

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

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de gezondheidseffecten van
ultrafijnstof afkomstig van het
luchtverkeer".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN,

betreffende "de impact van het
luchtverkeer op de luchtvervuiling in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS,

betreffende "de conclusies van de Think
Tank Hart Europa – luchthaven van
Zaventem over de uitstoot van fijn en
ultrafijn stof door boven de hoofdstad
vliegende vliegtuigen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS,

betreffende "de luchtvervuiling afkomstig
van de luchthaven".

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

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 "les effets sur la santé des
particules ultra-fines liées au trafic aérien".

INTERPELLATION JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

concernant "les conséquences du trafic
aérien sur la pollution atmosphérique en
Région de Bruxelles-Capitale".

INTERPELLATION JOINTE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS,

concernant "les conclusions du Think Tank
Cœur-Europe - aéroport de Zaventem sur
les émissions de particules fines et
ultrafines émises par les avions survolant la
capitale".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CAROLINE PERSOONS,

concernant "la pollution respiratoire en
provenance de l'aéroport".

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

De heer Jef Van Damme (sp.a) *(in het Frans).*- *Fijne stofdeeltjes veroorzaken niet alleen talloze problemen met de luchtwegen, maar ook hart- en vaatziekten, de belangrijkste doodsoorzaak in België.*

(verder in het Nederlands)

Een recente studie van het Nederlands onderzoeksinstituut TNO toont aan dat vliegverkeer mogelijk een belangrijke bron van ultrafijn stof is. Uit die studie over de luchthaven van Schiphol blijkt dat de hoeveelheden ultrafijn stof in de woonwijken rond de luchthaven twee- tot driemaal hoger liggen dan normaal.

Op Schiphol wordt ultrafijn stof vooral uitgestoten door vliegtuigen die opstijgen, wat logisch is, want tijdens die fase verbruiken ze veel meer brandstof. De uitstoot van een opstijgend vliegtuig ligt dan ook 50% hoger dan die van een landend vliegtuig, en 100% hoger dan die van een taxiënd vliegtuig.

Het instituut IRAS van de universiteit van Utrecht stelde op basis van het TNO-onderzoek dat de risico's voor de omwonenden van Schiphol vergelijkbaar zijn met wonen in de buurt van een snelweg. We weten allemaal hoe gevaarlijk dat is.

Ultrafijn stof bevat heel kleine deeltjes en dringt daarom diep in de longen door. Blootstelling aan verhoogde concentraties zou tot gezondheidsproblemen kunnen leiden. Verder onderzoek is natuurlijk nodig, want ultrafijn stof is zeer specifiek en kan niet zomaar gelijkgesteld worden met stoffen waarvan vaststaat dat ze schadelijk zijn voor de mens.

Een bijkomend element is dat fijn stof vooral door de wind verplaatst wordt en dus van de stad weggeblazen wordt. Driekwart van de tijd waait in het Brussels Gewest een zuidwestenwind. Dat is ook de reden waarom we zo veel vliegtuiglawaai krijgen, want vliegtuigen stijgen tegen de wind op. Tegelijk betekent dat dat het fijn stof hoofdzakelijk ten oosten van Brussel terechtkomt.

Er zijn wetenschappers die beweren dat het Nederlandse onderzoek niet relevant is, maar ik heb het toch diagonaal doorgenomen. Het valt op dat de studie de andere kant van Amsterdam als referentiezone neemt, waar het probleem zich niet voordoet. Er is dus wel degelijk een verschil

M. Jef Van Damme (sp.a).- Je voudrais d'abord vous présenter mes excuses et vous remercier tous d'avoir eu la gentillesse de bien vouloir reporter cette interpellation à la suite de mon absence lors de la dernière réunion.

Ce sujet est extrêmement important : les particules fines ne provoquent pas seulement de nombreux problèmes respiratoires, mais aussi des maladies cardio-vasculaires, qui sont la cause la plus importante de mortalité en Belgique.

(poursuivant en néerlandais)

Une récente étude de l'Institut néerlandais de recherche TNO pointe le trafic aérien à l'aéroport de Schiphol comme une importante source de particules ultra-fines. Cette étude se base sur des analyses effectuées dans les quartiers résidentiels proches de l'aéroport, où les concentrations en particules ultra-fines seraient deux à trois fois plus élevées que la normale.

La pollution émise est 50% plus importante au décollage - la phase durant laquelle les avions consomment le plus de carburant - qu'à l'atterrissage, et 100% plus élevée qu'en phase de roulage.

L'institut IRAS de l'université d'Utrecht conclut de cette étude du TNO que les risques encourus par les riverains de Schiphol sont comparables à ceux auxquels sont exposées les personnes habitant à proximité d'une autoroute.

Les particules ultra-fines ont la capacité de pénétrer profondément dans les poumons. Une exposition à des concentrations élevées de celles-ci constitue un facteur de risque pour la santé.

La zone de pollution dépend de la direction du vent, qui disperse les particules. Les trois quarts du temps, le vent souffle du sud-ouest à Bruxelles. C'est ce qui explique que la concentration de particules est plus élevée à l'est de notre Région.

Nous avons besoin d'une étude comparable pour Bruxelles et la Belgique, éventuellement avec la collaboration des autres Régions, étant donné la spécificité de la situation bruxelloise.

L'étude néerlandaise ne pourrait-elle pas constituer un bon incitant pour la réalisation d'une telle étude à Bruxelles ?

tussen de wijken ten oosten en de wijken ten westen van Amsterdam.

Ook in Brussel en België is er onderzoek nodig. Gezien de specifieke Brusselse situatie zullen we dat onderzoek wellicht samen met de andere gewesten moeten voeren.

Misschien kan de Nederlandse studie een aanleiding zijn om zo'n onderzoek ook in Brussel, eventueel samen met Vlaanderen, uit te voeren?

Hoe analyseert u de Nederlandse gegevens? Meent u dat ze relevant zijn? Wat voor onderzoeken plant u? Wat kunnen we aan het probleem doen? Buiten het sluiten van de luchthaven, wat voor mij geen optie is, zie ik momenteel weinig alternatieven, tenzij de plaatsing van roetfilters op vliegtuigen. Dat laatste lijkt me echter evenmin een realistische oplossing.

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Volgens de website van Leefmilieu Brussel "vormen menselijke activiteiten de belangrijkste bron van luchtverontreiniging in grote agglomeraties. De situatie is in ons gewest niet zo alarmerend als in andere Europese grootsteden, maar ze blijft zorgwekkend. Brussel heeft geen zware industrie op zijn grondgebied: de luchtuitstoot komt dus in de eerste plaats van verwarmingsinstallaties, autoverkeer en een aantal onduidelijke bronnen".*

Bij de opstelling van het Lucht- en Klimaatplan in 2002 heeft Leefmilieu Brussel een aantal vaststellingen gedaan: "het transport draagt de grootste verantwoordelijkheid voor de vermindering van de luchtkwaliteit. Het ligt aan de basis van de uitstoot van 91% van koolstofmonoxide (CO), 89% van de koolwaterstoffen (HAP), 57% van de stikstofoxiden (NOx), 44% van de vluchtige organische stoffen (VOS) en 19% van koolstofdioxide (CO2). Sommige pollutanten uitgestoten door het verkeer, liggen aan de basis van pieken in troposferisch ozon en de versterking van het broeikaseffect".

