

Présidence : M. Ahmed El Ktibi, président.
Voorzitterschap: de heer Ahmed El Ktibi, voorzitter.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "la mise en œuvre d'un nouveau plan de répartition équitable des nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles National".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "les nouvelles routes aériennes au-dessus de Bruxelles".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Cet été, les médias se sont fait l'écho de la volonté du secrétaire d'État fédéral à la Mobilité, M. Melchior Wathelet, de mettre en œuvre, selon les termes convenus, un nouveau "plan de répartition équitable" des nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles National.

À la lecture des articles de presse, différentes

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de uitvoering van een nieuw plan voor de billijke spreiding van de geluidshinder van het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "de nieuwe vliegroutes boven Brussel".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *Afgelopen zomer berichtten de media over het voornemen van federaal staatssecretaris voor Mobiliteit Wathelet om een nieuw vluchtplan in te voeren.*

Meerdere aspecten van het plan zijn verontrustend. Zo zouden grote vliegtuigen die koers richting het zuidoosten zetten zowel 's nachts als

dispositions de ce nouveau plan interpellent. Ainsi, il semblerait que les gros porteurs en partance pour le sud-est de la Belgique empruntent dorénavant la route du canal, de jour comme de nuit. Le critère retenu serait donc la masse (plus de 200 tonnes) et non plus la motorisation ou le Quota Count (QC), ce qui est susceptible d'avoir un impact significatif sur le volume du trafic empruntant cette route.

Il semblerait également que M. Wathelet souhaite revenir sur les routes de nuit telles qu'optimisées en 2002, en prévoyant "l'utilisation des routes de jour pendant la nuit pour les décollages de la piste 20 vers le sud-est et la suppression des routes de nuit actuelles". Les raisons de ce changement ne sont pas explicitées pas plus que son éventuel impact sur une possible mise en œuvre d'un programme d'isolation des maisons les plus exposées au décollage nocturne dès lors que les routes de jour sont certainement moins concentrées que les routes de nuit actuellement utilisées.

Depuis juillet, le contour des modifications des routes aériennes s'est affiné. Ainsi, d'après les informations qui me sont parvenues, M. Wathelet exécuterait simplement l'accord fédéral conclu sous l'ère Schouppe et dont on connaît toutes les limites. Je voudrais rappeler ici ces dernières que nous avons déjà évoquées il y a deux ans.

Le plan Schouppe de 2010 prévoit tout d'abord une redéfinition des routes qui permettent de soulager certains quartiers lourdement survolés, ce qui est correct. Cela concerne notamment Schaerbeek, Evere et la périphérie est de Bruxelles. Cependant, cela se fait au détriment d'autres quartiers comme les quartiers centraux de notre Région : la zone du canal, le bas de Laeken, le bas de Molenbeek et l'ouest du pentagone de Bruxelles-Ville.

Autre modification envisagée dans le plan Schouppe et mise en œuvre par M. Wathelet : la révision du virage à gauche, vers l'est, au départ de la piste 25 droite et la suppression du suivi strict de la balise d'Huldenberg qui entraînerait une dispersion des vols sur le sud-est de Bruxelles et causerait donc inévitablement le survol de quartiers jusqu'ici relativement préservés : Etterbeek, Woluwe-Saint-Pierre et Auderghem.

Lorsque nous avons évoqué ce plan il y a deux ans au sein de cette commission, mon constat était qu'il n'y avait pas de remise en cause par l'État

overdag over het kanaal vliegen. Voortaan zal het gewicht van de vliegtuigen als criterium worden gebruikt en wordt het quota count system, waarbij aan elk type vliegtuig een quotum wordt toegekend, opgegeven. Dat zal gevolgen hebben voor het aantal vliegtuigen dat de route gebruikt.

Blijkbaar is staatssecretaris Wathelet van plan om de nachtvluchtroutes van 2002 opnieuw te gebruiken. Hij wil dat de dagroutes voor bewegingen op baan 20 in zuidoostelijke richting ook 's nachts worden gebruikt en dat er van de huidige nachtroutes wordt afgeweken. De redenen van die wijziging worden niet toegelicht en de heer Wathelet zegt ook niets over het eventueel isoleren van woningen waarvan de bewoners het meest last zouden krijgen van nachtelijk vliegtuiglawaai.

In feite zou staatssecretaris Wathelet het plan dat voormalig staatssecretaris Schouppe uitwerkte gewoon voortzetten. Zoals we weten, schort er nochtans een en ander aan dat plan.

In het plan-Schouppe werden een aantal vlieg-routes gewijzigd om bepaalde zones die intensief worden overvlogen wat te ontlasten. Het ging meer bepaald om Schaarbeek, Evere en de Oostrand. Het probleem is dat andere wijken, onder meer in de kanaalzone, door die beslissing meer vliegtuigen over zich heen krijgen.

Voorts is het ook de bedoeling dat de oude vlieg-route vanaf baan 25, die erin bestond dat vliegtuigen een bocht naar het oosten maakten, wordt aangepast en dat het baken van Huldenberg niet meer moet worden gevolgd, waardoor er meer vliegtuigen over het zuidoosten van Brussel zullen vliegen.

Toen we het plan-Schouppe twee jaar geleden besproken in deze commissie, merkte ik op dat de federale overheid niet van plan was het Brusselse luchtruim te ontlasten. Dichtbevolkte wijken worden nog steeds vaak overvlogen, vooral 's ochtends tussen 6 en 7 uur. Volgens het Europese milieurecht is het dan nog nacht, maar de luchthaven draait dan op volle toeren.

Ik wees er toen ook op dat meer vliegtuigen de kanaalroute zouden volgen.

De kritiek die ik uitte op het plan-Schouppe gaat nog steeds op voor het plan-Wathelet, dat een

fédéral du survol intensif de Bruxelles dans ces nouvelles dispositions. De ce fait, les zones densément peuplées continuent à être survolées, surtout au petit matin, entre 6 et 7 heures, période de nuit pour le droit environnemental européen, mais période opérationnelle intense pour l'aéroport.

À l'époque, je soulignais également une intensification de l'utilisation de la route du canal - appelée la "route Onkelinx" - imposée depuis le 24 janvier 2003. Intensification qui pose question. De même, de nouveaux quartiers seraient victimes des nuisances aériennes.

Que constate-t-on ? Que la mise en œuvre du "plan Wathelet", nouveau nom du "plan Schouppe, rencontre toutes les objections émises il y a deux ans.

La mise en œuvre de ces dispositions ne nous rassure donc pas. Fort heureusement, la Région bruxelloise dispose de ses normes de bruit. La validité de ces normes n'a cessé d'être confirmée et les amendes infligées aux compagnies aériennes ont d'ailleurs commencé à être perçues.

En termes de normes de bruits et d'amendes, pouvez-vous nous brosser un état des lieux des dernières évolutions en matière de procédures intentées ? De même, pouvez-vous nous informer sur l'état de recouvrement des amendes pendantes ?

De surcroît, il plane une menace encore plus sérieuse sur la qualité de vie des Bruxellois. Cette menace n'apparaît pas dans la presse, mais bien dans les débats parlementaires au niveau fédéral. Ainsi, les réponses fournies en juin dernier à la Chambre des Représentants par M. Melchior Wathelet à des questions portant sur l'utilisation des pistes en cas de vent d'est ont de quoi nous inquiéter.

En effet, il apparaît au travers de ces échanges que le gouvernement fédéral envisage un recours accru à la piste 07 pour les atterrissages. Pour que chacun comprenne bien, la piste 07 est située le plus au nord. Or, un atterrissage sur la piste 07 suppose un survol de quartiers densément peuplés. En réalité, un tiers de notre Région serait ainsi survolé : Ganshoren, Jette, Laeken, Neder-over-Heembeek et une petite partie de Schaerbeek.

doorslagje is van het eerstgenoemde.

Het nieuwe plan stelt ons dus niet gerust. Gelukkig heeft het Brussels Gewest zijn geluidsnormen, waarvan de geldigheid steeds opnieuw bevestigd is. De eerste boetes zijn overigens al geïnd bij de luchtvaartmaatschappijen.

Hoeveel inbreuken werden er al vastgesteld en hoeveel boetes opgelegd? Hoeveel boetes worden ook daadwerkelijk geïnd?

Er is nog een andere bedreiging voor de levenskwaliteit van de Brusselaars, die blijkt uit de antwoorden van de heer Wathelet op vragen in de Kamer in juni 2012. Bij oostenwind zou de federale regering meer gebruik willen maken van de meest noordelijke landingsbaan 07. Daarvoor moeten de vliegtuigen echter over een groot en dichtbevolkt deel van het Brussels Gewest vliegen: Ganshoren, Jette, Laken, Neder-over-Heembeek en een klein deel van Schaerbeek.

