



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelinge vragen**

—

**Commissie voor Leefmilieu,
Natuurbehoud,
Waterbeleid en Energie**

—

**VERGADERING VAN
DINSDAG 25 FEBRUARI 2014**

—

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

—

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

—

**Commission de l'Environnement,
de la Conservation de la Nature,
de la Politique de l'Eau et de l'Énergie**

—

**RÉUNION DU
MARDI 25 FÉVRIER 2014**

—

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIE	4
- van de heer Benoît Cerexhe	4
tot 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 tenuitvoerlegging van het nieuwe plan voor vluchten boven Brussel en de controle op de geluidshinder door het luchtverkeer".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Martine Payfa, mevrouw Caroline Persoons, de heer Arnaud Pinxteren, mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister, de heer Benoît Cerexhe.</i>	7

SOMMAIRE

INTERPELLATION	4
- de M. Benoît Cerexhe	4
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 application du nouveau plan de survol de Bruxelles et le contrôle des nuisances sonores dues au trafic aérien".	
<i>Discussion – Orateurs: Mme Martine Payfa, Mme Caroline Persoons, M. Arnaud Pinxteren, Mme Evelyne Huytebroeck, ministre, M. Benoît Cerexhe.</i>	7

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

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Cerexhe.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÏT CEREXHE

TOT 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 tenuitvoerlegging van het nieuwe plan voor vluchten boven Brussel en de controle op de geluidshinder door het luchtverkeer".

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).- De federale regering heeft het nieuwe spreidingsplan voor de vluchten die op Zaventem landen of opstijgen, in werking gesteld.*

Dat plan moet voor een betere spreiding van de overlast zorgen, maar zolang de vliegtuigen niet stiller worden of de luchthaven niet enkele kilometers wordt verplaatst, zal een daling van de overlast op bepaalde plaatsen tot meer overlast op andere plaatsen leiden.

Het nieuwe plan doet de overlast in de dichtstbevolkte zones dalen, maar verlaagt ook het geluidsniveau dat op de grond wordt waargenomen.

De vliegtuigen zullen voortaan bij het opstijgen een ruimere bocht maken en hoeven niet langer via

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Cerexhe.

INTERPELLATION DE M. BENOÏT CEREXHE

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 application du nouveau plan de survol de Bruxelles et le contrôle des nuisances sonores dues au trafic aérien".

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

M. Benoît Cerexhe.- Le nouveau plan de survol de Bruxelles pour les avions qui décollent ou qui atterrissent à Zaventem a été mis en œuvre par le gouvernement fédéral. Ce plan avait été décidé en 2008 et 2010, et nous en sommes aujourd'hui arrivés à sa phase d'application. Entamé en 2012, le nouveau plan de dispersion des vols prévoit une meilleure répartition des vols sur l'ensemble des communes concernées.

Nous sommes bien conscients que, tant que les avions ne seront pas silencieux ou que l'aéroport n'aura pas reculé de quelques kilomètres, les nuisances qui seront enlevées aux uns seront en partie imposées à d'autres. Le nouveau plan se propose de réduire les nuisances là où elles sont les plus lourdes aujourd'hui. Il ne se contente pas d'alléger cette charge dans les zones les plus densément peuplées de la capitale, il me semble

het baken van Huldenberg te vliegen. Daardoor vliegen de vliegtuigen hoger dan vroeger: 5.000 voet boven het Jubelpark, 6.000 voet boven Oudergem, 7.000 voet boven Hoeilaart en 10.000 voet boven Waver. Vanaf 5.000 voet hoort men de vliegtuigen nog amper.

De Brusselaars hebben de keuze van de banen, die door Belgocontrol werd gemaakt en soms op het laatste moment nog werd gewijzigd, vaak als willekeurig ervaren. Het plan stelt een objectief baangebruik vast op basis van de windnormen.

Vliegtuigen van meer dan 138 ton blijven boven het kanaal vliegen, waardoor de dichtstbevolkte wijken worden vermeden, zoals nu ook al het geval is.