Werd er bij de update van deze studie een meer

Cette étude néerlandaise est-elle pertinente à vos yeux? Quel type de recherches entendez-vous entamer? Quelles sont les solutions réalistes envisageables?

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Il s'agit ici d'interpellations convergentes, puisque nous avons tous lu la même étude et sans doute rencontré les mêmes personnes, qui s'appuient sur cette étude pour émettre une série de réflexions sur l'avenir de l'aéroport de Bruxelles-National.

Comme le site de Bruxelles Environnement le précise, "les activités humaines constituent la principale source de pollution atmosphérique dans les grandes agglomérations. Même si la situation de notre Région n'est pas aussi alarmante que celle d'autres métropoles européennes, elle n'en demeure pas moins préoccupante. Bruxelles ne compte aucune industrie lourde sur son territoire : les émissions atmosphériques proviennent donc essentiellement du chauffage, du trafic automobile et d'une multitude d'autres sources diffuses".

Lors de la rédaction du Plan air climat en 2002, les constats suivants ont été observés par Bruxelles Environnement : "Le transport est le principal responsable de la dégradation de la qualité de l'air. Il est à l'origine de 91% des émissions de monoxyde de carbone (CO), de 89% des émissions d'hydrocarbures, de 57% des émissions d'oxydes d'azote, de 44% des émissions de composés organiques volatils et de 19% de celles

gedetailleerde analyse gedaan van deze vervuiling, met name van de luchtvervuiling en de vervuiling door het luchtverkeer?

Een recente Nederlandse studie heeft de impact van luchthavenverkeer op de luchtvervuiling geanalyseerd rondom Schiphol. De mortaliteit rondom deze luchthaven blijkt omwille van fijn stof 3 à 6% hoger te liggen dan het gemiddelde. De vervuilde zone is afhankelijk van de windrichting en de concentraties fijn en ultrafijn stof zijn maximaal op ongeveer zeven kilometer benedenwinds vanaf het vertrekpunt. Voor ons betekent dit dat Brussel in zijn totaliteit of een groot deel van Vlaams-Brabant hier onder lijdt. Het behoud van de luchthavenactiviteiten is dan wel belangrijk, wij zullen toch eerst en vooral de levenskwaliteit en de gezondheid van de omwonenden verdedigen.

Heeft Leefmilieu Brussel de impact van het vliegverkeer op de luchtvervuiling al kunnen meten? Zo ja, wat zijn de bevindingen? Zo niet, hebt u technische of wettelijke maatregelen genomen zodat dit in de toekomst mogelijk wordt, onder meer in het kader van het nieuwe Lucht-, Klimaat- en Energieplan?

Wordt er een bijzondere aandacht besteed aan deze vervuiling? Als deze vervuiling bewezen wordt, welke hefboven kan het gewest dan gebruiken om deze grensoverschrijdende vervuiling aan te klagen en te bestrijden?

de dioxyde de carbone. Certains de ces polluants sont notamment à la base des pics d'ozone atmosphérique et du renforcement de l'effet de serre".

Lors de l'actualisation de l'étude de 2002, une analyse plus fine de ces pollutions diffuses a-t-elle été opérée, notamment en matière de pollution atmosphérique et de pollution liée au trafic aérien ?

Une récente étude néerlandaise s'est penchée sur l'impact des activités aéroportuaires sur la pollution de l'air autour de l'aéroport de Schiphol. Elle estime que la mortalité aux alentours de cet aéroport est supérieure de 3% à 6% à la moyenne, à cause des particules ultra-fines dégagées par le mode de transport aérien.

Comme le relève le collectif Cœur-Europe, "compte tenu de la toxicité supérieure des particules ultra-fines (10 à 400 nanomètres), cette augmentation de mortalité supplémentaire conforte tristement l'ensemble des études menées depuis plusieurs années sur les particules fines et ultra-fines, qui estiment toutes l'augmentation de mortalité annuelle à 0,5% par 10 microgrammes de particules par mètre cube".

Toujours d'après l'étude néerlandaise, la zone de pollution dépend de la direction des vents et les concentrations en particules fines et ultra-fines sont maximales à environ sept kilomètres sous le vent du point de décollage. En fonction du vent, cela signifie donc que, soit tout Bruxelles, soit une partie conséquente du Brabant flamand, est concernée. On peut dès lors défendre le maintien absolu de l'aéroport et de ses activités, mais nous privilégions le maintien de la qualité de vie et de la santé des riverains. Ensuite, nous verrons ce que nous pouvons faire pour mettre l'économie au service des habitants et de la ville.

Considérant le positionnement de l'aéroport de Bruxelles-National à Zaventem, en bordure de notre Région, il va de soi qu'une partie de ces particules fines et ultra-fines, en fonction de l'orientation du vent, se répandent à Bruxelles. Un tiers du temps, le vent souffle en direction de l'ouest et amène ces particules fines sur Bruxelles.

En ce qui concerne la pollution de l'air liée au transport, Bruxelles Environnement est-elle en mesure d'identifier et de préciser l'impact du trafic

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

De heer Marc-Jean Ghysseels (PS) (*in het Frans*).- *De luchthaven van Zaventem is al berucht voor de geluidsoverlast die ze veroorzaakt en ze zal dat binnenkort ook voor de luchtvervuiling zijn.*

Dagelijks verbruiken vliegtuigen er immers meer dan 300.000 liter kerosine, wat ernstige vervuiling veroorzaakt. De Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) betwist dat die vervuiling van het vliegverkeer afkomstig is, omdat de gecontroleerde deeltjes tussen 2,5 en 10 µm groot zouden zijn, terwijl de deeltjes die vliegtuigen achterlaten minder dan 1 µm groot zijn.

Kunt u bevestigen dat de deeltjes die de luchthavenactiviteiten uitstoten niet dezelfde zijn als de deeltjes die het wegverkeer uitstoot? De Europese regelgeving behandelt alleen de deeltjes tussen 2,5 en 10 µm. Meet Ircel ook de concentratie van andere, ultrafijne stofdeeltjes?

Voerde het Brussels Gewest al meetcampagnes voor die ultrafijne stofdeeltjes uit? Zult u in het nieuwe gewestelijk plan voor lucht, klimaat en energie alleen rekening houden met de in de Europese regelgeving beoogde deeltjes, of krijgen we ook uitgebreide metingen van de kleinere deeltjes?

Gaat u in het kader van dat nieuwe plan ook met gezondheidswerkers overleggen?

aérien ? Dans l'affirmative, quel est-il ? Dans le cas contraire, avez-vous pris des dispositions techniques ou légales pour que cela puisse être le cas à l'avenir, notamment dans le cadre du nouveau Plan régional air-climat-énergie ?

Un système de mesure et une attention particulière sont-ils consacrés à cette pollution ? Enfin, si cette pollution est avérée, quels sont les leviers actionnables par la Région en vue de dénoncer et de combattre une telle pollution transfrontalière ?

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

M. Marc-Jean Ghysseels (PS).- Si notre aéroport est connu dans le monde pour ses nuisances sonores, il le sera donc bientôt également pour sa pollution atmosphérique.

En effet, ce sont plus de 300.000 litres de kérosène qui y sont brûlés quotidiennement par les avions, ce qui génère une pollution considérable. La Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) conteste le fait que ces pollutions sont générées par l'aéroport. Les particules contrôlées seraient en effet comprises entre 2,5 et 10 microns, alors que les particules produites par les avions seraient inférieures à un micron.

