en een structurele oplossing voor het probleem van de geluidshinder kunnen beïnvloeden. Ik had geen andere keuze meer dan dwangsommen te innen. Daarnaast verwees ik naar de Europese wetgeving.

Het antwoord van mevrouw Galant kwam vorige donderdag. Ze repte met geen woord over een kalender of vergaderingen van de werkgroepen en zei bovendien dat ze zich niet wil laten vastpinnen op een planning. Het is dan ook niet duidelijk hoe het overleg verder zal verlopen.

Ook over het standpunt van de federale overheid inzake de verwachtingen van het Brussels Gewest is er geen duidelijkheid. We hebben die verwachtingen nochtans vaak genoeg aangekaart.

Dit is een complex dossier, maar dat mag geen reden zijn om geen werkgroepen op te richten en geen planning op te stellen. Ik blijf pleiten voor vergaand overleg tussen de gewesten en de federale overheid om tot resultaten te komen.

De informatie over de renovatie van de start- en landingsbanen op de luchthaven moest ik dus via de pers vernemen, hoewel ik de indruk had dat de federale overheid openlijk met mij overlegde. In mijn brief van 20 januari vroeg ik aan mevrouw Galant met welk doel die werken worden uitgevoerd, waarin ze precies bestaan en wat de gevolgen zullen zijn voor de vliegroutes die vanaf 2 april in gebruik worden genomen. Ik zou graag weten welke verplichtingen minister Galant aan Belgocontrol oplegt in verband met de regeling van de werken en het gebruik van de banen.

Ik wil ook van haar vernemen of het na die werken nog mogelijk zal zijn op korte termijn andere

précédent.

Suite à cela, à ma demande, car je voyais la date du 1 novembre arriver et je n'avais pas encore obtenu de réponse à ma demande au cabinet fédéral de la Mobilité, le principe d'un groupe de concertation entre la Région de Bruxelles-Capitale et le pouvoir fédéral a été approuvé.

Après une entrevue, le principe d'un groupe de concertation a été acté et j'ai proposé de venir chaque semaine en novembre, après les congés d'automne, pour travailler sur les dossiers, de vérifier l'avancement de l'exécution de l'ordonnance du 31 juillet, de venir avec l'ensemble du réseau des sonomètres et d'expliquer comment les volumes sonores sont mesurés, d'examiner la jurisprudence (M. Cerexhe évoque à juste titre l'ordonnance de 2005)... J'ai donc proposé de donner toutes les informations dont je disposais par rapport à Bruxelles. La ministre s'est alors engagée à organiser, avant la Noël, une réunion plénière du groupe de concertation avec les ministres du gouvernement fédéral et des trois Régions.

Une première réunion bilatérale a eu lieu le 28 novembre au cabinet de la ministre fédérale. Belgocontrol y a confirmé le fait qu'il y aura une publication de l'information dans l'Aeronautical Information Publication (AIP) le 19 février et que le moratoire entrera en vigueur le 2 avril 2015.

Au cours de cette réunion, les membres de mon cabinet ont demandé des informations sur l'évolution de ce dossier et la position du gouvernement fédéral. En outre, les grandes demandes du gouvernement bruxellois y ont été exposées et j'ai demandé un calendrier des groupes de travail. Mais le cabinet de la ministre Galant n'a pas pu apporter de réponse à nos demandes ni fournir un calendrier par rapport aux instructions, ni par rapport à la question de l'allongement de la nuit, ni par rapport à la question de l'autorité de contrôle. Il faut savoir que le texte de l'autorité de contrôle était presque prêt sous la législature précédente.

(M. Arnaud Pinxteren, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Dans la foulée de cette réunion, le 2 décembre, j'ai

werken uit te voeren, zoals het verlengen van de banen. Ik verzocht haar om daarover een informatiecampaignede voeren in het Brussels Gewest.

Mevrouw Galant was verbaasd dat we niet op de hoogte waren van de werkzaamheden in de luchthaven. Er werd immers over bericht in het luchthavenmagazine Connect, dat zou worden verspreid in 30 gemeenten in de Rand. Ik vraag me echter af of iemand dat tijdschrift in december 2014 heeft ontvangen. Ik in ieder geval niet.

In haar brief schrijft mevrouw Galant dat alle gevraagde informatie in het magazine staat. In een kort stukje staat inderdaad dat er vanaf mei 2015 gedurende vier tot vijf maanden renovatie- en onderhoudswerken gebeuren aan baan 25L/07R. De jaren daarna komen de twee andere banen aan de beurt. Brussels Airport plant de werken zo dat de normale werking van de luchthaven zo weinig mogelijk in het gedrang komt. Meer informatie volgt in de volgende editie van Connect. Ook de website van de luchthaven en de sociale media worden gebruikt om omwonenden te informeren.

Het verontrust me dat de informatie uit het magazine niet overeenstemt met de planning van de werkzaamheden die mevrouw Galant me bezorgde:

- baan 25L/07R is buiten gebruik van 27 mei tot 3 augustus 2015 (dit staat ook zo in het artikel);

- baan 25L/07R en baan 01/19 zijn buiten gebruik van 3 tot 15 augustus;

- baan 25L/07R en baan 01/19 zijn van 15 augustus tot 7 september alleen 's nachts beschikbaar.

Zaventem telt maar drie banen, waarvan er twee buiten gebruik zullen zijn, maar dat staat niet zo in Connect.

Ik moet te weten komen hoe de vluchten worden gespreid tijdens de werkzaamheden. Wat zijn de gevolgen voor Brussel en voor de luchthaven-capaciteit? Zullen vliegtuigen sneller opstijgen? Waarom worden er twee banen tegelijkertijd afgesloten? Waarom worden de werken niet tijdens het weekend uitgevoerd?

à nouveau adressé un courrier à Mme Galant pour lui demander d'avoir la confirmation du délai de mise en œuvre du moratoire annoncé par Belgocontrol ainsi que des routes concernées - sont-ce les mêmes ou y a-t-il une variation, et si oui, quel est le type de variation -, de convoquer une réunion du groupe de concertation avec les trois ministres régionaux comme elle s'y était engagée avant la fin de l'année, promettant même qu'on aurait les positions des autres Régions avant cette réunion, et de connaître la position du niveau fédéral par rapport aux attentes de Bruxelles. Je ne demande pas une solution, je demande une explication, un calendrier et une méthodologie.

Le 9 décembre, la ministre m'a répondu qu'elle souhaitait d'abord rencontrer l'ensemble des acteurs - les Régions, les associations - pour recueillir tous les éléments nécessaires à la solution structurelle. Elle m'a indiqué qu'elle ne souhaitait s'enfermer dans aucun calendrier ni régler ponctuellement des éléments de la solution structurelle.

La dernière semaine avant les vacances de Noël, nous avons reçu une convocation tardive pour une réunion en date du 22 décembre. Étaient invités les trois ministres des entités régionales. Alors que je m'apprêtais à m'y rendre, je me suis demandé si mes collègues seraient là. Nous avons passé un coup de téléphone au cabinet de la ministre pour nous en assurer. Comme les ministres n'étaient pas présents, la réunion s'est tenue entre les membres des cabinets.

Le contenu de la réunion a été quasi identique à celle du 28 novembre 2014. La ministre a annoncé qu'elle entendait mettre sur pied plusieurs groupes de travail, auxquels les Régions seront associées en fonction de leurs intérêts. Les Régions devaient recevoir, la première semaine de janvier, les intitulés des groupes de travail et l'agenda précis.

Le 5 janvier, j'apprends par la presse que d'importants travaux seront réalisés sur les pistes de l'aéroport, les plus importants depuis 30 ans.

Le 15 janvier, face à l'absence d'avancées de la part du gouvernement fédéral et au manque d'informations transmises sur des questions aussi importantes que celle de ces travaux, nous décidons de lever une première tranche d'astreintes pour mettre la pression sur le

Ik kan moeilijk geloven dat Brussels Airport de planning van de werkzaamheden eenzijdig heeft uitgedokterd. Alles wijst erop dat het gebruik van de banen tijdens de werkzaamheden werd afgesproken door Belgocontrol en Brussels Airport, maar over de windnormen lijkt er geen overleg te hebben plaatsgevonden met het kabinet van minister Galant. Daar is niet iedereen blij mee en zeker de drie betrokken burgemeesters niet.

Helaas weet ik ook niet meer. De informatie die ik ontving, werd vorige week in de Kamer bevestigd, maar ik weet niet wat de gevolgen van de werkzaamheden zullen zijn.