De installatie van een Instrument Landing System (ILS) zou ervoor zorgen dat baan 07 nog meer gebruikt wordt. Volgens de heer Wathelet overweegt Belgocontrol om dit dure systeem te plaatsen op baan 07 links. Daarmee kan er dag en nacht om de twee minuten een vliegtuig landen.

Heeft de federale regering u geraadpleegd over dit nieuwe "rechtvaardige" spreidingsplan, dat eigenlijk het plan-Schouppe is?

Heeft uw administratie de gevolgen hiervan voor het Brussels Gewest kunnen bepalen? U hebt daarvoor de tijd gehad, want de nieuwe procedure is er sinds juli 2012.

Hoeveel vliegtuigen en van welk type zouden de route langs het kanaal volgen?

Par ailleurs, l'atterrissage sur la piste 07 pourrait être d'autant plus encouragé qu'un équipement de guidage appelé Instrument landing system (ILS) serait installé. D'après la réponse du secrétaire d'État fédéral à la Mobilité, Belgocontrol étudierait très sérieusement l'option de l'installation d'un instrument de guidage coûteux sur la piste 07 gauche. Le risque est donc de voir des avions atterrir toutes les deux minutes, de jour comme de nuit, après un survol d'un tiers du territoire bruxellois. C'est plus que préoccupant.

Considérant ces différentes informations, avez-vous été consultée en vue de la mise en œuvre par le niveau fédéral de ce nouveau "plan de répartition équitable" ou plutôt de l'exécution du plan Schouppe ?

Votre administration a-t-elle pu déterminer l'impact de ces décisions sur la Région de Bruxelles-Capitale en matière de nuisances sonores et de volume de trafic aérien ? J'imagine que vous détenez des chiffres précis en la matière, puisque ces nouvelles procédures sont en place depuis fin juillet 2012. On peut donc avoir une vue sur le ressenti et les nuisances causées sur le territoire régional.

Plus précisément, pouvez-vous m'indiquer le nombre et le type d'avions qui seraient envoyés sur la route du canal, de jour comme de nuit ?

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Je vous ai déjà interpellée à plusieurs reprises sur ce sujet. Je vous avais demandé quelles seraient les nuisances du plan Schouppe pour les Bruxellois, au moment de sa présentation. Vous m'aviez répondu que vous n'aviez pas été consultée et que vous comptiez analyser l'impact de ces nouvelles routes sur les Bruxellois.*

Un an plus tard, je vous ai posé la même question. L'étude que vous aviez menée à cette fin dans l'intervalle attestait que les nouvelles routes engendraient de 20 à 30% de nuisances supplémentaires. Vous avez vous-même confirmé ce pourcentage. Vous m'avez répondu que vous vous entretiendriez avec le ministre et que les routes aériennes étaient un sujet de préoccupation

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

De heer Jef van Damme.- Ik heb u al vaak over dit onderwerp geïnterpelleerd. Toen voormalig staatssecretaris Schouppe zijn plan voorstelde, dat trouwens erg op het huidige plan lijkt, vroeg ik u of het niet nefast zou zijn voor de Brusselaars. U antwoordde me dat u daar niet van overtuigd was, dat u niet bij het overleg was betrokken en dat u zou nagaan welke impact de nieuwe vliegroutes zouden hebben.

Ongeveer een jaar later stelde ik u min of meer dezelfde vraag. Uw diensten hadden toen een uitgebreide studie uitgevoerd over de impact van de nieuwe vliegroutes. Die studie bevestigde mijn ergste vrees: de nieuwe vliegroutes veroorzaken 20 tot 30% meer overlast. U hebt dit percentage zelf bevestigd. U zei dat u met de bevoegde minister

pour vous-même et le gouvernement.

Juste avant l'été, concernant l'état du dossier, vous me répondiez que des concertations avec M. Wathelet étaient prévues, et que vous comptiez vous opposer à ces routes et infliger des amendes en cas de nuisance.

Ce nouveau plan de vol aurait dû être mis en œuvre à partir de septembre. Quelles sont les modifications survenues depuis lors ? D'autres nuisances ont-elles été constatées ? Des infractions ont-elles été relevées ? Un transfert des routes est-il prévu ? Avez-vous consulté le gouvernement fédéral et, notamment le secrétaire d'État M. Wathelet à cet effet ? Qu'en ressort-il ? Le plan de vol et le plan des routes aériennes peuvent-ils être modifiés afin de réduire les nuisances ?

Des amendes supplémentaires ont-elles été infligées aux compagnies aériennes ? Combien d'infractions ont-elles été constatées ? Combien ont-elles fait l'objet d'une amende ? Combien d'amendes ont-elles été perçues ?

Il est fondamental de connaître les zones survolées afin de préserver notre qualité de vie. En qualité de responsables politiques, nous devons veiller à réduire les nuisances au maximum. Il me semble logique d'épargner les zones les plus densément peuplées, ce que ne fait pas le nouveau plan.

M. Wathelet et M. Schouppe qualifient à tort la densité de cette zone comme étant faible, ce qui est absurde. Les régions les plus densément peuplées d'Europe occidentale sont justement les zones qui bordent le canal. Des zones que le gouvernement compte d'ailleurs développer en nommant un architecte.

Comment comptez-vous vous opposer au nouveau plan de vol ?

zou overleggen, dat u samen met de rest van de Brusselse regering erg verontrust was over de vliegroutes, enzovoort.

Vlak voor de zomer stelde ik u opnieuw een vraag over de stand van zaken in dit dossier. U zei toen dat u overleg zou plegen met federaal staatssecretaris van Mobiliteit Wathelet. U wilde zich tegen de vliegroutes verzetten en zou boetes opleggen in geval van overlast.

Normaal gezien zouden de nieuwe vliegroutes al sinds september 2012 van kracht moeten zijn. Ik zal niet herhalen wat de heer Pinxteren al zei, maar ik deel zijn gevoeligheden en angst.

Wat is er op het terrein veranderd sinds 1 september? Is er meer overlast gemeten? Werden er meer inbreuken vastgesteld? Heeft zich een verschuiving van de vliegroutes voorgedaan, en zo ja, in welke mate?

Hebt u overleg gepleegd met de federale regering en meer in het bijzonder met staatssecretaris Wathelet? Heeft dat overleg iets opgeleverd? Zijn er mogelijkheden om het vliegplan en de vliegroutes aan te passen, zodat de Brusselaars met minder overlast worden opgezadeld?

Worden er nu meer boetes voor de luchtvaartmaatschappijen uitgeschreven? Hoeveel inbreuken werden er vastgesteld? Voor hoeveel daarvan werden er boetes uitgeschreven? Hoeveel boetes werden effectief geïnd?

Deze kwestie is fundamenteel voor onze levenskwaliteit. De vraag daarbij is waar die vliegtuigen heen moeten. Ik ben niet tegen vliegtuigen, ook niet tegen vliegtuigen boven Brussel, alleen moeten we als politici erop toezien dat we zo weinig mogelijk overlast creëren.

Het lijkt mij logisch dat de dichtstbevolkte gebieden van België gespaard worden, maar dat is wat het nieuwe vliegplan net niet doet. Staatssecretaris Wathelet en de heer Schouppe hebben dit gebied ten onrechte gekwalificeerd als "dunbevolkt", wat absurd is. Komen die mensen wel eens in Brussel? De dichtstbevolkte gebieden in West-Europa zijn net de zones langs het kanaal, de zones die de regering ook verder wil ontwikkelen door de aanstelling van een architect.

Discussion conjointe

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

Mme Caroline Persoons.- Nous avons appris par la presse que le secrétaire d'État M. Wathelet mettait en place son plan, dont il dit qu'il n'est qu'une application du plan de 2008-2010. En résumé, il y est question de normes de vents à sept nœuds, d'un nombre de routes qui passe d'une centaine à quarante, dont dix nouvelles routes - mais avec quel impact ? - et d'une information claire à l'égard des habitants survolés, ce que l'on peut mettre en doute.

Mes questions rejoignent en partie celles qui ont été posées précédemment. Quelles routes seront-elles mises en place ? Comment la Région bruxelloise en a-t-elle été informée ?

En vertu d'une décision du 15 mars 2012, le gouvernement bruxellois charge le ministre-président et la ministre compétente en matière d'environnement de poursuivre les discussions avec les autorités fédérales pour la recherche d'une complète harmonisation des routes aériennes. Le plan annoncé par M. Wathelet recherche-t-il effectivement une harmonisation des routes aériennes, en concertation avec la Région bruxelloise et la Région flamande ?

La question des routes est essentielle. Il ressort notamment d'une question posée à la Chambre le 10 juillet dernier par M. Damien Thierry que l'on envisage des atterrissages plus réguliers via la piste 07 gauche, actuellement utilisée exceptionnellement en cas de vents trop violents sur la piste 02. Je demande donc une information complète sur ces routes et leurs impacts pour la Région bruxelloise.