Pouvez-vous confirmer que le type des particules émises par l'activité aéroportuaire n'est pas similaire à celui des particules principalement émises par le trafic routier ? La cellule Celine mesure-t-elle des catégories de particules plus fines que celles visées par la réglementation européenne, soit entre 2,5 et 10 microns ? Par conséquent, la Celine mesure-t-elle la concentration en particules ultra-fines inférieures à 1 micron, semblables à celles qui seraient émises par les activités aéroportuaires ?

La Région bruxelloise a-t-elle déjà mené des campagnes de mesures relatives à ces particules ultra-fines ? Dans la perspective de la mise à jour du prochain Plan régional air-climat-énergie, comptez-vous vous limiter à la prise en considération des seules catégories de particules fines visées par la réglementation européenne, ou peut-on espérer voir les mesures étendues aux particules inférieures à 2,5 microns ?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Caroline Persoons (FDF) (in het Frans).- *Volgens de recente studie van het platform Cœur-Europe is Zaventem "niet alleen van alle Europese luchthavens degene die de meeste inwoners treft maar ook de voornaamste bron van luchtvervuiling voor Brussel en de omliggende gemeentes in Vlaams-Brabant". Daarbij komt ook de geluidsoverlast. Heel wat studies tonen de negatieve gevolgen aan van deze vormen van vervuiling op de inwoners. De belangrijke link tussen leefmilieu en gezondheid komt echter onvoldoende aan bod in de maatregelen voor economische ontwikkeling, vooral als het om de luchthaven gaat.*

Heel wat landen hebben epidemiologische onderzoeken gedaan rond luchthavens, zoals bijvoorbeeld Schiphol of Charles de Gaulle. De epidemiologie bestudeert populaties en geen individuen en maakt gebruik van gezondheidsfactoren, beschrijvingsmethodes en meetinstrumenten die verschillend zijn van die van de klinische geneeskunde. Ik vind dat we een epidemiologische studie moeten uitvoeren om de gevolgen van een luchthaven die vlakbij dichtbevolkte gebieden is gelegen, te onderzoeken.

De FDF-fractie diende drie jaar geleden al een resolutie in met de vraag een epidemiologische studie uit te voeren over de impact op de gezondheid van luchthavenactiviteiten en luchtverkeer op populaties die onder de vluchtroutes wonen. U hebt aan Leefmilieu Brussel gevraagd welke impact de vluchten hebben op de luchtvervuiling en de gezondheid.

Waaruit bestaat de taak die u aan Leefmilieu Brussel hebt toevertrouwd, precies? Zal het rapport een epidemiologische studie bevatten? Hoe zal deze studie worden uitgevoerd?

Wordt er een wetenschappelijk comité samengesteld om de krachtlijnen van een epidemiologisch onderzoek van de gevolgen op de

À ce titre, avez-vous prévu, dans le cadre de la confection du prochain Plan régional air-climat-énergie, de consulter des professionnels de la santé ?

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

Mme Caroline Persoons (FDF).- La source de nos interpellations est la même : l'étude récente publiée par la plate-forme Cœur-Europe, qui confirme la présence, dans les communes avoisinantes, de pollutions atmosphériques dues à la proximité de l'aéroport : "Zaventem est non seulement l'aéroport européen impactant le plus de riverains, mais également la première source de pollution respiratoire sur Bruxelles et les communes avoisinantes du Brabant flamand."

Cette pollution atmosphérique constitue un point négatif important pour les Bruxellois et les habitants de la périphérie. S'y ajoute la pollution sonore liée au survol de Bruxelles. En 1994 déjà, une étude publiée par M. André Looten, président de l'Union européenne contre les nuisances des avions (UECNA), avait porté sur le bruit émis par les aéroports internationaux. Une autre étude menée par des médecins d'Evere s'était penchée plus particulièrement sur les pollutions sonores émises depuis les axes de décollage de l'aéroport. Un rapport médical de 2008 relatif aux nuisances sonores avait, quant à lui, fait état de toutes les conséquences sur le système oto-rhino-laryngologique, sur le système cardiovasculaire, sur le système endocrinien, etc.

Ces quelques études, ainsi que l'analyse de la plate-forme Cœur-Europe, montrent les effets négatifs de ces pollutions sur la santé des habitants. Or, le lien important entre environnement et santé ne semble pas être suffisamment pris en considération dans les mesures de développement économique, particulièrement lorsqu'il s'agit de l'aéroport.

Dans différents pays, des études épidémiologiques ont été réalisées, concernant, par exemple, les aéroports de Schiphol ou de Paris-Charles-de-Gaulle.

Les enquêtes épidémiologiques sont un ensemble de méthodes de recherche procédant par enquêtes.

gezondheid van luchthavenactiviteiten te bepalen?

Hoe zult u met de randgemeenten en met het Vlaams en Waals Gewest samenwerken? Binnen welke termijn moet Leefmilieu Brussel het rapport klaar hebben?

Elles constituent donc un outil de décision qui prend de plus en plus d'importance pour le choix d'une politique de santé. En médecine clinique, l'épidémiologie s'intéresse à des groupes d'individus et non aux individus eux-mêmes, ce qui implique une approche des événements de santé, des outils de description et des outils de mesure différents de la médecine clinique.

Il me semble donc indispensable, à l'aide d'une étude épidémiologique, de mettre en évidence toutes les conséquences de la présence d'un aéroport à proximité de quartiers densément peuplés.

C'est pourquoi, le groupe des FDF avait déposé il y a trois ans une résolution demandant une étude épidémiologique sur l'impact sanitaire des activités aéroportuaires et du trafic aérien sur les populations vivant sous les couloirs aériens.

À la suite de l'étude de Cœur-Europe, vous avez donné mission à Bruxelles Environnement d'objectiver le survol en termes de pollution de l'air et d'impacts sur la santé. Les conclusions sont attendues dans un bref délai.

Quel est l'ordre de mission confié à Bruxelles Environnement ? Ce rapport constituera-t-il une véritable enquête épidémiologique ? Comment cette étude sera-t-elle réalisée ?

Un comité scientifique sera-t-il constitué pour déterminer les contours d'une enquête épidémiologique sur l'impact sanitaire des activités aéroportuaires ?

Quel type de collaboration sera-t-il mis en place avec les communes autour de la Région bruxelloise, ainsi qu'avec les Régions flamande et wallonne ?

Dans quel délai Bruxelles Environnement doit-elle remettre ce rapport sur l'objectivation du survol en termes de pollution de l'air et d'impact sur la santé ?

Samengevoegde bespreking

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

Discussion conjointe

Mme la présidente. - La parole est à Mme d'Ursel.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans)*.- *Naar aanleiding van de conclusies van het platform Cœur-Europe heb ik u enkele weken geleden een dringende vraag gesteld. U hebt toen het volgende aangekondigd:*

- een objectieve studie waarvan de resultaten op korte termijn beschikbaar zouden zijn;

- de resultaten van de studie die u in november 2014 al had aangekondigd over de vergelijking van alle Europese gegevens betreffende de invloed van vliegtuigen en hun vervuilende uitlaatgassen op de gezondheid.

Wat is de stand van zaken en beschikt u al over de resultaten van deze studies?