De federale overheid ging op 19 december 2014 in incidenteel beroep tegen de ordonnantie van 31 juli en vroeg een aanpassing van de verplichting tot openbaar onderzoek. Het Brussels Gewest had aangedrongen op die verplichting en kreeg op dat gebied gelijk van de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg.

Voor het overige is de federale overheid het eens met de ordonnantie. Dat betekent dat ze aanvaardt dat er na drie maanden dwangsommen opgelegd worden. Vandaar dat ik ze nu ook opeis. Een deurwaarder betekende op 16 januari jongstleden een bevelschrift tot betaling.

De federale overheid heeft dertig dagen de tijd om zich tegen de dwangsommen te verzetten. Ze ging niet in beroep. Wanneer ze zich via een beslagrechter wil verzetten, zal ze moeten verklaren waarom ze een maand geleden geen verzet aantekende tegen de dwangsommen of de termijn die ze kreeg om de ordonnantie uit te voeren.

Die termijn van drie maanden om de ordonnantie uit te voeren werd door de rechtbank van eerste aanleg opgelegd. Tijdens de pleidooien hebben de advocaten van de Belgische staat op geen enkel moment om meer tijd gevraagd. De termijn lijkt dan ook niet onredelijk.

Op 15 januari 2015 was er nog geen informatie over de nieuwe vliegroutes verschenen in de AIP. De federale overheid heeft zich dus nog niet aan de ordonnantie van 31 juli 2014 aangepast. De volgende editie van de AIP verschijnt op 19 februari. Dan zullen we weten of er op 2 april nieuwe vliegroutes worden ingevoerd. We houden die publicatie uiteraard in het oog.

gouvernement fédéral. J'ai toujours dit qu'il s'agissait d'une piqûre de rappel pour le gouvernement fédéral et les engagements qu'il a pris.

Le 20 janvier, j'ai écrit à Mme Galant une longue lettre en insistant sur mon souci de bien-être, la nécessité d'une solution globale, le fait que le moratoire n'était qu'une partie de la solution et la nécessité de travailler sur les mesures. J'ai reparlé de la nuit et de l'ensemble des demandes bruxelloises. J'ai mentionné le fait que j'avais demandé des réunions, qu'il n'y en avait eu qu'une avec le groupe de travail bruxellois, et que celle avec les ministres s'était tenue avec les chefs de cabinet et que je n'avais pas reçu de note sur le positionnement des autres Régions.

J'ai aussi expliqué que, comme nous avons décidé de travailler en toute transparence, j'avais été surprise d'apprendre via la presse qu'il y aurait des travaux à Zaventem à partir du mois de mai, que je considérais que ceux-ci étaient préoccupants puisqu'ils auraient un impact sur les atterrissages et décollages, ainsi que sur la solution structurelle. J'avais donc été contrainte de privilégier les astreintes, comme l'ordonnance me donnait le droit de le faire. J'ai également mis en avant le règlement européen.

J'ai reçu une réponse de Mme Jacqueline Galant jeudi dernier. N'ayant absolument rien à cacher, je vous la montre. Elle n'annonce aucun calendrier et aucune convocation des groupes de travail. Elle m'informe simplement de sa volonté de ne pas s'enfermer dans un calendrier. J'ignore donc comment la concertation va se poursuivre. Je ne puis vous communiquer des éléments qui ne sont pas en ma possession.

Concernant la réponse apportée par l'État fédéral aux attentes, je suis dans l'impossibilité de vous fournir des renseignements dont je ne dispose pas. Je n'ai pas reçu de réponse concrète de la part du gouvernement fédéral quant aux attentes du gouvernement bruxellois contenues dans sa déclaration et que nous partageons tous. Tous ici ont l'intelligence de partager les mêmes inquiétudes et interrogations, et ce, fort heureusement, bien au-delà du traditionnel clivage entre la majorité et l'opposition.

Ces inquiétudes et interrogations, on ne pourra pas nous reprocher de ne pas les avoir exposées.

In november 2014 werden er 701 inbreuken op het besluit inzake geluidsoverlast vastgesteld, waarvan 263 's nachts. Leefmilieu Brussel onderzoekt momenteel de gegevens van december 2014.

Tijdens de vergaderingen met de federale overheid werd de mogelijkheid om opnieuw te onderhandelen over de Brusselse geluidsnormen nooit ter sprake gebracht.

Ook over een eventueel samenwerkingsakkoord met de federale overheid werd met geen woord gerept, over de verplaatsing van bepaalde infrastructuur en vluchtbewegingen naar een andere locatie evenmin. Bij gebrek aan informatie over de werkgroepen en de planning kan ik daar ook niets over zeggen. Ik heb aangedrongen op nieuwe vluchtroutes waarbij de dichtstbevolkte gebieden worden vermeden.

Daarnaast vroeg ik mevrouw Galant in mijn brief van 20 januari ook naar de studies die worden uitgevoerd of gepland, maar daarop kwam geen antwoord.

Zelf vroeg ik aan Leefmilieu Brussel om een vergelijkende studie uit te voeren om na te gaan hoe in onze buurlanden met geluidsoverlast van luchthavens wordt omgegaan. Ik verwacht de conclusies van die studie tegen eind maart. Hopelijk kan Leefmilieu Brussel voldoende technisch onderbouwde antwoorden leveren. Is dat niet het geval, dan overwegen we een openbare aanbesteding voor een nieuwe studie. We hebben middelen voor de analyse van de geluidsoverlast nodig. Ik vroeg Leefmilieu Brussel ook om dieper in te gaan op de gevolgen van geluidsoverlast voor de gezondheid.

U stelde ook vragen over de administratieve boetes. Die hebben niets te maken met de dwangsommen, ook al worden ze vaak met elkaar verward. Boetes zijn er voor luchtvaartmaatschappijen die de geluidsnormen overtreden, terwijl de dwangsommen aan de staat opgelegd worden.

Leefmilieu Brussel legt administratieve boetes op die de luchtvaartmaatschappijen bij het Milieu-college of de Raad van State kunnen betwisten. Als de Raad van State de boete bevestigt en de maatschappij weigert om te betalen, gaat het dossier naar de belastingdienst, die vervolgens de

Personne n'a prétendu que ce dossier était simple, mais ce n'est pas une raison suffisante pour ne pas mettre en place des groupes de travail et déterminer un calendrier. Je n'ai pas demandé un miracle, juste la mise sur pied d'une méthodologie. Je continue à plaider pour une concertation soutenue et efficace entre les Régions et le niveau fédéral afin d'engranger de réels résultats et de comprendre vers où on se dirige, c'est aussi simple que cela !

Vous m'avez également questionnée sur la rénovation des pistes. J'ai appris par voie de presse, le 5 janvier dernier, que l'aéroport allait débiter des travaux (les plus vastes depuis 1985) au printemps, et que ces travaux auraient un impact certain. Il me semblait pourtant être dans une dynamique de transparence et de concertation. Je n'aurais eu aucun problème à être informée de la tenue de certains travaux. On aurait pu en discuter et en évaluer l'impact.

Dans mon courrier du 20 janvier, j'interpelle Mme Jacqueline Galant à ce propos et lui demande quels sont les objectifs de ces travaux programmés le 27 mai, une description précise de ces derniers, et leur impact sur les atterrissages et décollages et l'utilisation des routes telles que mises en œuvre à partir du 2 avril. Je souhaite savoir quelles sont les injonctions données (ou à donner) par la ministre à Belgocontrol en matière de gestion des travaux et d'utilisation des pistes.

Je l'interroge également sur l'impact des travaux et sur la solution structurelle recherchée. Je me demande également si, après de tels travaux qui ont un coût certain, il sera encore envisageable d'effectuer à brève échéance d'autres travaux comme celui - demandé en matière de survol - de l'allongement des pistes. En la matière, j'ai donc réclamé la tenue d'une campagne d'information en Région bruxelloise.

Mme Galant s'étonne que nous ne soyons pas au courant de ces travaux qui ont été communiqués aux habitants de plus de 30 communes de la périphérie via le magazine Connect.

Je me demande quand même honnêtement qui a effectivement reçu le magazine Connect dans sa boîte aux lettres en décembre 2014 ? Personnellement, je ne l'ai pas reçu. Je précise par ailleurs qu'il s'agit du premier numéro du

betaling opeist.

Momenteel wachten nog 345 definitieve administratieve boetes op betaling, voor een totaalbedrag van 5.878.596 euro. De Raad van State moet nog uitspraak doen over 137 boetes, voor in totaal 7.260.600 euro. Er zijn 106 luchtvaartmaatschappijen bij deze kwestie betrokken.