Quel quota maximum de vols le nouveau plan avalisé par le pouvoir fédéral fixe-t-il ? Quelles sont les mesures d'accompagnement ? Il serait logique que la mise en place d'un nouveau plan soit assortie de mesures d'information, mais

Wat zult u doen om het nieuwe vliegplan tegen te houden?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans)*.- *Ik las in de krant dat federaal staatssecretaris Wathelet een nieuw vliegplan invoert, dat volgens hem in het verlengde van dat van 2008-2010 ligt. Het aantal vliegroutes zou onder meer teruggebracht worden van ongeveer honderd naar veertig, waaronder zes nieuwe routes. Ook zouden inwoners van overvlogen gebieden duidelijk worden geïnformeerd, wat ik durf te betwijfelen.*

Kunt u de nieuwe routes toelichten? Hoe werd het Brussels Gewest geïnformeerd?

Op grond van een besluit van 15 maart 2012 belastte de Brusselse regering de minister-president en de minister van Leefmilieu met de opdracht om de onderhandelingen met de federale overheid inzake de vluchtroutes voort te zetten. Streeft federaal staatssecretaris Wathelet met zijn plan werkelijk naar een harmonisering van de vluchtroutes, in overleg met het Brussels en het Vlaams Gewest?

Uit een antwoord op een vraag die de heer Damien Thierry op 10 juli 2012 in de Kamer stelde, blijkt dat er wordt overwogen om baan 07L vaker als landingsbaan te gebruiken. Momenteel wordt daar enkel uitzonderlijk geland, als baan 02 door felle wind onbruikbaar is. Kunt u de situatie toelichten?

Wat is het maximale aantal vluchten dat op grond van het nieuwe vluchtplan wordt toegestaan? Wat zijn de begeleidingsmaatregelen? Als er een nieuw vluchtplan wordt ingevoerd, moeten de inwoners van overvlogen gebieden worden geïnformeerd en zijn er maatregelen nodig opdat mensen hun woning kunnen isoleren tegen geluidsoverlast. Het is belangrijk dat de gevolgen van het vluchtplan gekend zijn en dat de overheid weet welke maatregelen voor het milieu ze moet nemen. Ook moet het duidelijk worden welke rol het Brussels

également de mesures d'isolation à destination des habitants survolés, comme c'est le cas aux abords d'autres aéroports. Il faut en effet connaître l'impact du plan au sol pour les habitants et estimer les mesures environnementales à prendre. Il convient également d'examiner l'implication de la Région et de l'autorité fédérale dans ces mesures d'accompagnement.

Qu'en est-il de l'organisme de contrôle ? En effet, la mise en place de nouvelles routes doit être assortie d'un contrôle, notamment de leur impact.

Enfin, qu'en est-il de la concertation ? Des concertations concernant les nouvelles routes ont-elles précédé la décision du gouvernement du 15 mars ?

Il me semble indispensable que la Région bruxelloise, dans ses compétences en Commission communautaire commune, décide d'une étude épidémiologique complète pour les habitants survolés. Ce type d'étude, qui a notamment été réalisé aux abords d'aéroports d'envergure à Paris, en Allemagne et aux Pays-Bas, est indispensable. Avec M. Gosuin, nous avons déposé une résolution pour demander au gouvernement d'agir dans ce sens.

De temps en temps, des études sont publiées, mais ces études disent un peu ce qu'elles veulent parce que ce ne sont pas des études scientifiques réalisées à grande échelle. Les FDF réclament une étude épidémiologique des conséquences du survol, mais aussi de ces nouvelles routes si elles devaient être mises en place.

Nous demandons également l'application des normes de bruit. Une procédure est effectivement toujours en cours mais depuis 1999, ces normes ont été confirmées comme valables. Vous aviez, en mars 2012, au gouvernement, précisé qu'il y avait des dossiers qui pouvaient dorénavant faire l'objet d'une procédure claire de paiement des amendes. Mais il y a eu un flottement consécutif à une demande du pouvoir fédéral de suspendre certains de ces dossiers. Nous réclamons aussi plus de clarté dans ce dossier et une réelle application des normes de bruit et des amendes en cas d'infraction.

Il est essentiel de se pencher ensemble sur la question afin d'évaluer s'il n'est pas nécessaire

Gewest en de federale overheid gaan spelen inzake de begeleidingsmaatregelen.

Hoe zit het met de controle-instantie? De impact van nieuwe vliegroutes moet behoorlijk worden gecontroleerd.

Werd er voor het regeringsbesluit van 15 maart overleg gepleegd?

De GGC moet een epidemiologische studie laten uitvoeren over de overvlogen delen van Brussel. Dergelijke studies werden ook uitgevoerd in de omgeving van luchthaven in het buitenland. Mijn fractie heeft daartoe een voorstel van resolutie ingediend.

Af en toe worden er studies gepubliceerd, maar die zijn niet erg betrouwbaar omdat ze beperkt van omvang zijn. Het FDF eist een degelijke studie over de gevolgen van het overvliegen van Brussel en van eventuele nieuwe vliegroutes.

Mijn fractie eist ook dat de geluidsnormen worden toegepast. Er is nog een gerechtelijke procedure aan de gang, maar sinds 1999 zijn de normen steeds overeind gebleven. In maart 2012 verklaarde u dat er inzake bepaalde dossiers boetes voor de overtreding van geluidsnormen konden worden opgelegd. De federale overheid verzocht echter om een aantal van die dossiers te schorsen. Wij eisen duidelijkheid evenals de toepassing van de geluidsnormen en de boetes.

Kunnen we een hoorzitting organiseren met de mensen die verantwoordelijk zijn voor de nieuwe vliegroutes? Ik pleit ervoor dat de meerderheid en oppositie samen een gemotiveerde motie of een resolutie aannemen.

Het Brussels Gewest moet duidelijk zijn standpunt toelichten over de vluchten, metingen enzovoort. Het zou mooi zijn als het parlement een unaniem standpunt kon bereiken.

d'entendre les responsables de la mise en place de ces nouvelles routes en commission. Est-ce que majorité et opposition n'auraient pas tout intérêt à revoter soit un ordre du jour motivé à la suite de ces interpellations, soit une résolution ?

Il est impératif que la Région et ses parlementaires réaffirment leur volonté en termes de nombres de vols autorisés, de quotas, de mesures d'accompagnement, d'organismes de contrôle. Ce serait un exercice utile de voir notre parlement se prononcer le plus unanimement possible sur ce sujet.

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

Mme Mahinur Ozdemir.- Je souhaiterais d'abord clarifier quelques points. Le "nouveau" plan de répartition des vols de l'aéroport de Bruxelles National dont il est ici question n'a rien en fait de nouveau. Il s'agit de l'exécution totale et correcte des décisions prises par le Conseil des ministres du gouvernement fédéral des 19 décembre 2008 et 26 février 2010, conformément à la déclaration de politique générale du Premier ministre. Ce n'est donc absolument pas un "Plan Wathélet".

Selon les accords pris en Conseil des ministres du gouvernement fédéral, le critère de masse ne vaut que pour l'utilisation de jour de la piste 20, et les limites de QC sont maintenues la nuit. Aucun gros porteur ne survole donc Bruxelles la nuit.

Sur la piste 20, les routes de jour actuelles évitent le survol de Bruxelles. La mise en œuvre du plan aura donc pour seule conséquence une diminution du survol de Bruxelles la nuit. De plus, l'utilisation de pistes comme la 02 ou la 07 gauche ne dépend pas d'une décision politique d'un gouvernement, mais bien de l'orientation et de l'intensité du vent. Le gouvernement fédéral a constaté qu'il y avait plus souvent qu'avant du vent contraire - un vent d'est très fort -, qui empêche d'utiliser les pistes 02, 20 et 25.

Quant à la route du canal, elle est en service depuis le 28 juillet 2012. Elle va entraîner une diminution des routes au-dessus de Bruxelles de par la disparition des routes Delta et Chabert, ainsi que de la modification de la route Denut afin d'éviter le survol de Laeken et de Neder-over-Heembeek. Le premier riverain survolé se trouve au square des

De voorzitter.- Mevrouw Ozdemir heeft het woord.

Mevrouw Mahinur Ozdemir *(in het Frans)*.- *Het "nieuwe" spreidingsplan is in feite allesbehalve nieuw. Het is de uitvoering van de beslissingen van de federale ministerraad van 19 december 2008 en van die van 26 februari 2010, conform de algemene beleidsverklaring van de eerste minister. Het is dus geen 'plan-Wathélet'.*

Volgens de federale ministerraad geldt het criterium van de massa enkel overdag op baan 20 en blijven de QC-limieten 's nachts gelden. Er zouden dus 's nachts geen grote vrachtvliegtuigen over Brussel vliegen.