Uiteraard is het plan niet perfect: er zijn nog altijd vluchten boven Brussel. Wij moeten daarom blijven aandringen op een verbetering van de situatie voor alle omwonenden van de luchthaven.

Wij moeten de strijd in de eerste plaats op Europees niveau voeren door de capaciteit en de exploitatie-uren van de stedelijke luchthavens te beperken en een concurrentieel alternatief voor middellange afstanden te ontwikkelen. In de tweede plaats moeten we dat doen op het niveau van de metropolitane gemeenschap, want wij hebben dezelfde belangen als sommige gemeenten in Waals- en Vlaams-Brabant.

U hebt in de pers gezegd dat u tegen de toepassing van het plan gekant bent en dat u overweegt om u aan te sluiten bij het beroep dat de Vlaamse regering bij de Raad van State heeft ingediend.

Ondertussen lijkt dat idee niet meer aan de orde, aangezien u op 22 februari in La Dernière Heure verklaarde dat u van plan bent om een milieu-stakingsvordering in te dienen bij de rechtbank van eerste aanleg.

Gaat het om een persoonlijk initiatief of om een beslissing van de voltallige regering? Welk doel streeft u met die rechtsvordering precies na? Welke gevolgen zal de rechtsvordering hebben?

Het nieuwe spreidingsplan mag ons niet doen vergeten dat wij de Brusselse bevolking tegen geluidsoverlast kunnen beschermen door de naleving van de Brusselse geluidsnormen te

qu'il améliore aussi le niveau des nuisances sonores perçues au sol dans sa globalité.

Pour rappel, les nouveaux plans de vol instaureront un virage plus large qu'avant, ainsi que la suppression de tout détour inutile via la balise d'Huldenberg, comme le prévoit cet accord de gouvernement. Les avions prennent par conséquence plus vite de l'altitude et volent plus haut qu'avant : 5.000 pieds à hauteur du Cinquantenaire, 6.000 pieds à Auderghem, 7.000 pieds à Hoeilaart et 10.000 pieds à Wavre. Or, on estime que l'on n'entend plus, ou en tout cas beaucoup moins, les avions à partir de 5.000 pieds.

Ce plan présente encore l'avantage de supprimer l'arbitraire, trop souvent ressenti par le passé par les Bruxellois, dans le choix des pistes. Celui-ci était dicté par Belgocontrol et changeait même parfois au tout dernier moment.

Grâce à ce plan, les Bruxellois auront connaissance des raisons objectives de sécurité qui poussent les autorités de l'aéroport à changer en cours de journée, en fonction des normes de vent, le schéma d'exploitation des pistes. Les avions de plus de 138 tonnes, en restant sur le canal, ne survolent pas les zones les plus densément peuplées, comme c'était le cas jusqu'à présent.

Bien entendu, tout n'est pas parfait, loin s'en faut : Bruxelles reste survolée. Nous devons donc continuer à plaider pour que la situation continue de s'améliorer pour l'ensemble des riverains de l'aéroport de Bruxelles National.

Nous devons le faire par un combat à mener d'abord au niveau européen, sur la limitation d'exploitation à la fois physique et horaire des aéroports urbains ou périurbains et sur une offre alternative concurrentielle à l'avion pour les moyennes distances. Ensuite, nous devons mener ce combat au niveau de la communauté métropolitaine mise en place par les derniers accords institutionnels, car nous avons là des intérêts communs avec certaines communes des Brabants wallon et flamand.

Pourtant, vous avez affirmé par voie de presse être opposée à la mise en application de ce plan. Vous avez affirmé envisager de vous joindre au recours introduit devant le Conseil d'État par le gouvernement flamand, contestant la décision de

controleren en sancties op te leggen.

De luchthavenactiviteit neemt alsmaar toe. De uitbreiding van het aanbod van Ryanair zal voor 22.000 extra bewegingen vanuit Zaventem zorgen. Wij moeten dus waakzaam blijven.