Tot dusver heeft de Raad van State de administratieve boetes van Leefmilieu Brussel op een uitzondering na telkens bekrachtigd. In 2012 eiste Brussel Fiscaliteit bij 42 luchtvaartmaatschappijen de betaling van definitieve boetes voor een totaalbedrag van 2.521.545 euro. Daarvan zijn er 11 betaald en worden er 15 betwist bij de rechtbank, namelijk door Tui Airlines Belgium, Jetair en Thomas Cook.

Thomas Cook vocht de geldigheid van 5 bevelschriften (maar niet de boetes zelf) aan bij de rechtbank van eerste aanleg van Gent. Het gaat om een bedrag van ongeveer 90.000 euro. In eerste aanleg kreeg Thomas Cook gelijk omdat er geen bewijs was dat Brussel Fiscaliteit in 2012 al bestond. Over de oprichting van die dienst had een bericht moeten verschijnen in het Belgisch Staatsblad, maar dat is niet gebeurd.

Op 22 januari jongstleden besliste de Brusselse regering in beroep te gaan tegen het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg in Gent omdat ze kan bewijzen dat de gewestelijke belasting-administratie al bestond in 2012.

Het vonnis heeft enkel betrekking op de bevelschriften van 2012. Van het totaalbedrag van 2,5 miljoen euro van de boetes werd tot nu toe ongeveer 400.000 euro zonder bezwaar betaald. De rechtbank van eerste aanleg van Gent erkent dat de bevelschriften geldig zijn sinds 1 januari 2013.

Ik zal u een tabel laten bezorgen met een overzicht van de inbreuken op de geluidsnormen.

De heer Cerexhe stelde me een vraag over de inning van de definitieve boetes. Welnu, de Brusselse regering heeft beslist om de definitieve boetes te innen, zoals in het regeerakkoord is afgesproken.

De luchtvaartmaatschappijen ontvangen nu bevelschriften van Brussel Fiscaliteit. Het gaat om

magazine de l'aéroport et qu'il aborde des sujets comme la concertation avec les communes riveraines, la diminution du bruit au-dessus de Bruxelles (dans un article qui précise que le bruit a diminué de 66%, je vous encourage à lire !), des destinations touristiques comme Venise, etc.

Au sein de ce premier numéro, on trouve aussi, en effet, un petit article sur la rénovation de la piste 25L/07R. Mme Galant m'indique, dans son courrier, que toutes les informations que je lui demande sont dans le magazine et que donc j'aurais dû les connaître. Elle joint même un exemplaire du magazine, qui est plutôt bien fait, soit dit en passant. On y trouve en effet un petit encadré disant : "L'an prochain, Brussels Airport va réaliser des travaux de grande ampleur. Sur une de ses pistes d'atterrissage et de décollage. Les travaux de rénovation et de maintenance de la piste 25L/07R débuteront en mai 2015 et dureront quatre à cinq mois. Les deux autres pistes feront l'objet de travaux similaires au cours des années suivantes. Une rénovation en profondeur de l'infrastructure s'impose. Dans un intérêt de sécurité, Brussels Airport planifie les travaux de façon à limiter l'impact sur la capacité d'utilisation préférentielle des pistes. Plus de détails dans le prochain numéro de Connect. Les riverains seront avertis par la presse mais aussi via le site internet de l'aéroport et sur les réseaux sociaux".

À la lecture de cet article, nous ne sommes pas beaucoup plus avancés. Si nous voulons plus d'informations, il nous faudra visiblement attendre le prochain numéro de Connect. De plus, le site de Brussels Airport ne mentionne pas ces travaux.

Ce qui m'inquiète, c'est que cette information ne coïncide pas avec le courrier de Mme Galant dans lequel elle me dit que les travaux vont suivre un autre schéma :

- du 27 mai au 3 août 2015, la piste 25L/07R sera non disponible (ça, c'est cohérent avec l'article) ;
- du 3 août au 15 août, les pistes 25L/07R et la 01/19 seront indisponibles. Elle précise même qu'il s'agit d'une période difficile à gérer ;
- du 15 août au 7 septembre, la 25L/07R et la 01/19 seront indisponibles la nuit uniquement.

Connaissez-vous le schéma des pistes à Zaventem ? Eh bien, il n'y en a pas 10.000, il y en

een bedrag van 4.382.558 euro.

Vorige week heb ik de advocaat van het Brussels Gewest gevraagd de precieze reikwijdte van het arrest van 2005 te onderzoeken. Ik wacht op zijn input alvorens verdere uitspraken te doen. Een aantal verenigingen hebben te kennen gegeven dat ze het arrest opnieuw willen gebruiken.

Op 3 december was er een eerste vergadering met de burgemeesters van de overvlogen gemeenten en op 21 januari kwamen we voor de tweede maal samen. Ik wou ook de andere gemeenten uitnodigen, want het komt er vooral op aan de Brusselse gemeenten niet uit elkaar te spelen. We moeten in deze kwestie een front vormen, want vliegtuigen moeten hoe dan ook ergens vliegen. We moeten de impact per gemeente kennen en de gemeenten moeten ook met elkaar overleggen.

We blijven geluidsmetingen uitvoeren en hebben mobiele geluidsmeters aangekocht. Nadat we de nieuwe versie van het AIP hebben bestudeerd, zullen we beslissen waar ze worden geplaatst.

a trois, dont deux vont être en travaux. Contrairement à ce que nous annonce le magazine Connect, c'est bien deux pistes sur trois qui seront affectées par les travaux de rénovation.

Ma mission consiste à savoir comment sera gérée la concentration des vols pendant cette période. Quel sera son impact sur les Bruxellois et sur les capacités de l'aéroport ? Le temps de décollage sera-t-il raccourci ? N'y avait-il pas d'autres solutions ?

Pourquoi ferme-t-on deux pistes en même temps, et non une seule ? Pourquoi ne pas réaliser ces travaux pendant le week-end, en période calme sans décollage ?

J'imagine que la planification du chantier a été concertée avec le cabinet et qu'elle n'a pas été décidée unilatéralement par Brussels Airport... Tout m'indique que les utilisations des pistes pendant les travaux seront fixées par Belgocontrol avec Brussels Airport, mais le suivi ne me semble pas coordonné avec le cabinet pour le respect des normes de vent. Pareille situation n'est pas de nature à rassurer tout le monde, et probablement pas les trois bourgmestres dont question.

Aujourd'hui, et je suis désolée de vous le dire, je n'en sais pas plus. Les informations figurant dans le courrier qui m'a été adressé ont été confirmées à la Chambre la semaine passée, à un député Ecolo et une députée socialiste. Mais je ne dispose d'aucune information sur l'impact des travaux réalisés sur les pistes.

J'en viens à la portée de l'appel incident du gouvernement fédéral dans le cadre de l'action en cessation. Par voie de conclusions, le 19 décembre dernier, l'État fédéral a interjeté appel incident de l'ordonnance du 31 juillet. Il demande de réformer celle-ci sur un point, à savoir le grief retenu relatif à l'obligation de consultation publique. C'est un grief que la Région bruxelloise, mais aussi les communes, vous le savez M. De Wolf, puisque vous étiez partie prenante - avaient invoqué en première instance et qui a été suivi par le président du Tribunal de première instance. La position défendue par le gouvernement bruxellois en première instance est exactement la même qu'en appel : il faut une consultation préalable du public.

Il n'y a pas si longtemps, en campagne électorale,

personne n'a affirmé qu'il ne fallait pas de consultation ! D'aucuns disaient que l'argument prioritaire était, justement, qu'il fallait consulter, et je partage cet avis. Ensuite, l'État fédéral a interjeté appel, non pas contre les astreintes ni le délai de leur mise en œuvre, mais contre la consultation.

Pour le reste, l'État fédéral acquiesce à toute l'ordonnance. Cela signifie qu'il accepte, en l'état actuel de la procédure, le délai de trois mois qui lui avait été imparti pour cesser l'utilisation des routes litigieuses, qu'il accepte les astreintes. Sans cela, il aurait dû faire appel des astreintes et du délai. J'ai donc décidé de réclamer lesdites astreintes. Un huissier mandaté a signifié, le 16 janvier dernier, un commandement à l'État fédéral de les payer, pour une première période. Je n'ai pas décidé ensuite d'être "bête et méchante". J'ai simplement dit que je les exigeais pour la première période. D'ailleurs, je ne les demande plus depuis trois semaines.