De huidige dagroutes op baan 20 leiden niet over Brussel. Het enige gevolg van het plan wordt dus een vermindering van het aantal nachtvluchten over Brussel. Het gebruik van banen als 02 of 07 links hangt niet af van een politieke beslissing, maar van de windrichting en -kracht. Blijkbaar is er vaker dan vroeger een sterke wind die het gebruik van banen 02, 20 en 25 onmogelijk maakt.

De kanaalroute wordt gebruikt sinds 28 juli 2012. Dankzij deze route verdwijnen de Deltaroute en de Chaberroute en wordt de Denutroute aangepast, met als resultaat minder routes die over Brussel lopen. Nu zullen de vliegtuigen pas ter hoogte van het Redersplein over bewoners vliegen en dan zitten ze al op meer dan 3.000 voet.

Hebben uw diensten al metingen gedaan die de evolutie van de geluidsoverlast in kaart brengen?

Hebt u vastgesteld dat er meer vliegtuigen over Brussel vliegen?

Armateurs, là où les avions sont déjà à plus de 3.000 pieds.

Vos services ont-ils déjà réalisé des mesures en matière de nuisances sonores qui pourraient nous permettre de déterminer une éventuelle évolution sur l'ensemble du territoire de la Région ?

Pouvez-vous nous dire, à ce stade, si l'on a pu constater une augmentation globale du survol de Bruxelles par les avions en provenance ou à destination de l'aéroport de Bruxelles National ?

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- En janvier 2012, je vous avais déjà demandé où en étaient les négociations, auparavant chapeautées par le gouvernement fédéral, pour parvenir à un accord avec la Région flamande sur les nuisances sonores du trafic aérien. Vous nous aviez dit à ce moment-là qu'une réunion s'était tenue la veille de cette commission et qu'une autre devait avoir lieu à la fin du mois de septembre. Je voudrais savoir où en sont les discussions sur l'accord de coopération.

Ensuite, concernant ce qui a été dit aujourd'hui, je voudrais rappeler les termes de l'accord de gouvernement. Il y est énoncé : "Dans le cadre de la concertation avec le gouvernement fédéral, le gouvernement bruxellois défendra notamment les principes suivants". Je vais évoquer à propos de chacun de ces principes quelques points qui me taraudent.

Tout d'abord, "la modification de certaines routes aériennes et une définition plus précise du tracé de ces routes pour limiter les nuisances et tenir compte du critère de densité de population en évitant des concentrations excessives." Il me semble que nous sommes là totalement au cœur du problème qui nous préoccupe dans la situation actuelle.

À cet égard, je ferai référence aux travaux de Frédéric Dobruszkes, qui datent de 2008. Lorsqu'il évoque des éléments pour une géographie sociale de la contestation des nuisances aériennes à Bruxelles, il souligne justement l'inégalité dans la défense locale, qui conduit à un accroissement des nuisances dans les quartiers populaires.

Je ne veux certainement pas en arriver là, mais

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans)*.- *In januari 2012 ondervroeg ik u over de onderhandelingen met het Vlaams Gewest over de geluidsoverlast door het luchtverkeer. U verwees toen naar een vergadering die eind september zou plaatsvinden. Hoever staan de gesprekken?*

In het regeerakkoord kondigt de regering aan welke principes ze tijdens het overleg zal verdedigen. Laat ons ze eens overlopen.

Een eerste principe is "de wijziging van bepaalde routes en een duidelijkere bepaling van deze routes, om de overlast te beperken en rekening te houden met de bevolkingsdichtheid".

In 2008 maakte Frédéric Dobruszkes een sociale geografie van de betwistingen rond de geluidsoverlast en concludeerde daarbij dat de volkswijken meer te maken kregen met overlast omdat ze minder protesteerden.

Zo ver wil ik niet gaan, maar het is mogelijk dat de huidige verandering van de routes een dergelijke situatie kan veroorzaken. Dat zou dan betekenen dat we de burgerinspraak op lokaal niveau moeten versterken. Ik heb gehoord dat de kanaalzone "dunbevolkt" zou zijn! Dat neem ik niet.

Het zou ook goed zijn om het vliegplan klaar en duidelijk voor te stellen in de commissie.

Een tweede principe is "het herstel van de windnormen die golden voor de invoering van het spreidingsplan-Anciaux". Dat moet inderdaad besproken worden.

Verder spreekt het regeerakkoord over "het

J'aimerais savoir si cette potentielle modification de tracé risque de nous conduire à ce genre de situation. Dans ce cas, il faudrait mettre en place un système encore plus performant de participation citoyenne au niveau local, pour susciter non pas des plaintes, mais à tout le moins des réactions. J'ai entendu dire que la zone du canal était "peu peuplée" ! On ne peut évidemment pas accepter cela.

D'autre part, Mme la ministre, il serait judicieux qu'une présentation de ce plan soit faite en commission de manière très pragmatique, en nous expliquant avec précision les différentes pistes.

Ensuite, "le rétablissement des normes de vent historiques en vigueur avant la mise en place du plan de dispersion Anciaux, en tenant compte des impératifs de sécurité". Il serait également important d'en parler.

L'accord de gouvernement comporte encore les points suivants: "Une fixation claire des procédures aériennes, du taux de montée, et de l'altitude requise pour les virages". Quand on parle de 3.000 pieds, soit plus ou moins 1.000 mètres, je trouve que c'est peu en regard d'une densité de population très importante.

"La création d'une autorité de contrôle indépendante et neutre chargée de veiller au respect de toutes les procédures aériennes avec pouvoir de sanction et de poursuite à l'égard des infractions." Parlons-en ! Il ne faut pas qu'il y ait de tabou.

"La limitation des vols annuels par un plafonnement global des vols. En ce qui concerne la perspective de l'installation d'un terminal low-cost à Bruxelles National, le gouvernement rappelle son exigence d'une étude d'incidences préalable à son éventuelle mise en place et marque sa réserve quant à la compatibilité de cette infrastructure avec celle d'un aéroport international".

À nouveau, nous sommes en plein cœur de l'actualité.

"En tout état de cause, celle-ci ne peut aboutir à une augmentation du nombre global annuel de mouvements aériens, l'extension des limites d'exploitation et des procédures de vol en vigueur

duidelijk vastleggen van de vliegprocedures, de hellingsgraad bij opstijgen en de vereiste hoogte voor het nemen van bochten". Een hoogte van 3.000 voet, of ongeveer 1.000 m, lijkt mij weinig boven een erg dichtbevolkt gebied.

Ook de "oprichting van een onafhankelijk controleorgaan dat het naleven van de procedures controleert en eventuele inbreuken kan vervolgen" moet op tafel komen, zonder taboe.

Een volgend punt is de "beperking van het aantal vluchten tot een jaarlijks plafond. Wat de nieuwe low-costterminal in Brussel-Nationaal betreft, herhaalt de regering de eis van een voorafgaande effectenstudie en haar twijfel aan de compatibiliteit van een dergelijke infrastructuur met die van een internationale luchthaven."

Volgens het regeerakkoord mag dit in geen geval leiden tot een stijging van het jaarlijks aantal bewegingen en moet de nachtperiode worden uitgebreid tot 7u 's ochtends. Het gewest zal zich ook verzetten tegen een intensief en regelmatig gebruik van baan 07L als landingsbaan.

Hoe zit het met al die punten?

De inkomsten uit de administratieve boetes worden gestort in een Fonds voor de bescherming van het leefmilieu. U hebt in het verleden gezegd dat we dat geld kunnen inzetten voor de strijd tegen geluidshinder, maar dat dit de federale overheid niet ontslaat van haar verantwoordelijkheid om een isolatiefonds op te richten, dat volgens het principe 'de vervuiler betaalt' wordt gespijsd door de luchthaventaksen.

Waarvoor wordt het geld van de boetes nu gebruikt? Hoe ver staat de oprichting van het isolatiefonds?

la nuit jusque 7 heures du matin." On sait bien quelle est la différence entre la nuit à Bruxelles et la nuit à Zaventem.

"Enfin, le refus de l'usage intensif et régulier de la piste 07L comme piste d'atterrissage via notamment l'installation d'un système ILS sur celle-ci."

Je souhaiterais en savoir plus sur l'ensemble de ces questions, ainsi que sur les recettes générées par le paiement des amendes administratives qui seraient payées sur le compte du fonds pour la protection pour l'environnement et donc affectées à ladite protection de l'environnement. Vous nous aviez dit par le passé que "nous pourrions envisager de les affecter spécifiquement à la lutte contre le bruit, mais il convient de ne pas soustraire le gouvernement fédéral de sa responsabilité de créer un fonds d'isolation alimenté par les redevances aéroportuaires selon le principe du pollueur-payeur".