Hoe zal de regering het ultrafijn stof aanpakken dat afkomstig is van andere bronnen dan de uitstoot van vliegtuigen? Welke controle- en meetinstrumenten worden er gebruikt?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- De luchthaven van de Deense hoofdstad Kopenhagen voerde een plan voor de bescherming van haar personeel in. De luchthaven ijvert voor een strengere internationale reglementering inzake de uitstoot van zwavel, een van de bestanddelen van kerosine.

Bent u daarvan op de hoogte? Sluit het Brussels Gewest zich aan bij de vraag om het zwavelgehalte in brandstof terug te dringen? Zwavel draagt immers bij tot de luchtvervuiling.

Op verscheidene luchthavens overal ter wereld

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- À la suite des conclusions du groupe de réflexion Cœur-Europe, j'avais eu l'occasion de vous interroger par le biais d'une question d'actualité, il y a quelques semaines, sur l'avis et la position de vos services. Vous nous aviez annoncé deux choses :

- d'une part qu'une étude d'objectivation aurait lieu sur la question et que vous en attendiez les résultats dans un délai relativement court ;

- d'autre part, que vous attendiez les résultats de l'étude que vous annonciez en novembre 2014 sur la comparaison de tout ce qui existe actuellement en Europe concernant les effets des avions en termes de santé du fait de leurs émissions polluantes.

Je souhaiterais savoir où en sont ces deux études et ce que vous pourriez nous dire des résultats de celles-ci.

D'autre part, je souhaiterais savoir ce que le gouvernement a décidé de faire concernant les particules ultra-fines au-delà de la seule question des émissions provenant des avions. Pouvez-vous nous dire ce que vos services ont mis en place en termes d'instruments de contrôle et en termes de mesures, sans attendre le niveau européen ?

Enfin, cela me réjouit d'entendre aujourd'hui toutes ces interpellations demandant des mesures plus précises pour objectiver l'impact du survol de Bruxelles. C'est de bon augure pour soutenir la proposition d'ordonnance que j'ai déposée sur les particules ultra-fines.

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

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *L'aéroport de Copenhague a adopté un plan de protection de son personnel et prône une réglementation internationale plus sévère en matière d'émissions de dioxyde de soufre, l'un des composants du kérosène.*

Êtes-vous informée de cette démarche ? La Région bruxelloise se joint-elle à la demande de réduction de la teneur en soufre du carburant ?

L'impact sur la santé publique des concentrations de particules fines à proximité des aéroports n'avait jamais été étudié jusqu'ici, pour autant que

bleek de voorbije jaren uit metingen dat er zich op die plekken nogal wat fijn stof in de lucht bevindt. Voor zover ik weet, werd de impact op de volksgezondheid niet bestudeerd.

Het ultrafijn stof dat vliegtuigen uitstoten, is zo specifiek dat we het niet kunnen vergelijken met stoffen waarvan we wel al zeker weten dat ze schadelijk zijn voor de volksgezondheid.

Een Nederlands adviesbureau publiceerde informatie over fijnstof op luchthavens in een studie. Nederland verzamelt nu alle beschikbare literatuur daarover en voert bijkomend onderzoek uit rond de luchthaven van Schiphol. De resultaten worden deze zomer verwacht en kunnen ook voor het Brussels Gewest interessant zijn. Volgt u de Nederlandse studie op?

Hebt u plannen om een algemeen overzicht van de luchtkwaliteit op te stellen? Op de website van Leefmilieu Brussel vind ik alleen een globaal verslag uit 2008. Het zou geen slecht idee zijn om opnieuw alle factoren die de luchtkwaliteit beïnvloeden, te onderzoeken, tenzij er natuurlijk recent nog een studie werd uitgevoerd waarvan ik niet op de hoogte ben.

Als het om luchtvervuiling gaat, moeten we vooral met black carbon rekening houden. De grootste bron van luchtvervuiling blijft immers het vervoer over de weg: uit het verslag van Leefmilieu Brussel blijkt dat het wegverkeer voor 71% van de luchtvervuiling verantwoordelijk is.

In een nieuwe studie moet black carbon onderzocht worden, want het is een belangrijke indicator van de luchtvervuiling in het Brussels Gewest en wordt zowel door het verkeer als door de verwarmingsinstallaties veroorzaakt.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *In België werden twee studies gevoerd naar de gevolgen van het vliegverkeer op de luchtkwaliteit. De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) bestudeerde in 1997-1998 de luchtkwaliteit in het gebied rond de Luchthaven van Brussel-Nationaal. Het gaat dus om een vrij oude studie, waarvan ik u hier de conclusies zal verstrekken.*

je sache.

Les particules ultra-fines émises par les avions sont d'une nature si spécifique qu'elles ne peuvent être comparées aux particules dont nous connaissons avec certitude le caractère nocif pour la santé publique.

Les résultats des différentes études et analyses menées aux Pays-Bas devraient être disponibles cet été et pourraient se révéler intéressants pour la Région bruxelloise. Suivez-vous les études en cours ?

Les données publiées sur le site de Bruxelles Environnement datent déjà de 2008. Une nouvelle analyse de tous les facteurs influençant la qualité de l'air serait dès lors intéressante.

Il ressort du rapport de Bruxelles Environnement que le trafic routier est responsable à concurrence de 71% de la pollution atmosphérique.

Il serait intéressant que la prochaine étude se penche sur le carbone noir provenant du trafic routier et des installations de chauffage. C'est un indicateur important de la pollution atmosphérique en Région bruxelloise.

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Je vais, dans un premier temps, répondre aux questions globales. Je reviendrai ensuite sur les questions complémentaires.

Deux études ont été réalisées en Belgique pour évaluer l'impact du trafic aérien sur la qualité de l'air. La première est relativement ancienne, puisqu'elle date de 1997-1998. Réalisée par la

(verder in het Nederlands)

Om te beginnen hebben de verontreinigende stoffen die door vliegtuigen worden uitgestoten, uitsluitend een impact op de luchtkwaliteit op de grond op het moment van opstijgen en in een uiterst beperkte omtrek rond de baan. Zodra vliegtuigen hoogte nemen, beïnvloeden de verontreinigende stoffen die ze uitstoten de gemeten concentratie op de grond nog nauwelijks.

(verder in het Frans)

Bij metingen verderop, in Steenokkerzeel, op één kilometer van de start- en landingsbanen van de luchthaven, kon bij het overvliegen van de vliegtuigen geen gevoelige stijging van de belangrijkste vervuilende stoffen worden vastgesteld.

Uit de studie komt duidelijk naar voor dat het wegverkeer, de verwarmingsinstallaties en bepaalde industrieën veel meer vervuilende stoffen uitstoten dan de luchtvaart.

Het Instituut scientifique de service public (Issep) trok uit de studie die het in 2003-2004 in Bierset uitvoerde, dezelfde conclusies. Het kon geen enkele meetbare impact van de luchthavenactiviteit op de omgevingslucht vaststellen. De metingen werden over een voldoende lange periode en bij diverse weersomstandigheden uitgevoerd om de representativiteit ervan te garanderen.

Uit beide studies blijkt dat de uitstoot van vliegtuigen geen beduidende impact op de luchtkwaliteit heeft. Ze bestudeerden de aanwezigheid in de lucht van een beperkt aantal vervuilende stoffen in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven.

De resultaten van een aantal buitenlandse studies bevestigen dat. De studie op de luchthaven van Schiphol loopt nog. Leefmilieu Brussel zal de conclusies ervan uiteraard nauwgezet opvolgen.