L'État fédéral a un délai de 30 jours pour faire opposition aux astreintes. Je me réjouis de voir comment il va se positionner, sachant qu'il n'a pas contesté ces astreintes en appel. S'il les conteste en faisant opposition via un juge des saisies, il lui faudra encore expliquer pourquoi, il y a un mois, il n'a fait appel ni des astreintes, ni du délai.

Ce délai de trois mois pour exécuter l'ordonnance n'a pas été fixé par moi, mais par le président du Tribunal de première instance. Le juge indique dans son ordonnance avoir tenu compte "des impératifs organisationnels lourds qui reposent sur les épaules de l'État belge pour assurer la sécurité des vols vers et au départ de l'aéroport, et notamment du délai de publication officiel (la fameuse Aeronautical Information Publication ou AIP) et de leur entrée en vigueur". Lors des plaidoiries, les avocats de l'État belge n'ont nullement demandé davantage de temps, et l'État belge, dans son appel incident, n'a pas contesté le délai.

Ce délai décidé par le juge ne semble donc pas déraisonnable.

Concernant les constats nécessaires à la perception des astreintes, au 15 janvier 2015, aucune publication dans l'AIP des nouvelles routes n'était intervenue. Ce seul constat suffit à démontrer à suffisance que le niveau fédéral ne s'est pas

encore conformé à l'ordonnance du 31 juillet 2014. La prochaine publication de l'AIP est annoncée le 19 février prochain et c'est à ce moment-là que nous saurons si un changement de trajet entrera en vigueur le 2 avril. Je veillerai évidemment, avec l'ensemble des bourgmestres, à ce délai de publication.

Je peux vous préciser que le trafic aérien a généré 701 infractions à l'arrêté bruit en novembre 2014, dont 263 pendant la nuit (106 ayant fait l'objet d'un procès-verbal, 157 d'un avertissement) et 438 pendant la journée. Les données du mois de décembre 2014 sont encore en cours de dépouillement par les services de Bruxelles Environnement.

Lors des deux réunions que j'ai eues avec le gouvernement fédéral, celui-ci n'a jamais évoqué de renégociation des normes de bruit bruxelloises. Aucune demande n'a donc été formulée pour que nous revoyions notre dispositif.

Sur l'accord de coopération avec l'État fédéral, quelles sont les demandes de la ministre Galant ? À nouveau, lors des deux seules réunions que Mme Galant a bien voulu organiser, il n'y a pas eu un mot sur le contenu de cet éventuel accord de coopération prévu par l'accord du gouvernement fédéral.

Concernant le déménagement de certaines installations et de certains vols, vous me demandez si cela a été évoqué ou le sera. Comme vous, j'ai pris connaissance des études sur les délocalisations et sur tous les scénarios possibles, City Airport, low cost par-là, fret ailleurs. Mais lors des deux réunions, il n'y a pas eu la moindre discussion à ce sujet.

Je ne pourrais pas vous dire à l'heure actuelle si ce point sera abordé, car je ne dispose même pas des intitulés des groupes de travail ni du calendrier ! Je n'ai reçu aucun agenda. J'ai pour ma part répété que la Région bruxelloise souhaitait le tracé de nouvelles routes qui évitaient les zones les plus densément peuplées et je suis ouverte pour discuter de toute piste réaliste à cet égard.

Dans mon courrier du 20 janvier dernier, j'ai également interrogé Mme Galant sur les études qu'elle réalisait ou qu'elle comptait réaliser dans ce dossier. Il est important de connaître les

démarches entreprises par l'État fédéral pour rassurer les citoyens sur la gestion du dossier. Je voulais savoir dans quels délais nous pourrions recevoir le résultat de ces études. Je n'ai pas de réponse à ce sujet dans le courrier du 20 janvier.

Pour ma part, j'ai demandé à Bruxelles Environnement une étude de benchmarking sur la gestion du bruit dans les aéroports des États voisins. Les conclusions de cette étude sont attendues pour la fin du premier trimestre de 2015. Dans le cadre de cette première étude de comparaison, j'espère que Bruxelles Environnement fournira des réponses d'un niveau technique suffisant, sinon, nous examinerons le recours à un marché public. Il faut nous doter d'outils d'analyse de la gestion du bruit. J'ai demandé à Bruxelles Environnement d'approfondir la question de l'impact sur la santé comme cela a été fait à propos d'autres aéroports en Europe.

Vous m'interrogez également sur les amendes administratives imposées. Cette problématique n'a rien à voir avec les astreintes. Je dois d'ailleurs souvent faire rectifier des titres de parutions où l'on confond "amende" et "astreinte". Les amendes visent les compagnies aériennes qui ne respectent pas les normes en matière de bruit, tandis que les astreintes sont dirigées vers l'État fédéral.

Quand une compagnie aérienne viole les normes de bruit, Bruxelles Environnement peut infliger une amende administrative. La compagnie peut la contester de deux manières :

- via le Collège d'environnement ;
- via le Conseil d'État.

Si la compagnie refuse toujours de payer les amendes, confirmées par le Conseil d'État, à partir du moment où la procédure a été déroulée, l'administration fiscale, qui joue en quelque sorte le rôle de huissier, prend le relais et délivre une contrainte, soit un titre exécutoire, pour réclamer le paiement.

Vous me demandez combien d'amendes sont pendantes, pour quels montants et l'état des recours au Conseil d'État. En tenant compte de la totalité du contentieux - et donc pas uniquement des décisions pour lesquelles une contrainte a été décernée -, il y a actuellement 345 amendes

administratives définitives impayées, ce qui représente un montant global de 5.878.596 euros. Il y a également 137 décisions pendantes au Conseil d'État, soit 7.260.600 euros. Cela concerne 106 compagnies aériennes.

Pour l'instant, une seule affaire mise à part, le Conseil d'État a chaque fois validé les amendes administratives délivrées par Bruxelles Environnement, a systématiquement rejeté les recours introduits par les compagnies aériennes.

Vous m'interrogez aussi sur la problématique des contraintes délivrées par le Service public régional de Bruxelles (SPRB) et la validité de celles-ci qui a été contestée par Thomas Cook.

Pour rappel, en 2012, 42 contraintes ont été délivrées aux compagnies aériennes par Bruxelles Fiscalité pour leur réclamer le paiement d'amendes administratives définitives. Ces 42 contraintes concernent un montant total de 2.521.545 euros. Quelque 11 contraintes ont été payées par les compagnies aériennes, pour un montant de 372.696 euros. Parmi les 31 contraintes non-payées, 15 contraintes ont fait l'objet d'une opposition en justice (9 contraintes de Tui Airlines Belgium, 1 contrainte de Jetair et 5 contraintes de Thomas Cook).

Thomas Cook a contesté la validité des 5 contraintes (pas des amendes) devant le tribunal de première instance de Gand. Ces contraintes représentaient un montant d'environ 90.000 euros. Le tribunal de première instance de Gand a donné raison en première instance à Thomas Cook, en estimant que les contraintes n'étaient pas signées par la personne compétente au sein de l'administration fiscale. Il ne retrouve pas de publication au Moniteur belge de date précise de création de l'administration fiscale régionale avant le 1er janvier 2013 et il n'est pas certain que cette administration existait réellement en 2012 et qu'elle pouvait donc signer les contraintes.

Le 22 janvier dernier, le gouvernement bruxellois a décidé d'interjeter appel contre ce jugement du tribunal de première instance de Gand. Le gouvernement estime en effet que le juge a été trop formaliste et que l'on dispose de preuves réelles de la création de l'administration fiscale régionale en 2012. Le gouvernement va en déposer de nouvelles preuves en appel.

La portée de ce jugement est donc uniquement limitée aux contraintes délivrées en 2012 et qui n'ont pas été payées depuis par les compagnies aériennes. Sur les 2,5 millions d'euros, environ 400.000 euros ont été payés sans contestation. Il reste 2,1 millions d'euros qui n'ont pas encore été payés.

Les nouvelles contraintes que le gouvernement bruxellois vient de décider de délivrer cette année ne sont pas concernées par cette problématique, puisque le tribunal de première instance de Gand reconnaît lui-même que la signature est valable depuis le 1^{er} janvier 2013.

Vous me demandez aussi quel est le nombre d'infractions à l'arrêté bruit. J'ai ici un tableau qui reprend ces données. Je vais vous le faire parvenir.