Qu'en est-il de ce fonds pour la protection de l'environnement et de l'usage de ces amendes administratives ?

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Je dois vous dire que j'ai été très surprise de l'annonce du secrétaire d'État fédéral à la Mobilité, en juillet dernier, concernant la mise en œuvre de ce plan de vol. En effet, mon cabinet et celui du ministre-président étaient impliqués depuis plusieurs mois dans des discussions avec le cabinet de M. Wathelet concernant la révision des routes aériennes et, plus globalement, la recherche d'une solution globale aux nuisances sonores générées par le trafic aérien, notamment en vue d'un accord de coopération pour la gestion du bruit de l'aéroport. Dans ce dossier, il est primordial que toutes les parties soient présentes autour de la table et qu'un accord intervienne avant d'appliquer un plan de vol. Dans le cadre de ces discussions, le ministre-président et moi-même avons adressé trois courriers à M. Wathelet. Trois réunions ont également eu lieu avec son cabinet.

Nous avons à plusieurs reprises, avant le mois de juillet, fait part à M. Wathelet de notre position concernant les modifications de routes qu'il

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans)*.- *Wij waren bijzonder verbaasd toen federaal staatssecretaris Wathelet in juli jongstleden de toepassing van het vluchtplan aankondigde. Mijn kabinet en dat van de minister-president voerden immers al maanden overleg met zijn kabinet over de herziening van de vliegroutes en over een algemene oplossing voor het vliegtuiglawaai. Het is belangrijk dat alle partijen rond de tafel zitten en een akkoord bereiken voordat een vluchtplan wordt toegepast.*

Wij hebben meermaals de gelegenheid gehad om de heer Wathelet ons standpunt mee te delen over de routewijzigingen die hij overwoog. Dit overleg was nog steeds aan de gang toen de heer Wathelet in de pers de toepassing van zijn plan aankondigde. Dat heeft ons verrast, want wij hadden hem ingelicht dat verschillende punten van zijn plan problematisch waren.

Het gaat niet om een nieuw plan, maar om de volledige toepassing van de federale akkoorden

envisageait. Cette concertation était toujours en cours lorsque M. Wathelet a annoncé à la presse la mise en œuvre du plan. Ceci nous a surpris, puisque nous pensions poursuivre les discussions jusqu'à l'aboutissement d'un accord. Notre surprise fut d'autant plus grande que le plan soumis à discussion était problématique sur plusieurs points.

Que contient ce plan de vol ? Il s'agit en effet non pas d'un nouveau plan de vol, mais de la mise en œuvre complète des accords fédéraux de décembre 2008 et de février 2009, comme prévu lors de la formation du gouvernement fédéral en 2011. L'essentiel de ces accords était resté inappliqué par le précédent secrétaire d'État à la Mobilité, M. Schouppe, notamment en ce qui concerne les normes de vent et les routes aériennes. La Région bruxelloise avait toutefois clairement exprimé ses oppositions à ce plan Schouppe. M. Wathelet était donc au courant de nos divergences et je pensais, peut-être naïvement, qu'il attendrait de parvenir à un accord avant d'appliquer le plan Schouppe, qui lui ne faisait pas l'objet d'un accord, mais bénéficiait d'une dynamique de dialogue.

Je vous propose de passer en revue les différents volets de ce plan de vol, en vous faisant part de notre analyse quant aux impacts pour notre Région. Toutes ces remarques ont été envoyées à M. Wathelet et réitérées dans un courrier signé par M. Picqué et moi-même, que nous lui avons adressé le 30 juillet, soit après son annonce. Par ailleurs, toutes les remarques que nous avons envoyées s'inscrivent clairement dans la lignée de notre accord de gouvernement.

Ce plan Wathelet confirme donc la suppression des routes Chabert, Zoulou et Delta et leur remplacement par la route du Canal. Cette décision est entrée en vigueur le 27 juillet dernier. Il y a donc depuis cette date un accroissement des vols au dessus du canal. La suppression de la route Chabert est positive pour les quartiers du bas de Schaerbeek. Elle était demandée de longue date par le gouvernement bruxellois. Toutefois, on constate en réalité que les nuisances se sont déplacées vers le bas de Laeken et Molenbeek et vers Uccle et Forest. Le problème est donc que des nouveaux quartiers sont désormais survolés. Ceci est évidemment problématique pour les personnes qui y habitent, lesquelles sont désormais survolées à partir de 6 heures du matin le week-end.

van december 2008 en februari 2009.

Heel wat maatregelen werden niet toegepast door voormalig staatssecretaris Schouppe, met name wat de windnormen en de vliegroutes betreft. Het Brussels Gewest had formeel verzet aangetekend tegen het plan-Schouppe. De heer Wathelet was dus op de hoogte van ons standpunt. Het was misschien naïef van ons om te hopen dat hij op een akkoord zou wachten alvorens het plan-Schouppe toe te passen.

Ik zal de verschillende punten van het plan overlopen en telkens onze analyse geven van de gevolgen voor het gewest. Wij hebben al die opmerkingen aan de heer Wathelet meegedeeld en nogmaals herhaald in de brief die wij na de persmededeling hebben verstuurd.

Het plan-Wathelet bevestigt de afschaffing van de routes Chabert, Zoulou en Delta en de vervanging ervan door de Kanaalroute. Die beslissing is op 27 juli jongstleden in werking getreden.

De afschaffing van de Chabertroute is gunstig voor de wijken in laag Schaarbeek, maar zorgt voor een verplaatsing van de geluidshinder naar de lager gelegen wijken van Laken en Molenbeek en naar Ukkel en Vorst. Er worden dus nieuwe wijken getroffen. Bovendien loopt de Kanaalroute boven de meest dichtbevolkte wijken van het land.

(verder in het Nederlands)

Het omgevingslawaaï in Brussel zal dus niet verbeteren zolang er geen alternatieve oplossing voor het overvliegen van het stadscentrum wordt gevonden. We weten uiteraard dat de federale regering moeilijk tot een akkoord zal komen in dit verband. De minister-president en ikzelf hebben dus gevraagd om prioritair naar alternatieve routes te zoeken.

(verder in het Frans)

Wij dringen vooral aan op een oplossing voor de periode tussen 6 en 7u 's morgens. Zestig procent van de overschrijdingen van de Brusselse geluidsnormen vindt in die periode plaats. Het is dus belangrijk om de nachtperiode te verlengen tot 7u 's morgens, zoals ook tal van andere Europese luchthavens hebben gedaan. Dat is niet alleen noodzakelijk voor de gezondheid van de Brusse-

On sait aussi que les routes aériennes qui traversent le centre de la Région bruxelloise et la route du Canal survolent les zones les plus densément peuplées du pays.

(poursuivant en néerlandais)

L'environnement sonore ne s'améliorera pas à Bruxelles tant qu'aucune solution alternative au survol du centre-ville ne sera trouvée. Nous savons que le gouvernement fédéral parviendra difficilement à un accord à ce sujet. Le ministre-président et moi-même avons donc demandé de chercher des routes alternatives en priorité.

(poursuivant en français)

Nous insistons tout particulièrement pour qu'une solution soit mise en œuvre pour la période 6h00-7h00, qui est la plus pénalisante pour les Bruxellois. Cette période concentre environ 60% de toutes les infractions aux normes de bruit bruxelloises. Il est donc plus que jamais nécessaire de prolonger la nuit opérationnelle de l'aéroport jusqu'à 7 heures du matin, comme l'ont fait d'autres aéroports européens. C'est nécessaire à la fois pour améliorer l'environnement sonore et la santé des Bruxellois, mais également pour assurer un cadre juridique sain aux compagnies aériennes. En effet, si les personnes survolées sont les premières victimes de ce plan, nous devons aussi penser aux compagnies aériennes qui doivent suivre les routes imposées par le niveau fédéral, mais en contradiction avec notre réglementation. Leur situation n'est donc pas confortable.

Enfin, il est essentiel que la limitation à QC 4 soit confirmée pour la route du Canal la nuit, étant donné que des gros porteurs pourraient désormais emprunter cette route. Nous l'avons également demandé à M. Wathelet.

En ce qui concerne les routes vers le nord-ouest, M. Wathelet prévoit une modification de la route Denut afin d'éviter le survol de Neder-over-Heembeek et du haut de Laeken. Ce point, qui nous donne satisfaction, va grandement soulager les quartiers concernés. La décision n'est toutefois pas encore entrée en vigueur. Il faut savoir que les routes vers le nord-ouest représentent 43% de toutes les infractions aux normes de bruit bruxelloises en période de jour (7h00-23h00) et 41% en période de nuit (23h00-6h00).

laars, maar ook om de luchtvaartmaatschappijen een duidelijk rechtskader te bieden. Nu moeten zij de federale vliegroutes volgen, maar die zijn in strijd met onze regelgeving.