Over het ultrafijne stof zaten we samen met het platform Cœur-Europe, dat er een andere mening op na houdt dan Ircel. Ik heb Leefmilieu Brussel om objectieve gegevens gevraagd.

Leefmilieu Brussel liet weten dat er over de resultaten van wetenschappelijke studies naar

Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), elle se concentrait essentiellement sur le territoire autour de l'aéroport de Bruxelles National et était intitulée "Emissiemetingen in de omgeving van de luchthaven Brussel Nationaal te Zaventem en te Steenokkerzeel".

Je vais vous en exposer les conclusions.

(poursuivant en néerlandais)

En premier lieu, les polluants émis par les avions ont un impact sur la qualité de l'air au sol uniquement au moment du décollage et dans un périmètre très restreint autour des pistes.

(poursuivant en français)

En second lieu, les concentrations de différents polluants - SO₂, NO₂, PM₁₀, benzène et hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) - mesurés à Steenokkerzeel, soit à 1 km des pistes de l'aéroport, n'ont pas montré de sensibilité marquée au passage des avions, que ce soit au décollage ou à l'atterrissage.

L'évolution des concentrations d'oxyde d'azote dans cette commune a montré une sensibilité plus importante à la circulation automobile environnante. Autrement dit, les émissions des véhicules, des systèmes de chauffage et de certaines industries jouent un rôle nettement plus important sur la présence des polluants dans l'air que nous respirons.

Une deuxième étude a été effectuée par l'Institut scientifique de service public (Issep) en 2003-2004 à Bierset. Le rapport correspondant, intitulé "Évaluation de la qualité de l'air ambiant autour de Bierset", aboutissait globalement aux mêmes conclusions.

Celui-ci mentionnait qu'aucun impact quantifiable de l'activité aéroportuaire sur la qualité de l'air ambiant n'avait pu être mis en évidence par les outils d'analyse, sachant que la durée de la campagne et les diversités des conditions météorologiques rencontrées avaient garanti une bonne représentativité desdites mesures.

Les polluants mesurés étaient les suivants : SO₂, NO₂, NO₂-NO, CO, avec des composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), benzène, toluène, ozone et PM₁₀.

ultrafijn stof meer onenigheid bestaat dan over die naar de vervuilende stoffen in de lucht. Het vliegverkeer veroorzaakt inderdaad een hogere concentratie van fijn stof, dat zich met de wind mee verder verspreidt, net zoals dat voor het wegverkeer het geval is.

De schattingen naar de afstand waarover fijn stof een invloed kan hebben, lopen uiteen van 1 tot 40 kilometer rond de luchthaven. De resultaten van verschillende studies lopen afhankelijk van de gebruikte methode sterk uiteen. Meer duidelijkheid kunnen we alleen met een nieuwe studie krijgen.

In dat kader vind ik het belangrijk dat we via een volledige studie nagaan of de fijne stofdeeltjes invloed hebben op de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest en hoe groot die invloed dan wel is.

Leefmilieu Brussel vindt dat een gewone vergelijking van twee studies die elkaar tegenspreken, niet volstaat en vraagt om een volledige studie. Om die uit te voeren, hebben we uiteraard wat tijd nodig. De laatste studies zijn al vrij oud en ik zou graag een recentere hebben. Weldra krijgen we ook de resultaten van de studie op Schiphol.

Leefmilieu Brussel beschikt over onvoldoende elementen om zelf een gedegen analyse uit te voeren. Als het financieel mogelijk is, wil ik de studie tegen eind 2015 laten uitvoeren. We zouden er zes tot negen maanden voor nodig hebben: we moeten een openbare aanbesteding uitschrijven, de studie laten uitvoeren en de resultaten ervan interpreteren. We zullen het Vlaams en het Waals Gewest van de conclusies op de hoogte brengen, waarna we een dialoog kunnen aangaan.

Momenteel ronden we een studie af die nagaat wat de gevolgen van geluidsoverlast zijn. Ik verwacht de resultaten over twee tot drie weken. De kalender werd nageleefd. De deskundigen die deze studie uitvoerden, kunnen de resultaten ervan in de commissie komen voorstellen.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) coördineerde in 2011-2013 een project om een nieuw overzicht op te stellen van de wetenschappelijke bewijzen voor de gevolgen van luchtvervuiling voor de gezondheid.

Ces deux études, datées respectivement de 1997-1998 et de 2003-2004, établissent que les émissions des avions n'ont aucun impact significatif sur la qualité de l'air. Elles se limitent à un certain nombre de polluants, à proximité raisonnable de l'aéroport.

Les résultats de ces deux études correspondent à ceux de toute une série d'études qui ont été réalisées à l'étranger, dont l'étude de Schiphol, qui est en cours. Bruxelles Environnement examinera bien évidemment de près tous les résultats de cette dernière.

En ce qui concerne les particules ultra-fines, nous avons rencontré la plate-forme Cœur-Europe pour examiner avec elle certaines affirmations. La plate-forme défend des opinions divergentes de celles de Celine, comme j'ai eu l'occasion de le dire à Mme d'Ursel en réponse à une question d'actualité. J'ai donné immédiatement mission à Bruxelles Environnement d'objectiver la question.

Il y a quinze jours, Bruxelles Environnement m'a fait savoir que les résultats obtenus dans les différentes études scientifiques sont davantage controversés pour les particules ultra-fines que pour les polluants précédemment mentionnés. Il est reconnu que les émissions des avions engendrent une concentration élevée de particules fines, qui se répercutent plus loin, en aval du vent, comme cela avait déjà été observé pour les émissions liées au trafic.

Selon une étude réalisée à Los Angeles en 2011, le rayon d'influence des particules fines émises par les grands aéroports est estimé à un peu plus d'un kilomètre. L'étude effectuée pour le moment à Schiphol identifie quant à elle un rayon d'influence de 40 kilomètres autour de l'aéroport. Sur ce point, des divergences importantes existent entre les différentes études, en fonction de la méthodologie. Seule une nouvelle étude permettrait d'apporter les clarifications nécessaires.

Dans ces conditions, compte tenu des caractères contradictoires avancés par les différentes études scientifiques, par l'étude de Cœur-Europe et les affirmations de Celine, il me paraît indispensable de vérifier via une étude complète si ces particules atteignent ou non le territoire de Bruxelles-Capitale, et avec quelle intensité.

In het eindverslag beantwoordde een grote groep wetenschappers 22 vragen over het lucht- en gezondheidsbeleid. Daaruit bleek dat er toenemend epidemiologisch bewijs bestaat van een verband tussen een kortstondige blootstelling aan zwevende deeltjes en de toename van cardiopulmonale problemen. Klinische en toxicologische studies wijzen uit dat PM10 en PM2,5 wel degelijk een invloed hebben op de gezondheid, zij het volgens een ander mechanisme.

Er blijven nog heel wat vragen onbeantwoord en we weten nog niet of de impact van zwevende deeltjes op de gezondheid losstaat van de gevolgen die in verband worden gebracht met PM10 en PM2,5. We beschikken nog niet over een epidemiologische langetermijnstudie. De impact van ultrafijne stofdeeltjes op het aantal ziekte- en sterfgevallen kan dus onmogelijk worden becijferd.

Die onduidelijkheid vloeit voort uit het ontbreken van een surveillancenet en uit het feit dat zwevende deeltjes niet worden gereguleerd door de Europese richtlijn uit 2008. De Europese Commissie heeft geen enkele referentiemethode vastgelegd voor het meten van zwevende deeltjes, waardoor de resultaten moeilijk kunnen worden vergeleken.