M. Cerexhe m'interroge sur la portée de la décision du gouvernement quant au recouvrement des amendes devenues définitives. Le gouvernement bruxellois a décidé, conformément à l'accord, de réclamer le paiement des amendes administratives définitives dues par les compagnies en raison du non-respect des normes.

Pour ces amendes, des contraintes vont être à présent délivrées par Bruxelles Fiscalité aux compagnies. Il s'agit d'un montant de 4.382.558 euros.

Concernant l'arrêt de 2005, la semaine dernière, j'ai demandé à l'avocat de la Région d'examiner sa portée en profondeur. J'attends ses conclusions avant de me prononcer plus avant. Un certain nombre d'associations, dont l'Union belge contre les nuisances aériennes (UBCNA), ont dit qu'elles allaient réactiver ce jugement.

J'ai voulu dialoguer avec les bourgmestres dont les communes ont été surveillées, qui ont été parties prenantes au jugement avec la Région bruxelloise. Une première réunion a eu lieu dans ce cadre le 3 décembre chez moi, à laquelle M. De Wolf était présent, et les communes concernées, toutes représentées.

Une deuxième réunion a eu lieu le 21 janvier à mon cabinet. J'avais souhaité élargir l'invitation aux autres communes, car un des plus grands enjeux de ce dossier c'est de ne pas fragmenter les positions bruxelloises, de ne pas aller en appel de

De heer Jef Van Damme (*in het Frans*).- *Wat moeten we onder AIP verstaan?*

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*).- *Dat is de Aeronautical Information Publication (AIP), waarin nuttige informatie over de luchtvaart staat, onder meer inzake de vliegroutes.*

Leefmilieu Brussel publiceert de resultaten van de geluidsmetingen wekelijks. De inbreuken worden eenmaal per maand bekendgemaakt, maar wel met enige vertraging omdat er diepgaandere analyses aan voorafgaan.

Na de krokusvakantie bespreek ik met de burgemeesters de locaties waar geluidsmeters zullen worden opgesteld. We zullen nagaan waar er extra toestellen moeten worden geplaatst, zodat we een correct beeld van de geluidsoverlast krijgen. We willen klaar zijn op 2 april, want vanaf die datum zullen een aantal gemeenten meer vliegtuigverkeer te slikken krijgen.

We moeten een duidelijk beeld van de situatie krijgen, ook in het licht van de aangekondigde werken, waarvan ik de impact niet ken. De vliegroutes zijn nog steeds een federale bevoegdheid.

Het is mijn plicht om een netwerk van geluidsmeters te installeren, zodat de inbreuken op de regelgeving inzake lawaaihinder behoorlijk kunnen worden vastgesteld.

décisions qui pourraient créer des chocs de procédure.

Nous avons intérêt à être soudés sur cette question, parce que les avions doivent bien passer quelque part. Il faut analyser quel est l'impact et sur quelle commune. Il est fondamental que les communes se parlent, même si elles ont des points de vue différents.

L'ensemble des sonomètres existants continue de fonctionner. J'ai acquis des sonomètres mobiles qui sont en train d'être paramétrés par Bruxelles Environnement. Après analyse de la nouvelle édition de l'AIP qui couvre la Belgique, nous allons décider des meilleurs endroits pour les placer.

M. Jef Van Damme.- *Que devons-nous entendre par AIP?*

Mme Céline Fremault, ministre.- *L'Aeronautical Information Publication (AIP) est une publication aéronautique sur les trajets et autres détails utiles aux vols par pays.*

Les mesures des sonomètres sont publiées toutes les semaines par Bruxelles Environnement. Les infractions constatées sont publiées environ une fois par mois par l'inspectorat avec un certain décalage par rapport aux mesures, car nous devons procéder à des analyses plus profondes.

J'ai invité les bourgmestres à revenir au cabinet après les vacances de Carnaval, afin que nous étudions ensemble la carte des sonomètres et déterminions où ces nouveaux engins doivent être placés pour que notre champ d'application soit le plus large possible et nous permette de mesurer avec justesse la question du bruit. Le but est d'être prêt le 2 avril, puisqu'un certain nombre de communes sera survolé plus intensément dès le moment où le moratoire sera mis en œuvre.

Il nous faut parvenir à une perception assez fine de la situation, qui plus est avec les travaux annoncés. Je ne connais pas l'impact de ces derniers sur les décollages et atterrissages et je ne peux donc pas répondre à un certain nombre des questions que vous me posez. La compétence concernant le tracé des routes et d'autres questions de ce type est fédérale !

Tot zover de stand van zaken in het dossier over de geluidsoverlast door vliegverkeer. De dwangsommen worden slechts gedeeltelijk geïnd omdat we de federale overheid de kans willen geven om zich in regel te brengen.

Ik beslis niet over de planning of over het al dan niet organiseren van vergaderingen. Het voltallige personeel van Leefmilieu Brussel staat klaar om de federale overheid alle nodige informatie te bezorgen en ik ben bereid om opnieuw aan de onderhandelingstafel te gaan zitten.

De gemeenten moeten tot een gemeenschappelijk standpunt komen dat we in naam van het hele gewest aan de federale overheid kunnen voorleggen.

We kunnen niet op twee maanden tijd een oplossing vinden voor dit complexe dossier. Onze tijd is beperkt: de Europese richtlijn van 2014 over vliegverkeer wordt van kracht in juni 2016.

Ik weet dat er werkzaamheden van start gaan in de luchthaven en beseft dat de tijd dringt, maar toch zal het overleg over dit dossier nog tijd vragen. Ik zou bijvoorbeeld graag weten wat het standpunt van het Vlaams Gewest is. Op 22 december was dat niet duidelijk.

We moeten de rangen sluiten in het Brussels Gewest. De verkiezingskoorts heeft niet geholpen om dit debat vooruit te helpen. Mijnheer Pinxteren, ik heb mijn plicht gedaan als minister van het Brussels Gewest. Mijn partij was daarvan op de hoogte.

We zijn tot een zeer duidelijk regeerakkoord over het afschaffen van vliegroutes gekomen. Het is mijn plicht te waken over de levenskwaliteit van de inwoners van Brussel. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet ten aanzien van de federale overheid een eensgezind standpunt verdedigen.

En revanche, j'ai le devoir de mettre en place le réseau des sonomètres pour percevoir avec justesse les infractions à l'arrêté bruit, et plus encore au vu des modifications de route et des travaux complémentaires.

Concernant la proactivité du travail, en plus des deux nouveaux sonomètres, l'étude de benchmarking a été mise en place aujourd'hui au niveau de Bruxelles.

Voilà l'état du dossier, qui nous occupera encore certainement pendant un temps. Je n'ai levé les astreintes que pour partie. J'ai souhaité ne pas le prolonger afin de signifier au niveau fédéral que j'attendais qu'il se conforme à ce qu'il avait annoncé.

Ce n'est pas moi qui ai fixé le calendrier, ni dit qu'il y aurait des réunions qui ne se sont finalement pas tenues. Je suis de bonne volonté et je mets tout le personnel de Bruxelles Environnement à la disposition du niveau fédéral pour que tout soit tiré au clair ! Si Mme Galant me rappelle demain à la table des négociations, je m'y rendrai !

Nous devons tous faire preuve de sagesse et de solidarité en la matière. Si nous ne parvenons pas à trouver un terrain d'entente entre les communes, nous n'arriverons jamais à mettre en place des mesures structurelles qui permettront à Bruxelles de se faire entendre d'une seule et même voix !

L'une des difficultés de la Région bruxelloise fut d'obtenir des jugements dont elle ne lève pas les astreintes et qu'elle ne signifie pas. Elle ne se fait donc pas entendre d'une seule voix.

Nous savons qu'il s'agit d'un dossier difficile et je ne considère pas qu'il fallait le résoudre en deux mois de temps. Pour l'heure, nous avons un calendrier très fermé et la mise en œuvre de la directive 2014 qui aura lieu en juin 2016. Faites le compte à rebours : cela implique qu'il nous faut entamer une discussion d'État à commission avant l'automne. Le temps dont nous disposons pour ce faire est très court.

Je sais que des travaux vont débuter, je connais les délais et il nous faut pourtant du temps pour recommencer ce dossier, écouter les demandes de chacun. J'aimerais, par exemple, connaître la position de la Région flamande en la matière, mais

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Ik dank u voor alle informatie, al zou een schriftelijke bevestiging handig zijn.*

Het gebrek aan overleg met federaal minister Galant, maar ook met haar voorgangers Durant, Anciaux en Wathelet, is niet alleen in strijd met de wet, maar maakt de situatie onleefbaar voor de Brusselaars.