Bovendien vragen wij dat voor de nachtvluchten op de Kanaalroute het geluidsquotum wordt beperkt tot QC 4, omdat anders ook grote vrachtvliegtuigen die route zouden kunnen gebruiken.

Wat de routes boven het noordwesten van Brussel betreft, plant de heer Wathelet een wijziging van de Denut-route om vluchten boven Neder-over-Heembeek en hoog Laken te vermijden. Dat is een positief punt, aangezien op die routes 43% van de geluidsoverschrijdingen overdag en 41% van de geluidsoverschrijdingen 's nachts worden opgetekend. De beslissing is echter nog niet in werking getreden.

Voor de routes boven de Ring zullen er visuele bakens worden geplaatst om te vermijden dat de vliegtuigen te ver van de route afwijken en boven Neder-over-Heembeek, Laken of Sint-Agatha-Berchem vliegen. Dat is een positieve beslissing, maar wij hadden graag meer vluchten op die route gezien. Momenteel wordt de route boven de Ring maar voor 5,85% van de bewegingen gebruikt, terwijl deze het mogelijk maakt om het centrum van Brussel te vermijden. Wij kunnen niet genoeg herhalen dat ze een interessant alternatief biedt voor de Chabertroute en de routes met een bocht naar links vanaf baan 25R.

Die laatste routes vormen een groot probleem. Om de twee Woluwes en de Oostrand te ontlasten, voorziet de heer Wathelet in een ontubbeling van de bestaande bocht naar links op 1.700 voet door een ruimere bocht naar links in de richting van de E411.

Dit voorstel zal de Oostrand ontlasten, maar voortaan voor overlast zorgen in de gemeenten Etterbeek, Elsene, Oudergem en Watermaal-Bosvoorde. Tot mijn verbazing is dit punt tot nu toe vrij onopgemerkt gebleven, terwijl het toch de betrokken gemeenten zou moeten verontrusten. Deze route zou vanaf januari in werking treden. Wij hebben het kabinet van de heer Wathelet gewaarschuwd dat wij verzet tegen die route zullen aantekenen.

Mijnheer Pinxteren, u bent ongerust over het

Concernant les routes vers le Ring, il est prévu une meilleure définition de la route du Ring au moyen de balises visuelles qui permettront d'éviter aux avions de s'éloigner de leur route et de survoler ainsi Neder-over-Heembeek, Laeken ou Berchem-Sainte-Agathe. Il s'agit également d'une décision positive. Cependant, je dois préciser que la route du Ring est étonnamment peu utilisée (seulement 5,85% des mouvements), alors qu'elle évite pourtant la traversée du centre de la Région bruxelloise. Je le répète depuis 2004 : cette route constituerait une alternative intéressante à la route du Canal ou même au virage à gauche au départ de la piste 25 droite. De plus, elle survole nettement moins de zones densément peuplées que la route du Canal. Il s'agit donc d'une bonne décision, mais nous souhaiterions y voir davantage de vols.

J'en viens aux routes virage à gauche au départ de la piste 25 droite. Il y a là un problème. Dans le but de soulager les communes de Woluwe et l'Oostrand, M. Wathelet prévoit une dispersion des vols au moyen d'un dédoublement du virage à gauche existant à 1.700 pieds pour tous les départs vers l'est, par un virage à gauche plus large en direction de l'autoroute E411. Cette proposition constitue une modification par rapport au plan Schouppe initial, qui prévoyait une augmentation d'altitude à 2.200 pieds (donc des avions qui pénétraient plus profondément dans la Région bruxelloise).

Nous avons exprimé à M. Wathelet notre inquiétude face à cette proposition, car celle-ci impliquerait le survol d'une partie du territoire bruxellois qui n'était pas survolée jusqu'ici au décollage. Cela va soulager l'Oostrand, mais les communes d'Etterbeek, d'Ixelles, d'Auderghem et de Watermael-Boitsfort seront désormais survolées. Jusqu'ici, ce point semble être passé inaperçu. À mon grand étonnement, car il s'agit là d'une très mauvaise décision qui devrait inquiéter les communes concernées. Son entrée en vigueur est prévue pour le mois de janvier. Nous avons aussitôt informé le cabinet Wathelet de notre intention de nous opposer à cette route. J'espère qu'il reviendra sur cette idée avant janvier et qu'il examinera des solutions alternatives.

Voilà donc pour ce qui concerne les routes aériennes qui auront un impact significatif sur la Région bruxelloise. Certaines sont déjà d'application (Canal), d'autres ne le sont pas

project van staatssecretaris Wathelet om een ILS-systeem op baan 07L te plaatsen, zodat deze voor meer landingen kan worden gebruikt, landingen die boven Brussel zullen gebeuren. Dat project zou vooral bijkomende hinder veroorzaken in het noorden van Brussel, met name in Jette en Laken. Wij hebben de heer Wathelet verwittigd dat de Brusselse regering zich hiertegen hevig zal verzetten.

(verder in het Nederlands)

Wat de milieubeoordeling van zulke beslissingen betreft, zou ik in eerste instantie willen preciseren dat dit niet de taak zou moeten zijn van het Gewest. Het zou logisch zijn dat elke beslissing om een vliegroute te creëren of te wijzigen aan een voorafgaande milieu-effectenstudie wordt onderworpen, zoals dat ook voor de veiligheids- en capaciteitsaspecten van de vlieghaven gebeurt. Jammer genoeg is dat momenteel niet het geval.

(poursuivant en français)

Wij hebben de heer Wathelet gevraagd om de wijzigingen aan een milieubeoordeling te onderwerpen. Die moet aantonen dat de nieuwe routes minder personen aan vliegtuiglawaai blootstellen of alternatieven voorstellen als dat niet het geval is. Wij hebben jammer genoeg geen antwoord op die vraag gekregen.

Mijnheer Van Damme, het is nog te vroeg om te zeggen of dit plan tot meer geluidsoverlast voor de Brusselaars en meer boetes zal leiden, omdat momenteel nog maar een deel van het plan van toepassing is. Wij hopen bovendien dat tegen januari nog bepaalde wijzigingen zullen worden doorgevoerd.

Mijnheer Pinxteren, voor uw vragen over het aantal en het type vliegtuigen op de vluchtroutes moet u zich wenden tot de federale regering.

Heel wat luchtvaartmaatschappijen weigeren de Brusselse boetes te betalen. Ik begrijp hun argumenten. Het is echter aan de federale regering om vliegroutes uit te stippelen die rekening houden met de onmiddellijke nabijheid van een dichtbevolkte stad en met de Brusselse regelgeving. Ik heb altijd heel duidelijk gesteld dat wij onze geluidsnormen niet zullen aanpassen, zeker nu de wettelijkheid ervan is bevestigd door

encore mais figurent bien au programme. Certaines décisions sont bonnes, comme celle du Ring, d'autres le sont beaucoup moins, comme celles qui impliquent le survol de nouveaux quartiers.

Vous vous inquiétez également, M. Pinxteren, du projet de M. Wathelet d'installer un équipement de guidage ILS sur la piste 07L afin de pouvoir recourir à des atterrissages plus fréquents sur cette piste, c'est-à-dire au dessus de Bruxelles. Ce projet nous inquiète également, car il engendrerait des nuisances supplémentaires pour les quartiers du nord tels que Jette et Laeken.

Nous avons donc rappelé à M. Wathelet que le gouvernement bruxellois s'oppose catégoriquement - l'accord de gouvernement est formel - à un usage intensif et régulier de la piste 07 gauche comme piste d'atterrissage via l'installation d'un système ILS sur celle-ci. Nous l'avons donc informé que nous combattons tout projet qui irait dans ce sens.

(poursuivant en néerlandais)

Il serait logique que toute décision de créer ou de modifier une route aérienne soit soumise à une évaluation préalable des incidences environnementales, comme c'est le cas pour des aspects de sécurité et de capacité de l'aéroport. Ce n'est malheureusement pas le cas actuellement. Et ce ne devrait pas être à la Région d'effectuer l'évaluation environnementale de telles décisions.

(verder in het Frans)

Nous avons donc demandé à M. Wathelet que les adaptations de routes envisagées fassent l'objet d'une évaluation environnementale. Cette évaluation devrait démontrer que ces nouvelles routes engendrent une diminution du nombre de personnes exposées au bruit des avions et proposer des alternatives si tel n'est pas le cas. Nous n'avons malheureusement pas reçu de réponse à cette demande. Il est trop tôt, M. Van Damme, pour mesurer une augmentation des nuisances pour les Bruxellois ou une hausse du nombre d'amendes, car seule une partie du plan est pour l'instant appliquée. Cela fera toutefois l'objet d'une analyse sur plusieurs mois, en comparaison avec les résultats des années précédentes. Nous disposons d'un cadastre du bruit à jour mais nous devons

de Raad van State, het Grondwettelijk Hof en het Europees Hof van Justitie.