Bij permanente surveillance zou het tussen de vijf en tien jaar duren voor we conclusies kunnen trekken over een langdurige blootstelling aan de deeltjes en voor we kunnen stellen dat we een echte epidemiologische studie hebben uitgevoerd.

De besluitvorming en technische aspecten met betrekking tot het meten van de concentratie valt onder Leefmilieu Brussel. De Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) verspreidt de metingen van de luchtkwaliteit door de gewesten bij het grote publiek.

Leefmilieu Brussel meet de concentratie van zwevende deeltjes PM10 (zes stations), deeltjes PM2,5 (vijf stations) en zwarte koolstofdeeltjes (vijf stations).

In zijn netwerk voor de meting van de luchtkwaliteit beschikt het laboratorium van Leefmilieu Brussel niet over een monitor die de ultrafijne deeltjes in hun geheel registreert, los van hun samenstelling. Voor het kwantificeren van

Mme d'Ursel, j'ai donné mission à Bruxelles Environnement de vérifier ce que nous pourrions retirer des études de Cœur-Europe et de Céline, dans les grandes lignes. J'apprécie le fait que Bruxelles Environnement ait demandé quelque chose de plus complet. L'administration considère que la seule comparaison d'études contradictoires ne suffira pas et qu'elle a besoin d'une étude scientifique. Cela prendra bien entendu un peu de temps.

En fonction des disponibilités budgétaires, j'aimerais pouvoir faire réaliser cette étude en 2015. Vous connaissez les nouvelles qui nous viennent du niveau fédéral, mais je considère que c'est une priorité. Le délai de réalisation de cette étude sur l'exposition aux particules fines serait de six à neuf mois : il faut ouvrir un marché public, réaliser l'étude, analyser et interpréter les résultats.

Vu que les dernières études datent de 1997-1998 et 2003-2004, je préfère disposer d'un instrument actualisé. D'ici là, nous disposerons aussi des résultats de l'étude en cours à Schiphol.

Bruxelles Environnement estime qu'elle ne dispose pas de suffisamment d'éléments pour réaliser elle-même cette analyse de manière pertinente. L'administration a pris le temps d'y réfléchir et a décidé qu'il fallait réaliser une étude spécifique, qui prendrait donc de six à neuf mois. Les Régions flamande et wallonne seront informées des résultats de cette première étude et des discussions pourront être menées à ce moment-là.

Mme d'Ursel, la première étude dont vous parlez est en voie de finalisation. C'est une étude comparative sur les nuisances sonores et leurs répercussions. J'espère pouvoir l'obtenir dans deux ou trois semaines. Le calendrier a été respecté. J'imagine que vous souhaitez connaître les résultats de cette étude. Elle pourrait être présentée dans cette commission par les experts qui l'ont réalisée.

Concernant le véritable impact des particules ultra-fines sur la santé, l'Organisation mondiale de la santé (OMS), dans le cadre de la révision de la politique européenne en matière de qualité de l'air, a coordonné en 2011-2013 un projet intitulé Review of Evidence on Health Aspects of Air Pollution. Ce projet avait pour objet d'établir une nouvelle synthèse des preuves scientifiques en

de zwevende deeltjes zijn monitoren nodig die condensatiedeeltjes met een radioactieve bron meten.

De maatregelen inzake transport en gebouwen van het Lucht-Klimaat-Energieplan zullen er rechtstreeks toe leiden dat de uitstoot van verontreinigende stoffen afneemt, ongeacht de categorie. Het plan omvat tevens een specifieke pijler rond de controle van de luchtkwaliteit, ter aanvulling van het huidige net. De tekst wordt deze week in tweede lezing aan de regering voorgelegd en moet tegen eind 2015 goedgekeurd zijn.

Voor drie specifieke maatregelen inzake de controle van de luchtkwaliteit werden gezondheidswerkers geraadpleegd: het versterken van de diagnostische diensten en het bestrijden van binnenluchtvervuiling, het uitbouwen van een wetenschappelijke en medische monitoring van de gevolgen van luchtvervuiling voor de gezondheid en het bewustmaken van de gezondheidswerkers.

Voor de uitwerking en goedkeuring van het plan moeten de gezondheidswerkers een advies uitbrengen en hun mening kenbaar maken tijdens het openbaar onderzoek in juni en juli.

Voor wat de vraag over zwavel betreft moet ik Leefmilieu Brussel om verduidelijking vragen.

We zijn op de hoogte van het bestaan van de Nederlandse studie en wachten op de afronding ervan.

Kortom, de studies van Cœur-Europe en Ircel spreken elkaar tegen. Leefmilieu Brussel vindt niet dat het over voldoende knowhow beschikt om de tegenstellingen te objectiveren, en vraagt me om een specifieke studie, die echter zes tot negen maanden in beslag zal nemen.

matière d'impact de la pollution de l'air sur la santé.

Dans le rapport final, un groupe étendu de scientifiques a répondu à 22 questions sur la politique de l'air et la santé. Ce projet conclut à l'évidence épidémiologique croissante, encore limitée jusqu'ici, d'un lien entre les expositions de courte durée aux particules fines et l'augmentation de symptômes cardiorespiratoires. Les études cliniques et toxicologiques ont montré que cela agissait sur notre santé, mais selon des mécanismes différents pour les PM10 et les PM2,5.

Le projet souligne qu'en l'état actuel, beaucoup de questions ne sont pas résolues. Nos connaissances sont insuffisantes pour estimer si les effets des particules fines sur la santé sont indépendants des effets associés aux PM10 et PM2,5. Aucune évidence ne permet de discriminer les caractéristiques chimiques ou physiques des particules fines qui auraient un impact plus notable sur la santé.

Nous manquons de données quant aux effets à court terme des particules fines sur la santé et nous ne disposons d'aucune étude épidémiologique sur le long terme. Il est donc impossible de chiffrer l'impact des particules ultra-fines sur la morbidité et la mortalité.

Les grandes incertitudes qui subsistent concernent l'impact sur la santé. Elles résultent de l'absence d'un réseau de surveillance et du fait que les particules fines ne sont pas un polluant réglementé par la directive européenne de 2008. Il n'existe aucune méthode de référence fixée par la Commission européenne pour la mesure des particules fines, ce qui pose une série de difficultés et soulève la question de la comparabilité des résultats.

Dans l'hypothèse où elles feraient l'objet d'une surveillance constante, il faudrait entre cinq et dix ans avant de pouvoir tirer des conclusions sur l'exposition prolongée aux dites particules et d'estimer qu'une véritable étude épidémiologique a été réalisée.

S'agissant des catégories de particules fines, les aspects décisionnels et techniques relatifs à la mesure des concentrations sont pris en charge par

les administrations régionales chargées de la surveillance, en l'espèce Bruxelles Environnement. C'est la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) qui diffuse auprès du grand public les mesures de qualité de l'air effectuées par les Régions.

Bruxelles Environnement mesure les concentrations en particules fines PM10 (six stations), en particules PM2,5 (cinq stations) et en carbone noir (cinq stations). Ce dernier constitue une sous-catégorie de particules liée au trafic routier.

Dans son réseau de mesures de la qualité de l'air, le laboratoire de Bruxelles Environnement ne possède pas de moniteur comptabilisant les particules ultra-fines dans leur ensemble, sans distinction de composition. La quantification du nombre de particules fines suppose l'usage de moniteurs de comptage de particules à condensation avec une source radioactive.