Het is dus belangrijk dat de regering de dwangsommen int. Dat is een kwestie van gerechtigheid. Het gaat overigens om de uitvoering van een gerechtelijke beslissing naar aanleiding van een beroepsprocedure van het Brussels Gewest die door meerdere gemeenten en burgerverenigingen werd gesteund.

Het FDF vraagt wel dat daarnaast snel werk wordt gemaakt van overleg met de federale regering en het Vlaams Gewest. Ik weet niet of wij hiervoor een gemotiveerde motie moeten indienen, maar zonder overleg is het onmogelijk om tot een duurzame oplossing te komen.

Dat Connect, het tijdschrift van de luchthaven, in

je n'ai pas pu l'obtenir le 22 décembre.

Il est fondamental que nous nous serrions les coudes, bien au-delà des clivages entre majorité et opposition. Tout le monde sait que le débat a été compliqué par le contexte électoral. J'ai peu de complexes dans ce dossier, M. Pinxteren. En tant que membre du gouvernement régional, j'étais partie à l'action en cessation et j'en avais averti mon parti.

Nous avons négocié un accord de gouvernement extrêmement clair concernant la suppression des routes. J'ai le devoir de veiller à la qualité de vie des Bruxellois. Le jugement est très clair à cet égard. Nous devons tous nous prévaloir d'une position qui dépasse les clivages entre majorité et opposition et entre partis, car tous sont mouillés. L'amnésie a bon dos en période électorale mais, aujourd'hui, on en est loin. Je ne veux qu'une chose : de la sérénité et que l'on se serre les coudes pour défendre une position bruxelloise unique devant le gouvernement fédéral.

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

Mme Caroline Persoons.- Je vous remercie pour les données. Il sera évidemment plus facile de disposer d'un document écrit pour évaluer les chiffres des astreintes, des amendes et des constats d'infraction. Il est important que nous soyons bien informés à ce sujet.

Ce sont les Bruxellois qui paient le prix de l'absence de dialogue. Quand il n'y a pas de concertation dès le début d'un processus - et je parle aussi bien pour Mme Durant, que M. Anciaux et M. Wathelet -, c'est non seulement illégal, mais c'est invivable pour les Bruxellois.

Il est important que notre gouvernement, et particulièrement Mme la ministre Fremault, mettent en œuvre ces astreintes. C'est indispensable pour la justice. Je rappelle qu'il s'agit d'une décision judiciaire prise à la suite d'un recours de la Région bruxelloise, appuyé par plusieurs communes ainsi que par des associations de citoyens. Il en va donc de l'intérêt des Bruxellois et des habitants des communes de la périphérie densément survolées et densément peuplées.

dertig gemeenten wordt verspreid, bewijst overigens wat de reële dimensie van Brussel en de impact van de vluchten boven Brussel is.

Een bijkomend probleem is dat over de werken in de luchthaven geen milieueffectenstudie wordt uitgevoerd, hoewel ze een directe impact hebben. Daaruit blijkt andermaal dat goed overleg onontbeerlijk is. Denk maar aan het dossier van de verbrandingsoven van Drogenbos. Het Brussels Gewest heeft toen kunnen ingrijpen omdat het Vlaams Gewest verplicht was om een milieuvergunning aan te vragen.

We zullen dus een juridisch studie moeten uitvoeren om na te gaan over welke actiemiddelen we beschikken.

Als de luchthaven door de werken nog meer vliegbewegingen zal kunnen verwerken, zal dat een directe impact op het Brussels Gewest hebben. Het is niet normaal dat wij niet weten wat de bedoeling is van die werken en wat de precieze gevolgen zullen zijn.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Ik roep alle burgemeesters op om de federale minister hierover te interpellieren. Ik krijg geen antwoord.*

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Momenteel is het besluit-Gosuin het enige juridische instrument dat de Brusselaars beschermt. Als wij dat besluit opnieuw op de onderhandelingstafel leggen, openen wij opnieuw het debat over de geldigheid ervan en de*

La demande des FDF est la mise en œuvre rapide d'une véritable concertation avec le gouvernement fédéral et la Région flamande. Je ne sais pas si cela doit faire l'objet d'un ordre du jour motivé, mais le fond de la question réside bien dans cette concertation.

Par ailleurs, la distribution du magazine de Brussels Airport me semble emblématique : le fait que Connect soit distribué dans 30 communes montre la vraie dimension de Bruxelles et aussi celle de l'impact du survol de Bruxelles.

Le fait que les travaux entrepris à Zaventem ne soient pas soumis à des études d'incidences au niveau environnemental ajoute une difficulté au dossier. Car l'incidence est directe. Voilà une autre preuve que le dialogue est indispensable avec le gouvernement fédéral et la Région flamande. Souvenez-vous du dossier de l'incinérateur de Drogenbos : si la Région bruxelloise a pu intervenir, c'est grâce à l'obligation, pour la Région flamande, d'obtenir un permis d'environnement.

À un moment donné, il faudra procéder à une rapide étude juridique afin de déterminer les moyens que nous pouvons actionner au niveau régional bruxellois, ainsi que leur incidence.

Si les travaux effectués - par exemple le prolongement de la piste de décollage pour permettre de l'utiliser par un autre côté - ont pour résultat d'accueillir davantage de compagnies et d'augmenter le nombre de vols, cela aura une incidence directe sur la Région bruxelloise. Il importe de connaître la justification et les aboutissements de ces travaux pendant la phase de travaux elle-même, ainsi que par après. Il n'est pas normal que la Région ne reçoive aucune information à ce sujet.

Mme Céline Fremault, ministre.- J'invite tous les bourgmestres à interroger la ministre fédérale à ce propos. La Conférence des bourgmestres parviendra peut-être à obtenir les réponses qui me sont refusées.

Mme Caroline Persoons.- Actuellement, l'arrêté Gosuin est le seul instrument juridique qui protège les Bruxellois. Remettre cet arrêté sur la table, c'est rouvrir toute la question de sa validité et des limites de compétences. Il faut être très attentif à cela.

bevoegdheidsgrenzen. Dat is spelen met vuur.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans)*.- *Sommigen zouden inderdaad graag zien dat dat besluit wordt afgeschaft.*

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans)*.- *Dat besluit moet worden verdedigd, aangezien het de Brusselaars tegen geluidsoverlast beschermt. Het is tijd dat de federale regering en het Vlaams Gewest dit beginnen te beseffen en dat iedereen zijn verantwoordelijkheid in dit dossier neemt.*

De voorzitter.- Ik herinner u eraan dat de spreektijd voor de replieken slechts tien minuten bedraagt voor alle sprekers samen. Probeer het dus kort te houden.

De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Ik betreur dat bepaalde parlementsleden van deze discussie weer een politiek spelletje maken. Alle politieke partijen hebben op een bepaald moment op zijn minst een deel van de verantwoordelijkheid gedragen. Iedereen heeft boter op het hoofd. Daarom moeten we ook samen een oplossing vinden.

Ik hoop van harte dat uw beslissing om de dwangsommen effectief te innen ertoe kan leiden dat de betrokkenen rond de tafel gaan zitten en standpunten uitwisselen. Een van de belangrijkste knelpunten is blijkbaar dat de minister het standpunt van de federale en Vlaamse regering niet kent. Zolang daar geen duidelijkheid over bestaat, zijn onderhandelingen onmogelijk.

Tot slot wil ik vragen om het argument van de bevolkingsdichtheid niet te vergeten.

(verder in het Frans)

Er moet niet alleen rekening worden gehouden met de oppervlakte of het aantal gemeenten dat wordt overvlogen, maar vooral ook met de bevolkingsdichtheid.

Mme Céline Fremault, ministre.- Certaines personnes aimeraient en effet obtenir la suppression de cet arrêté.

Mme Caroline Persoons.- Cet arrêté et son application doivent être défendus car ils sont le bouclier des Bruxellois contre le bruit. Ce serait une bonne chose que le gouvernement fédéral et la Région flamande s'en rendent compte.

Enfin, si des erreurs ont été commises au niveau de la Région concernant les amendes, il conviendra de déterminer les responsabilités dans ce dossier.

M. le président.- Je vous rappelle que le règlement prévoit, théoriquement, un temps de réplique de dix minutes pour l'ensemble des intervenants. Je vous invite dès lors à une certaine concision.