In 2010 had ik aan Leefmilieu Brussel gevraagd om de impact van het plan-Schouppe te onderzoeken. Die conclusies blijven actueel, aangezien op een verandering na hetzelfde plan van toepassing is. Volgens die simulaties zou het plan meer zones en personen treffen, namelijk 28,8% meer personen 's nachts, 8,8% meer personen overdag en 11,9% 's avonds.

Die simulatie werd evenwel uitgevoerd zonder het exacte verkeer op die verschillende routes te kennen. Er moet dus voorzichtig met die cijfers worden omgesprongen. Wij begrijpen echter niet hoe de heer Wathelet kan aankondigen dat het aantal getroffen personen dankzij zijn plan zal dalen van 450.000 naar 65.000. In onze brief hebben wij meer uitleg gevraagd over die cijfers, die totaal in strijd zijn met onze simulaties.

Niemand is gebaat bij overhaaste beslissingen. Het Brussels Gewest heeft nooit voor de frontale aanval gekozen, maar voor de dialoog, zonder evenwel op onze wetgeving terug te komen. Wij hebben nog altijd de vaste wil om een samenwerkingsakkoord te bereiken en een onafhankelijk controleorgaan op te richten. Het is mijn inziens een grove vergissing om een plan in te voeren waarover geen politiek akkoord bestaat. Dat leidt alleen maar tot confrontaties en gerechtelijke acties. De grote verliezers zijn de burgers en de luchtvaartmaatschappijen.

Ik betreur dat onze laatste brief en onze laatste verzoeken onbeantwoord zijn gebleven. Wij zullen echter de druk op de ketel houden.

attendre l'application du nouveau plan, en espérant certaines modifications d'ici le mois de janvier. Je ne pense donc pas que nous aurons de réponse avant l'été.

M. Pinxteren, je ne peux pas répondre à votre question concernant le nombre et le type d'avions qui seraient envoyés sur les différentes routes. Ceci relève de la compétence du gouvernement fédéral.

Je voudrais conclure en vous disant qu'il est plus que jamais nécessaire que les routes aériennes et les procédures de vol tiennent compte des normes de bruit en vigueur en Région de Bruxelles-Capitale, dans le but de protéger la santé de la population, mais aussi de garantir un cadre juridique clair pour les compagnies aériennes.

Je suis attentive au message des ces dernières, que nous avons encore rencontrées récemment, et dont certaines menacent de quitter l'aéroport de Bruxelles National (parfois toutefois pour d'autres raisons que celles qu'elles invoquent officiellement). C'est cependant au gouvernement fédéral qu'incombe la responsabilité d'établir des procédures de vol qui tiennent compte du fait que l'aéroport est situé à proximité immédiate d'une ville densément peuplée et d'une Région qui possède depuis plusieurs années une réglementation maintes fois attaquée en justice, mais toujours à tort.

Les compagnies s'adressent à nous en disant qu'elles refusent de payer des amendes. Je les comprends et les invite à interpeller le gouvernement fédéral pour lui demander pourquoi il trace des routes qui contreviennent à une réglementation qui leur impose de payer des amendes. J'ai été claire vis-à-vis des compagnies : la Région ne va pas supprimer ses normes de bruit, d'autant moins que leur légalité a été confirmée par le Conseil d'État, la Cour constitutionnelle et la Cour de justice de l'Union européenne.

En termes de cadastre, je rappelle que j'avais déjà chargé Bruxelles Environnement de réaliser une simulation de l'impact du plan Schouppe en 2010. Aujourd'hui, les conclusions restent à peu près identiques puisque, hormis une modification, c'est quasiment le même plan qui est appliqué. Cette simulation concluait que la mise en application du plan risque manifestement d'augmenter les

surfaces et le nombre de personnes pouvant être exposées au bruit des avions. L'augmentation du nombre de personnes survolées serait ainsi potentiellement de 28,8% la nuit (entre 23h00 et 07h00), de 8,8% la journée et de 11,9% le soir.

Cette simulation a toutefois été effectuée sans connaître le trafic exact qui empruntera les différentes routes. Ses résultats doivent donc être pris avec des pincettes. Quoi qu'il en soit, nous ne nous expliquons absolument pas comment M. Wathelet peut annoncer que son plan réduira le nombre de Bruxellois survolés de 450.000 à 65.000 habitants. Ces chiffres ne tiennent absolument pas la route ! Dans notre courrier, nous lui demandons également une explication sur ces chiffres qui sont en contradiction totale avec nos estimations.

Je ne doute pas, malheureusement, que nous allons revenir sur le sujet. Dans ce dossier difficile, nous savons de longue date que personne n'est jamais gagnant en faisant des sorties prématurées sur la question. Depuis 2004, c'est la stratégie suivie par la Région bruxelloise, à savoir une stratégie non pas frontale mais de dialogue, sans toutefois faire un pas en arrière par rapport à notre législation. Nous avons toujours la volonté de trouver un accord de coopération, de créer un institut des nuisances sonores indépendant du pouvoir politique, et je pense que c'est une erreur fondamentale de lancer un plan sans accord autour de la table. Nous sommes alors repartis dans des confrontations, dans d'éventuelles actions juridiques et les perdants dans cette histoire sont tant les citoyens que les compagnies aériennes.

Je regrette évidemment que notre dernière lettre et nos derniers appels soient restés sans réponse. Nous n'allons cependant pas lâcher prise et poursuivre nos interpellations. Le mois de janvier sera crucial puisque c'est alors que le nouveau plan doit entrer en application. Je regrette de ne pas encore pouvoir vous présenter aujourd'hui un bel accord.

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Pourrions-nous disposer des documents cités par la ministre, à savoir la projection faite par Bruxelles Environnement ainsi que les courriers ?

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito (*in het Frans*).- *Kunt u ons de documenten bezorgen die u vermeldt, zoals de brieven en de simulaties?*

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Oui.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Merci pour le caractère très complet de votre réponse, qui illustre une nouvelle fois la complexité de ce dossier. Je voudrais mettre en lumière certains éléments qui me semblent essentiels.

Il est erroné et inacceptable d'argumenter qu'il ne s'agit pas du plan Wathelet ; que ce dernier ne ferait qu'appliquer le plan Schouppe. Nous avons tout de même pu constater que des modifications ont été apportées au plan Schouppe. C'est notamment le cas du virage vers l'est dont vous avez parlé, de la balise d'Huldenberg et de la dispersion de ces virages à gauche, qui risque de toucher de nouvelles communes au décollage. Ces adaptations ne figurent pas dans le plan Schouppe. Ce sont des évolutions décidées par le gouvernement fédéral et son secrétaire d'État à la Mobilité. Un autre élément nouveau est la volonté d'installer un système ILS pour faciliter l'atterrissage sur la piste 07 gauche.

Ces éléments ne figuraient pas dans le plan Schouppe et se retrouvent aujourd'hui dans le calendrier décisionnel pour le mois de janvier. Cela risque de poser un réel problème, tant pour les Bruxellois que pour les compagnies aériennes. Nous ne pouvons pas nous cacher derrière l'argument consistant à dire "ce n'est pas moi, c'est M. Schouppe". Cet aveu de faiblesse n'est pas admissible. Il est du devoir et de la mission d'un ministre, d'un secrétaire d'État et d'un gouvernement fédéral de prendre en compte l'intérêt des Bruxellois, de leur qualité de vie et de leur santé dans ce dossier.

Par ailleurs, il est également incorrect de répéter ici, en tant qu'élus bruxellois, que les nouvelles mesures touchent moins les Bruxellois, alors que Bruxelles Environnement a démontré le contraire. Relayer de fausses informations qui vont à l'encontre de l'intérêt de notre Région, et surtout de ses habitants, est déloyal, paradoxal et évidemment dommageable.

Vous avez rappelé l'intérêt des normes de bruit, ainsi que l'importance du nombre d'infractions (60%) commises entre 6 heures et 7 heures. On ne

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, ministre (*in het Frans*).- *Geen probleem.*

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *Het is verkeerd en onaanvaardbaar om te beweren dat er eigenlijk geen plan-Wathelet bestaat en dat staatssecretaris Wathelet enkel het plan-Schouppe uitvoert. We hebben immers vastgesteld dat de federale regering een aantal zaken heeft gewijzigd aan het plan-Schouppe.*

In januari zou de beslissing over het plan-Wathelet vallen. Zowel voor de Brusselaars als voor de luchtvaartmaatschappijen zou dat tot ernstige problemen leiden. Het gaat niet op om de verantwoordelijkheid af te schuiven op de heer Schouppe. De federale regering heeft de plicht om rekening te houden met de Brusselaars, hun levenskwaliteit en gezondheid.