J'en viens au Plan air-climat-énergie.

Rappelons que les mesures prévues dans les axes transports et bâtiments du Plan air-climat-énergie auront pour conséquence directe de diminuer le volume des émissions de polluants, sans discrimination entre les catégories. On y trouvera aussi un axe spécifique dédié à la surveillance de la qualité de l'air, qui va consolider le réseau actuel. Le texte passe en deuxième lecture au gouvernement cette semaine et devrait être adopté d'ici la fin 2015.

La consultation des professionnels de la santé se retrouve dans trois mesures spécifiques relatives à la surveillance de la qualité de l'air :

- renforcer les services de diagnostic et de remédiation des pollutions intérieures ;
- développer et assurer une vigilance scientifique et médicale en matière d'impact de la pollution de l'air sur la santé ;
- sensibiliser et informer les professionnels de la santé.

Pour ce qui est de l'élaboration même du plan et de son adoption, les professionnels de la santé seront amenés à rendre un avis et à s'exprimer lors de l'enquête publique qui doit se tenir en juin et

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

De heer Jef Van Damme (sp.a) *(in het Frans).*- *U zegt dat de studies elkaar tegenspreken. Komt dat omdat de ene studie zich op de verontreinigende stoffen toespitst en de andere op de fijne stofdeeltjes?*

Volgens de studie over de verontreinigende stoffen is er geen impact. Hoe zit het met de studie over ultrafijne stofdeeltjes?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).*- *Die studie onderzoekt de concentratie ervan per zone.*

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

De heer Jef Van Damme (sp.a) *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat u een studie op Brussels niveau wilt uitvoeren, maar misschien moet u de andere gewesten bij het proces betrekken via het begeleidingscomité, zodat ze hun kennis en knowhow kunnen delen.*

(Opmerkingen)

juillet.

Concernant la question de Mme Maes sur le soufre, je dois demander une précision à Bruxelles Environnement.

L'étude hollandaise est suivie. Nous sommes au courant et attendons qu'elle soit finalisée.

Nous avons déjà parlé du projet des experts et de la mesure mobile de la qualité de l'air, notamment du carbone noir.

En résumé, il existe donc des études. Mais Cœur-Europe et Celine se contredisent. Bruxelles Environnement, qui considère ne pas avoir l'expertise suffisante pour objectiver les contradictions, me demande d'entamer une étude spécifique, mais celle-ci prendra six à neuf mois pour être correctement faite. L'étude néerlandaise, en voie de finalisation, devrait nous parvenir sous peu.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a).- Je vous remercie pour votre réponse très détaillée.

Vous dites que les études existantes se contredisent. Est-ce dû au fait que l'une des études se concentre sur les polluants tandis que l'autre porte sur les particules fines ?

Le constat sur les polluants indique qu'il n'y a pas d'impact. Qu'en est-il des particules ultra-fines ?

Mme Céline Fremault, ministre.- Les études concernant les particules ultra-fines portent sur leur répartition par zones.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a).- J'ai bien compris votre remarque et je salue votre proposition de réaliser une étude au niveau bruxellois. C'est une bonne idée. Cependant, peut-être conviendrait-il d'informer les deux autres Régions et de les associer au processus dès le début en les intégrant dans le comité d'accompagnement.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Iedereen is welkom.*

De heer Jef Van Damme (sp.a) (in het Frans).- *Als u de verschillende beleidsniveaus van bij het begin bij de studie betreft, zullen zij nadien moeilijker de geldigheid van die studie in twijfel kunnen trekken.*

Ik zeg niet dat u de federale overheid moet uitnodigen, maar u zou op zijn minst overleg moeten plegen met de andere twee gewesten.

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Dingen veranderen. Er was een periode waarin Leefmilieu Brussel ervan uitging dat er niets gebeurde. Die mening was gebaseerd op een studie van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), die stelt dat eenmaal vliegtuigen zich in de lucht bevinden de wind alle uitstoot wegblaast en dat er daarom geen probleem is in Brussel. Wij zijn tevreden dat er een analyse zal gebeuren van het fijn stof en het luchtverkeer. Er is een gebrek aan studies en expertise.*

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Ik geef de voorkeur aan een administratie die snel begrijpt dat ze niet over de juiste wetenschappelijke competenties beschikt. Liever dat dan een administratie die iets aflevert waar we weinig mee aankunnen.*

Cela nous permettrait de disposer des données existantes, d'éventuelles expertises relatives aux deux autres Régions,... Je ne crois pas qu'il faille faire en sorte que cette étude soit portée par les trois Régions. En revanche, vous pouvez les inviter à se joindre au comité d'accompagnement en tant qu'experts externes, afin qu'ils fassent part de leurs connaissances et expertise.

(Remarques)

Mme Céline Fremault, ministre.- Pour moi, tout le monde est toujours le bienvenu.

M. Jef Van Damme (sp.a).- Si vous incluez les différents niveaux de pouvoir dès le début de l'étude, ce sera plus difficile d'en contester la validité ensuite. Cela vous rendra plus forte pour la suite.

Je ne dis pas qu'il faut inviter le niveau fédéral, mais il faut au moins se concerter avec les deux autres Régions.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Les mentalités évoluent. Il fut un temps où Bruxelles Environnement estimait qu'il ne se passait rien. Elle se basait pour ce faire sur l'étude de la Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). Celle-ci estime qu'une fois que les avions sont dans l'air, le vent chasse toutes les émissions possibles et que, par conséquent, tout va bien à Bruxelles. Nous saluons cette évolution des mentalités.

Nous saluons également l'annonce d'une analyse consacrée aux particules ultra-fines et à l'impact du trafic aérien. En effet, nous constatons une carence, tant en matière d'études que d'expertise au niveau de Bruxelles Environnement, nonobstant un intérêt scientifique et un intérêt de santé publique à s'intéresser à la question.

Mme Céline Fremault, ministre.- J'apprécie le fait que cette administration soit capable de dire qu'elle ne sait pas le faire elle-même. En termes de responsabilité, je préfère une administration qui regarde rapidement et qui reconnaît qu'elle ne dispose pas des compétences scientifiques nécessaires, plutôt qu'une administration qui donne quelque chose qui ne sert pas d'outil à moyen terme.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Zoals u zelf aangeeft, moet men niet enkel over competenties beschikken, maar ook maatregelen nemen. Op dat vlak blijf ik wat gefrustreerd omdat de huidige maatregelen geen rekening houden met het ultrafijn stof. Daarom kan ik me ook moeilijk voorstellen dat men hier op zes à negen maanden tijd een studie over kan uitvoeren.*

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Ik heb vrijdag nog tegen mevrouw Maes gezegd dat we geen databank van maatregelen hebben.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Deze databank moet worden opgesteld naar aanleiding van een situatie of een gevaar, aangetoond door de studie. Niet enkel het gevaar, maar ook de oorsprong van het fijn stof moet duidelijk zijn. Het is niet enkel afkomstig van het luchtverkeer.*

U hebt het over een impact op de gezondheid en een toenemend epidemiologisch bewijs van de schade door ultrafijn stof. Voorzorg is belangrijk en we moeten daarom rekening houden met dat element als we het opstijgen en landen op de luchthaven van Zaventem goed willen beheren, rekening houdend met de gezondheidsparameters.