La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *Je regrette que certains parlementaires fassent de nouveau de cette discussion un petit jeu politique. Tous les partis ont, à un moment ou l'autre, assumé une part des responsabilités dans ce dossier. Nous devons donc trouver une solution ensemble.*

J'espère que la décision de lever des astreintes amènera les responsables à échanger leurs points de vue. L'une des principales difficultés est manifestement que la ministre ne connaît pas le point de vue des gouvernements fédéral et flamand. Tant que ce ne sera pas clair, aucune négociation ne sera possible.

Enfin, l'argument de la densité de la population ne doit pas être oublié.

(poursuivant en français)

La densité de population doit être la clé de voûte d'une solution durable. Il ne faut pas seulement tenir compte du nombre de km survolés, ou du nombre de communes survolées, mais bien du nombre d'habitants. Cela doit être l'élément-clé de ce dossier !

De voorzitter. - De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf. *(in het Frans).* - *De Brusselaars slapen niet alleen in de zomer slecht. Ze liggen als gevolg van het plan-Wathelet al sinds 6 februari wakker en het einde van de nachtmerrie is nog niet in zicht. Ik heb geen spijt van het dwangbevel dat ik aan Belgocontrol heb laten betekenen en ik blijf erbij dat dat plan totaal onredelijk is.*

In 2008 en 2010 besliste de federale regering dat de dichtstbevolkte zones niet zouden worden overvlogen. Toch maakte het plan-Wathelet dat mogelijk.

U wilde de federale overheid wakker schudden. Als dat gelukt zou zijn, dan zou u geen dwangsommen hebben geïnd. U hebt beslist om een eerste deel van de dwangsommen op te eisen. Kunt u dat bedrag nu innen of niet?

Waar was uw cdH-collega Carlo Di Antonio, Waals minister van ruimtelijke ordening en luchthavens, tijdens de vergadering met de andere gewestministers op 22 december?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).* - *Hij had laten weten dat hij niet aanwezig kon zijn.*

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).* - *Het is niet de schuld van de federale overheid dat hij niet is komen opdagen!*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).* - *De uitnodiging voor die vergadering kwam wel rijkelijk laat. U bent aan het muggeziften. Ik verwachtte op 22 december een nota die ik niet heb gekregen.*

M. le président. - La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf. - J'ai entendu un intervenant parler de l'enfer des Bruxellois pendant l'été. Je rappelle que l'enfer des Bruxellois a commencé le 6 février en raison du Plan Wathelet et qu'il n'est pas fini. Le bourgmestre de Forest a rappelé le constat d'huissier que j'ai fait signifier à Belgocontrol. Je ne le regrette pas et je maintiens que la façon dont ce plan - qui n'en est pas un - a été lancée était en dépit du bon sens.

En ce qui concerne les routes survolant des zones densément peuplées, je rappelle que les décisions datent de 2008 et de 2010 au sein du gouvernement fédéral et que les orientations de ces décisions étaient effectivement de ne pas faire survoler les zones les plus densément peuplées. C'est pourtant ce qu'a permis le Plan Wathelet.

J'ai compris que c'était une piqûre de rappel. On pouvait espérer que, si cette piqûre soignait le problème et que vous aviez satisfaction quant au niveau d'avancement du dossier, vous n'alliez pas jusqu'à exécuter les astreintes. Il y a le stade de l'ordonnance, le délai de trois mois, puis six mois pour la prescription. Vous avez immunisé vos six mois à propos de la première tranche. Pouvez-vous maintenant, oui ou non, pratiquer la saisie de ce montant ?

En ce qui concerne la réunion du 22 décembre avec les ministres des autres Régions, qui n'a pas pu se tenir, où était votre excellent collègue cdH Carlo Di Antonio, ministre wallon de l'aménagement du territoire et des aéroports ?

Mme Céline Fremault, ministre. - Il avait prévenu qu'il ne pouvait pas être là.

M. Vincent De Wolf. - Vous ne pouvez pas faire porter au gouvernement fédéral et à Mme Galant le coût d'une absence de collègues qui ont été convoqués et ne sont pas venus !

Mme Céline Fremault, ministre. - Mais convoqués quand ? Vous reversez dans ce que j'ai exhorté à fuir pendant trois quarts d'heure : chercher des coupables en pinaillant. Le 22 décembre, j'étais prête et j'attendais une note que je n'ai pas reçue.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *En dus besloot u maar om dwangsommen te innen bij de federale overheid. Federaal minister Galant kan de andere ministers toch niet dwingen om naar een vergadering te komen!*

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Vindt u het correct dat de uitnodiging voor die vergadering slechts enkele dagen op voorhand werd verstuurd? Ik ontving ze in de kerstvakantie.*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *U minimaliseert de politieke verantwoordelijkheid van het cdH in dit dossier.*

(Opmerkingen van mevrouw Fremault)

Wat heeft deze regering eigenlijk gedaan? Ze heeft om puur technische en juridische redenen incidenteel beroep aangetekend. Tijdens de vergadering waarvoor u ons uitnodigde, verklaarde uw eigen adviseur dat overleg niet nodig was als het moratorium strikt en in overeenstemming met de vroegere vluchtroutes werd toegepast. Om die technische reden werd het beroep aangetekend.

De federale overheid heeft daar correct op gereageerd, want het doel van de beroepsprocedure was niet de toepassing van de ordonnantie verhinderen. De federale overheid tekende geen beroep aan binnen de maand na uw beroep van 1 augustus 2014. Ze stemt in met het besluit over de geluidsnormen en met het moratorium, dat ze wil uitvoeren.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Dit debat moet heel wat ernstiger gevoerd worden. De inwoners van Brussel zitten niet te wachten op kibbelende politici.*

M. Vincent De Wolf.- Comme vous n'avez pas satisfaction, vous levez les astreintes et tirez conséquence de l'absence d'autres ministres. Mme Galant n'a pas un pouvoir de coercition sur les autres ministres !

Mme Céline Fremault, ministre.- Pensez-vous sincèrement que ce type de réunion se convoque quelques jours à l'avance, pendant les vacances de Noël de surcroît ? Vous savez très bien que ce n'est pas faisable.

M. Vincent De Wolf.- En ce qui concerne la question de l'appel, vous vous drapez dans une dignité nouvelle en affirmant que tout le monde est mouillé, qu'au niveau du cdH, ce n'est pas Melchior Wathelet, ni Catherine Fonck ou vous-même, qu'il n'y a pas de problème, et que l'erreur n'est pas à ce niveau.

(Protestations de Mme Fremault)

Vous nous proposez d'oublier tout l'aspect politique, mais soyons de bon compte : qu'a fait le nouveau gouvernement bruxellois ? Il a interjeté un appel incident pour des motifs purement techniques et juridiques. À la réunion à laquelle vous nous avez conviés, votre propre conseiller a dit que, si le moratoire était instauré de manière stricte et conforme aux routes antérieures, aucune concertation n'était nécessaire. C'est pour ce motif technique que l'appel a été interjeté.

L'État fédéral a été très correct à cet égard, puisque cet appel est purement juridique, pas politique, et n'a pas pour but de ne pas appliquer l'ordonnance, à laquelle l'État fédéral acquiesce. Il n'a pas fait appel dans le délai d'un mois qui a suivi votre signification du 1 août 2014. Il acquiesce à l'arrêté sur les normes de bruit et au moratoire. Il compte d'ailleurs mettre ce dernier en œuvre. Inutile, dès lors, de le diaboliser.

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

M. Benoît Cerexhe.- Comme d'autres ici présents, je pense que ce débat vaut mieux qu'une discussion où tout le monde se rejette la responsabilité. Aujourd'hui, les Bruxellois attendent autre chose que ce petit débat entre partis et niveaux politiques...

De voorzitter.- Mijnheer Cerexhe, verontschuldig mij omdat ik u onderbreek, maar de heer De Wolf wordt nog in een andere commissie verwacht en mevrouw Fremault wilde hem nog een vraag stellen voor hij vertrekt. Mevrouw Fremault heeft dus het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Mijnheer De Wolf, vindt u dat de federale overheid zich tegen het innen van dwangsommen moet verzetten?*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Wat ik over de federale overheid denk, heeft geen belang.*

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Toch wel: wilt u politieke spelletjes spelen, of verdedigt u mee de belangen van het Brussels Gewest?*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik verdedig de belangen van het gewest.*

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *In dat geval veronderstel ik dat u verontwaardigd zult zijn als de federale overheid zich tegen het innen van dwangsommen verzet.*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *U beweert dat u niet van politieke spelletjes houdt, maar u bent ze nu zelf aan het spelen.*

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Ik ben het niet eens met de heer De Wolf: een moratorium zal niet volstaan. Het is belangrijk dat de vliegroutes worden aangepast en dat de kanaalroute minder wordt gebruikt, maar ik wil geen terugkeer naar de situatie van vroeger, die meermaals werd veroordeeld, onder meer door het vonnis van 2005.*

Ik verdedig alle Brusselaars, en niet alleen de inwoners van Etterbeek of deze of gene wijk. Als de oude situatie terug van toepassing wordt, zullen de inwoners van Evere, Schaarbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe de dupe zijn. Ik wil een oplossing die goed is voor iedereen.