Het is ook larie om te beweren dat de Brusselaars weinig last zullen hebben van de nieuwe maatregelen. Leefmilieu Brussel heeft immers al aangetoond dat dat niet klopt. Het getuigt van een gebrek aan loyaliteit om informatie te verspreiden die de belangen van het Brussels Gewest schaadt.

U verwees naar de geluidsnormen en het hoge aantal overtredingen tussen 6 en 7 uur 's ochtends. Er moet een oplossing worden gevonden, zowel in het belang van de Brusselaars als in dat van de luchtvaartmaatschappijen, die voortdurend boetes krijgen.

Ik heb het altijd absurd gevonden dat mensen hun gras niet mogen maaien op zondag, maar dat grote vliegtuigen wel vanaf 6 uur 's ochtends over de stad mogen razen.

Ik dring aan op de oprichting van een controleinstantie en op een resolutie over vliegtuiglawaai tussen 6 en 7 uur 's ochtends.

Bij elk vluchtplan zou er ook aandacht naar controle moeten gaan. Daarvoor kan men zich laten inspireren door grote stedenbouwkundige projecten, waarvoor er altijd milieu-effectenstudies worden uitgevoerd en die stevast gepaard gaan met overleg.

In dit dossier worden er echter beslissingen

peut dès lors que plaider pour qu'une réflexion soit menée sur ce créneau horaire très délicat pour les Bruxellois. Cette situation est également dommageable pour les compagnies aériennes qui se voient infliger des amendes à répétition.

J'ai toujours été étonné par le fait que l'on interdît aux gens de tondre leur pelouse le dimanche, mais que l'on autorise des gros porteurs à survoler la ville à partir de 6 heures du matin. Les autorités compétentes semblent ne pas s'émouvoir de cette complète aberration.

Au-delà des éléments qui ont été rappelés par vous-même et mes collègues concernant, entre autres, la création d'un institut de contrôle, la résolution du problème du créneau horaire situé entre 6 heures et 7 heures demeure une priorité.

La mise en œuvre systématique d'un élément de contrôle devrait être prévue pour tous les plans de survol. Celui-ci pourrait s'inspirer des dispositifs existants pour les grands projets urbanistiques, qui prévoient d'effectuer une étude d'incidences environnementales, d'évaluer les conséquences de l'une ou l'autre décision et d'organiser des concertations.

Dans le dossier qui nous occupe, les décisions sont par contre prises sans la moindre forme de concertation avec les gouvernements régionaux concernés.

L'objectivation des plans, des mesures et des décisions est indispensable. La mise en place d'un institut de contrôle commence à relever du vœu pieux plutôt que d'une véritable opportunité d'objectiver la situation.

Nous espérons que les différents partis du gouvernement fédéral seront sensibles à l'appel des élus bruxellois et au courrier du gouvernement bruxellois concernant les différents points évoqués. L'heure est grave. La situation n'ira pas en s'améliorant. En tant qu'élus bruxellois, nous allons inmanquablement pâtir de cette situation et nous avons la responsabilité de trouver des solutions.

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

genomen zonder enige vorm van overleg met de betrokken gewestregeringen.

De hele besluitvorming moet op een objectievere manier tot stand komen. De oprichting van een controle-instantie heeft eerder iets weg van een vrome belofte dan van een echte poging om een objectieve kijk op de situatie te krijgen.

Ik hoop dat de federale regering oor zal hebben voor de grieven van het Brusselse parlement en de Brusselse regering. We gaan er niet op vooruit. Het is onze verantwoordelijkheid om naar oplossingen te zoeken.

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Depuis deux ans, vous ne faites que répéter que vous vous efforcez de convaincre vos collègues au niveau fédéral de ne pas mettre ce plan à exécution à cause de son impact négatif pour de nombreux Bruxellois. Vous poursuivez avec Melchior Wathelet les négociations entamées avec Etienne Schouppe, mais butez à chaque fois sur le même refus, dont les Bruxellois subissent les conséquences.*

Deux conclusions s'imposent aujourd'hui : la première est que la partie la plus problématique du plan est entrée en vigueur, puisque la route du canal, qui génère le plus de nuisances pour les Bruxellois, est opérationnelle.

La seconde est que le secrétaire d'État Wathelet ne voit pas, pour l'instant, d'intérêt à vous rencontrer puisqu'il n'a pas réagi depuis votre courrier de la fin juillet.

Il ne nous reste malheureusement qu'une seule solution, à savoir obliger les autorités fédérales à changer leur fusil d'épaule en exigeant de lourdes astreintes.

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

Mme Caroline Persoons.- Les FDF déposeront demain un ordre du jour motivé. Je l'enverrai aussi aux autres intervenants et groupes afin qu'ils puissent le cosigner ou l'amender, s'ils le veulent.

(Colloques)

De heer Jef Van Damme.- Het antwoord van de minister was opnieuw volledig, maar ook erg verontrustend. Eigenlijk vertelt u al twee jaar hetzelfde. U zegt dat u uw federale collega's ervan probeert te overtuigen om het plan niet uit te voeren, omdat er voor veel Brusselaars een groot probleem is. U probeert met staatssecretaris Melchior Wathelet een gesprek aan te knopen om hem te overtuigen. Voordien deed u dat met toenmalig staatssecretaris Etienne Schouppe. U gaat onderhandelen over een nieuw akkoord. Ik begrijp echter dat u telkens weer een negatief antwoord krijgt. Elke keer opnieuw wordt u opzijgezet en is de Brusselaar het slachtoffer.

Ik stel vandaag twee zaken vast. Een eerste conclusie is dat het meest problematische deel van het plan is uitgevoerd. De kanaalroute is namelijk operationeel. Dat is de route die het meest overlast genereert voor de Brusselaar.

Een tweede conclusie is dat de federale overheid - en met name staatssecretaris Wathelet - momenteel niet geïnteresseerd is om met u een gesprek aan te gaan. U hebt sinds uw brief van eind juli geen antwoord meer gekregen. Drieënhalve maand later is nog geen nieuwe vergadering gepland. Blijkbaar zijn alle bruggen opgeblazen. Dat is wel een heel problematische situatie.

Het enige middel dat ons nog rest, is de federale overheid met zeer zware boetes te dwingen om het geweer van schouder te veranderen. Dat is natuurlijk een rampzalige situatie.

We kunnen dus niet anders dan samen met u vaststellen dat er geen hoop op beterschap is.

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (*in het Frans*).- *Het FDF zal morgen een gemotiveerde motie indienen en zal de andere fracties vragen die mee te ondertekenen, als ze dat willen.*

(Samenspraak)

Ordres du jour – Dépôt

M. le président.- Un ordre du jour motivé est annoncé par Mme Caroline Persoons.

(voir annexes p. 65)

~~INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF~~

~~À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,~~

~~concernant "le déploiement de la technologie 4G à Bruxelles".~~

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

M. Vincent De Wolf.- Les titres de la presse sont sans ambiguïté : "Mobistar et Base snobent à leur tour Bruxelles dans le déploiement de la 4G", "La norme de rayonnement qui empêche le déploiement du 4G à Bruxelles" ou encore "Pourquoi ça coince à Bruxelles : Evelyne Huytebroeck s'oppose aux opérateurs sur les normes d'émissions. Résultat : tout est bloqué."

Bruxelles a adopté une norme de puissance de rayonnement des antennes limitée à 3V/m. Selon les opérateurs, elle rend déjà difficile la cohabitation des technologies 2G et 3G et empêcherait le développement de la technologie 4G au sein d'un réseau bruxellois congestionné. Les opérateurs soulèvent les problèmes relatifs à la nécessaire implantation de nouvelles antennes, à la

Moties – Indiening

De voorzitter.- Een gemotiveerde motie wordt door mevrouw Caroline Persoons aangekondigd.

(zie bijlagen blz. 65)

~~INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF~~

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

~~betreffende "de verspreiding van de 4G-technologie in Brussel".~~

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

De heer Vincent De Wolf (*in het Frans*).- *De voltallige pers schrijft dat Mobistar Brussel buiten het nieuwe 4G-netwerk laat omwille van de strenge Brusselse stralingsnormen.*

Die norm bedraagt 3 V/m per antenne. Volgens de operatoren bemoeilijkt dat al het samengaan van 2G en 3G-technologie en maakt het de ontwikkeling van 4G-technologie onmogelijk. Zij verwijzen naar moeilijkheden met de inplanting van nieuwe antennes, meer bepaald de zware stedenuwkundige procedures, het gebrek aan plaats en de hoge kostprijzen.

De Brusselaars zullen dus niet als eersten kunnen genieten van deze nieuwe technologie, waarmee ze via een draagbare telefoon tien keer sneller op