Waarom brengen we het geluid niet eerst in kaart en vervolgens de neerslag van stofdeeltjes in kaart? Met zulke middelen zullen we ooit een globale wetenschappelijke oplossing kunnen vinden om de gezondheid zo veel mogelijk te vrijwaren en de risico's voor mensen die onder vluchtroutes wonen te beperken.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Comme vous le soulignez vous-même, il faut non seulement avoir certaines compétences dans cette matière, mais également prendre des mesures. C'est à ce niveau que je reste un peu frustré. Je ne suis certes pas un technicien, mais les instruments de mesure en place ne tiennent pas compte de ces particules ultra-fines.

J'imagine difficilement comment, en six ou en neuf mois, on va pouvoir mener une étude fine sur ce phénomène. Elle nous permettra cependant de disposer d'un instantané de la situation. Sur cette base, on pourra sans doute systématiser ce type de mesure des particules ultra-fines.

Mme Céline Fremault, ministre.- Vendredi, j'ai répondu à Mme Maes que nous n'avions pas de base de données concernant ces mesures.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Cette base de données est sans doute à constituer à partir d'une situation ou d'un danger éventuellement relevé par l'étude. Le danger potentiel des particules ultra-fines devra non seulement être avéré, mais il faudra également en dégager les origines. Bien sûr, certaines d'entre elles sont dues au trafic aérien, mais il existe d'autres sources.

C'est là où réside toute la difficulté quand on parle de pollution de l'air. Il faut trouver tous les déterminants de cette pollution. Je serai donc très intéressé d'en connaître les résultats.

Dernier élément : nous sommes arrivés à la fin du Plan Wathelet moins un jour. Vous parlez d'un impact sur la santé et d'une évidence épidémiologique croissante (l'impact potentiel des particules ultra-fines). Le principe de précaution est cher à la politique environnementale. On devrait donc à l'avenir tenir compte de cet élément, a fortiori lorsque le dossier des décollages et atterrissages au départ de l'aéroport de Bruxelles National, et donc du survol de Bruxelles, sera géré de manière sensée, c'est-à-dire en tenant compte de tous les paramètres de santé.

Il faudra donc tenir compte de la pollution de l'air occasionnée par le trafic aérien, et sans doute d'éléments de dispersion beaucoup plus nombreux qu'on ne l'imagine actuellement. Pourquoi ne pas dresser une cartographie du bruit, sur laquelle se

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

De heer Marc-Jean Ghysseels (PS) *(in het Frans).*- *Als ik het goed begrijp, duurt het uitvoeren van een studie over fijn stof zes tot negen maanden. Gaat het ook over ultrafijn stof?*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).*- *Het is een studie over ultrafijn stof.*

De heer Marc-Jean Ghysseels (PS) *(in het Frans).*- *Zal er na de studie en op lange termijn regelmatig worden gecontroleerd?*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).*- *Ik moet de resultaten van de studie afwachten. Als deze tegenvallen, zullen we de gepaste maatregelen nemen.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (FDF) *(in het Frans).*- *Voor sommige verontreinigende stoffen heeft de uitstoot gevolgen in een straal van een kilometer, maar voor ultrafijn stof is die straal veel groter.*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).*- *Op dat vlak verschillen de conclusies van de Ircel en de denktank Cœur-Europe.*

Mevrouw Caroline Persoons (FDF) *(in het Frans).*- *Daarom is een aanvullende studie over een langere periode zo belangrijk.*

Wij kunnen pas een efficiënt beleid voeren als wij alle gevolgen kennen. Ik raad u daarom aan om met de steun van de Wereldgezondheids-

superposerait une carte des retombées des particules ?

Ce type d'outils, à développer dans un avenir proche, devrait nous permettre, le cas échéant, de trouver un jour une solution globale et étayée scientifiquement afin de préserver la santé du plus grand nombre et de limiter les risques pour les personnes surveillées.

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

M. Marc-Jean Ghysseels (PS).- Si j'ai bien compris, il faudra donc six à neuf mois pour qu'une étude sur les particules fines soit réalisée. Cette étude comprendra-t-elle également une étude sur les particules ultra-fines ?

Mme Céline Fremault, ministre.- Cette étude porte sur les particules ultra-fines.

M. Marc-Jean Ghysseels (PS).- Sur le long terme, après l'étude, un contrôle régulier sera-t-il effectué ?

Mme Céline Fremault, ministre.- Je ne peux pas préjuger, il me faut d'abord prendre connaissance des résultats de l'étude. Si celle-ci se révèle explosive, nous prendrons les mesures nécessaires.

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

Mme Caroline Persoons (FDF).- Le rayon d'un kilomètre observé au niveau des conséquences pour certains polluants est beaucoup plus étendu si l'on prend en compte les effets liés aux particules ultra-fines. Il s'agit là d'une donnée essentielle pour la Région bruxelloise et ses alentours.

Mme Céline Fremault, ministre.- Il s'agit en réalité d'une contradiction entre la cellule Celine et Cœur-Europe.

Mme Caroline Persoons (FDF).- C'est pourquoi cette étude complémentaire, menée sur une longue période, est très importante. Si nous voulons mener une réflexion intelligente, qui pourrait peut-être bousculer les choses quant à la présence de l'aéroport, il faut disposer d'une étude qui englobe toutes les conséquences et qui demandera du

organisatie of de Europese Unie een zo breed en nauwkeurig mogelijke studie uit te voeren over de luchtvervuiling en de geluidsoverlast die de luchthaven met zich mee brengt en de gevolgen daarvan voor de gezondheid van de Brusselaars, in het bijzonder diegenen die onder de vliegroutes wonen.

Ik maak uit uw antwoord op dat er bijna geen controlenetwerk is. Als wij de gevolgen van de nabijheid van de luchthaven niet goed opvolgen, zal het moeilijk zijn om te reageren wanneer de routes veranderen. Meestal wordt de overlast gewoon naar een andere zone doorgeschoven, zonder dat er een globale oplossing komt.

- De incidenten zijn gesloten.

~~**INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN**~~

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

~~**betreffende "de toekomst van de
energiehuizen".**~~

temps - et cinq ans, le temps d'une législature, ce n'est pas si long.

Il me paraît essentiel d'étudier toutes les conséquences possibles et l'impact en termes de rayon d'influence, de polluants, de particules fines ou ultra-fines, de conséquences au niveau du bruit. J'engage le gouvernement, peut-être avec l'appui de l'OMS ou de l'Union européenne, à disposer d'une étude large et très précise, une étude scientifique, épidémiologique sur la pollution atmosphérique, la pollution sonore et les conséquences au niveau de la santé pour les Bruxellois et spécialement ceux qui vivent sous les couloirs aériens.

Je retiens aussi de votre réponse qu'il n'existe quasiment pas de réseau de surveillance. La Région bruxelloise, au niveau de l'environnement et de la santé, doit pourtant être spécialement attentive. Si on ne surveille pas correctement toutes les conséquences de la proximité de l'aéroport, on ne pourra pas réagir quand les routes changent. Généralement, cela fait basculer les nuisances d'un côté à l'autre, sans apporter de solution globale.

Les FDF vous soutiennent pour mener une étude longue, précise et scientifique sur les pollutions liées à l'aéroport et leurs conséquences sur la santé.

- Les incidents sont clos.

~~**INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN**~~

~~**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 futur des maisons de
l'énergie (MEH)".**~~