M. le président.- M. Cerexhe, pardon de vous interrompre, mais M. De Wolf est attendu dans une autre commission et Mme la ministre voudrait lui poser encore une question avant cela. La parole est donc à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- M. De Wolf, pensez-vous que l'État fédéral doit faire opposition à la levée des astreintes?

M. Vincent De Wolf.- Mes pensées par rapport à l'État fédéral sont sans intérêt.

Mme Céline Fremault, ministre.- Au contraire : il faut savoir quel jeu vous jouez ! Soit vous vous engagez dans le clivage politique, ce que je ne recommande nullement, soit vous défendez notre cause !

M. Vincent De Wolf.- Je suis toujours partie à la cause...

Mme Céline Fremault, ministre.- Dès lors, j'imagine que vous vous indignerez au moment où l'État fédéral fera opposition à la saisie.

M. Vincent De Wolf.- Ma commune vient de signer l'ordonnance ! Vous prétendez dignement ne pas vous adonner à des jeux politiques alors que vous venez de le faire.

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

M. Benoît Cerexhe.- Au-delà des petites querelles politiques, il y a un point fondamental qui me semble distinguer le MR de certains autres intervenants. En ce qui me concerne, je ne me satisfais pas du moratoire auquel M. De Wolf dit que l'on doit se limiter. Moi je suis également favorable à la fin du virage à gauche, à la fin de la surcharge de la route du canal, mais pas au retour à la situation antérieure comme en a décidé le gouvernement fédéral et le prône M. De Wolf aujourd'hui encore.

Cette situation antérieure a déjà fait l'objet de toute une série de condamnations par le passé, en ce compris la décision de 2005. Je défends l'ensemble des Bruxellois et non pas uniquement les Etterbeekois ou les habitants de tel ou tel

Het is hoog tijd dat wij in actie schieten. De Europese regelgeving is sinds 2016 van kracht. Als wij nu geen ander scenario voorbereiden dan een terugkeer naar de vorige situatie, zal het dossier opnieuw jarenlang muurvast zitten.

Uw antwoorden over de werken in de luchthaven stellen mij niet gerust. Als de federale minister niet de moed heeft om de vliegroutes aan te passen, zullen de Brusselaars vanaf mei of april een ware hel beleven.

U zegt dat het noodzakelijk is om de bevolking te raadplegen. Ik zou aan de heer De Wolf, die naar een andere vergadering is vertrokken, willen zeggen dat het 32 weken duurt om de oude routes opnieuw in te voeren omdat die werden afgeschaft. Er wordt dus een nieuw plan voor het vliegverkeer ingevoerd, en daarover moet de bevolking worden geraadpleegd.

Ik kijk ook uit naar het advies van uw advocaat over de beslissing van 2005. Een buurtvereniging kan die beslissing niet gebruiken, aangezien ze geen partij in het proces was, in tegenstelling tot Leefmilieu Brussel en het Brussels Gewest.

Mijnheer Ghysseels heeft mij gevraagd u nog iets meer uitleg te vragen over de beroepsprocedures van de luchtvaartmaatschappijen tegen de boetes. Waarom heeft Thomas Cook een beroepsprocedure bij de rechtbank van eerste aanleg van Gent aangeknoopt? Als de maatschappelijke zetel van de luchtvaartmaatschappij bepaalt waar een beroepsprocedure moet worden ingediend, wat zal er dan gebeuren in het geval van maatschappijen die hun maatschappelijke zetel in het buitenland hebben?

quartier bruxellois. Qui va souffrir demain du retour à la situation antérieure condamnée par les décisions de justice? Ce sont les habitants d'Evere, de Schaerbeek, de Woluwe-Saint-Lambert, de Woluwe-Saint-Pierre. Ce sont des Bruxellois comme les autres! Je veux une solution qui soit bonne pour tout le monde.

Le problème, c'est que nous devons agir maintenant, la ministre l'a très bien rappelé. La réglementation européenne s'appliquera à partir de 2016. Si l'on ne prépare pas dès maintenant autre chose que le simple retour à la situation antérieure, nous serons partis pour de très longues années de gel de ce dossier. Et cela, je n'en veux absolument pas.

Malgré vos réponses sur les travaux, je reste très inquiet. J'ai l'impression qu'à partir de mai, voire avril, ce sera le chaos. Soit la ministre fédérale a le courage de prendre des décisions difficiles et de choisir d'autres routes comme celle du ring, soit les Bruxellois vont vivre un enfer pendant cette période de travaux.

Je retiens votre point de vue sur la nécessité de consulter la population. Je voudrais dire à M. De Wolf, qui est déjà parti suivre une autre commission qui a lieu en même temps que la nôtre, que, si l'on met 32 semaines à rétablir les mêmes routes - nous verrons bien, d'ailleurs, si ce sont exactement les mêmes -, c'est parce que les anciennes routes ont été supprimées. Nous sommes donc dans l'élaboration d'un nouveau plan, qui nécessite une consultation de la population.

J'attends également avec intérêt la consultation de votre avocat sur la décision de 2005. J'ai une petite rectification à faire à ce que vous avez dit : une association de riverains ne pourrait pas réactiver cette décision, puisqu'elle n'y est pas partie, au contraire de Bruxelles Environnement et de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Ghysseels, qui a dû partir, m'a demandé de vous relayer un petit point de procédure concernant le recours introduit par un certain nombre de compagnies aériennes sur les amendes. Vous n'avez pas parlé de la procédure devant le Conseil d'État. Comment se fait-il que la procédure introduite par Thomas Cook l'ait été devant le Tribunal de première instance de Gand? Si cela

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*):- *Ik kan u daar nu geen antwoord op geven, maar als u mij een mondelinge vraag stelt, kan ik juridisch advies inwinnen.*

- De incidenten zijn gesloten.

~~INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE BERTIEAUX~~

~~TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,~~

~~betreffende "de evolutie van het aantal evenementen die voor geluidshinder zorgen die in de openbare ruimten, in het bijzonder in het Jubelpark, georganiseerd worden".~~

~~TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW LIESBET DHAENE,~~

~~betreffende "de geluidsnormen voor het spelen van elektronisch versterkte muziek in openbare inrichtingen".~~

~~De voorzitter:- Bij afwezigheid van mevrouw Françoise Bertieaux, die verontschuldigd is, wordt haar interpellatie geacht te zijn ingetrokken.~~

~~Mevrouw Dhaene heeft het woord.~~

~~Mevrouw Liesbet Dhaene:- Brussel heeft een uitgebreid cultuuraanbod. Ook concerten dragen daar een niet te onderschatten aandeel toe bij. Dat is ongetwijfeld een toegevoegde waarde voor deze~~

doit se passer devant le Tribunal de première instance du siège social de l'entreprise, qu'arrivera-t-il lorsque seront concernées des entreprises ayant leur siège social à l'étranger ?

Mme Céline Fremault, ministre:- Si vous m'interrogez en question orale, je pourrai demander une consultation sur cette question de siège social à l'étranger. Je n'ai pas la réponse ici et je n'ai pas envie de m'avancer juridiquement à ce sujet.

- Les incidents sont clos.

~~INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE BERTIEAUX~~

~~À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,~~

~~concernant "l'évolution du nombre d'événements, générant des nuisances sonores, organisés dans les espaces publics et en particulier dans le Parc du Cinquantenaire".~~

~~INTERPELLATION JOINTE DE MME LIESBET DHAENE,~~

~~concernant "les normes de bruit applicables à la diffusion de musique amplifiée électroniquement dans les espaces publics".~~

~~M. le président:- En l'absence de Mme Françoise Bertieaux, excusée, son interpellation est considérée comme retirée.~~

~~La parole est à Mme Dhaene.~~

~~Mme Liesbet Dhaene (en néerlandais):- Bruxelles possède une offre culturelle étendue et la part qu'y occupent les concerts n'est pas à sous-estimer. C'est indubitablement une valeur ajoutée~~