U hebt ons onlangs de bedragen meegedeeld van de boetes die werden betaald en nog verschuldigd zijn.

Hoeveel controles heeft Leefmilieu Brussel in 2013 uitgevoerd? In welke gemeenten? Op welke uren? Op basis van welke criteria worden dwangsommen opgelegd? Hoeveel medewerkers van Leefmilieu Brussel houden zich bezig met de controle van de geluidsnormen en de follow-up van de overtredingen?

Belgocontrol.

Vous avez, semble-t-il, renoncé depuis lors à un tel recours. Vous avez en effet déclaré, ce samedi 22 février dans La Dernière Heure, vouloir introduire une action en cessation environnementale devant le Tribunal de première instance.

Vous avez précisé que votre administration devra d'abord vérifier les différences en termes de violation depuis l'instauration de nouvelles routes, et vous avez déclaré vouloir engager une procédure judiciaire avant même la finalisation de la mise en œuvre de ce plan, dont certaines modalités doivent encore entrer en vigueur en mars prochain.

S'agit-il d'une initiative personnelle de votre part ou le gouvernement a-t-il délibéré sur le sujet ? Quel serait l'objectif exact poursuivi par un tel recours ? Quelles pourraient en être les conséquences ? Par le passé, chaque fois qu'il y a eu des décisions à prendre concernant le survol de Bruxelles, elles l'ont été par l'ensemble du gouvernement.

Par ailleurs, cette nouvelle ventilation ne doit pas nous faire oublier que le cœur de notre dispositif de protection face aux risques de pollution sonore reste, à Bruxelles, le contrôle des normes autorisées et l'application de sanctions effectives.

Face à une activité toujours croissante de l'aéroport national - je rappelle l'annonce faite par Ryanair d'opérer prochainement plus de 22.000 mouvements supplémentaires à partir de Zaventem -, nous devons nous montrer très vigilants quant au respect des règles adoptées par notre Région, afin de protéger les Bruxellois de toute nuisance excessive. À ce sujet, vous avez déjà eu l'occasion de nous informer récemment des montants perçus et dus dans le cadre des infractions commises.

J'aimerais cependant avoir des précisions sur le nombre de contrôles de dépassement de la norme effectués par Bruxelles Environnement en 2013, sur leur ventilation par commune, ainsi que sur le détail des plages horaires contrôlées.

Sur la base de quels critères sont décernées aujourd'hui les contraintes ? Combien d'agents de Bruxelles Environnement sont-ils affectés à ce

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

Mevrouw Martine Payfa *(in het Frans).*- Sinds 6 februari worden de inwoners van een aantal gemeenten plots, zonder voorafgaande informatie of overleg, geconfronteerd met veel meer geluids-overlast. Voordien vlogen de vliegtuigen veel meer boven het Zoniënwoud en was de overlast vrij beperkt.

Naar verluidt zullen er jaarlijks zo'n 30.000 vluchten over Watermaal-Bosvoorde, Oudergem, Etterbeek en Evere vliegen. De bewoners zijn geschokt. Vaak hebben ze hun woning duurder betaald dan de prijzen die gangbaar zijn in de omgeving van de luchthaven. Ze begrijpen niet waarom er geen overleg geweest is.

Het vliegplan werd in 2010 vastgelegd. U had toen een beroep kunnen indienen. Waarom hebt u dat niet gedaan? Begreep u niet hoe nefast het plan zou zijn voor de Brusselaars?

U bent van standpunt veranderd, want eerst wilde u zich aansluiten bij de beroepsprocedure van de Vlaamse regering bij de Raad van State. Nu denkt u aan een milieustakingsvordering. Vanwaar die verandering van strategie? U lijkt niet echt zeker van uw stuk.

contrôle et au suivi des infractions constatées ?

Discussion

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

Mme Martine Payfa.- Je voudrais exprimer le ressenti d'une population nouvellement survolée par les avions, en raison de l'application du plan de MM. Schouppe et Wathélet, que défend bien évidemment M. Cerexhe.

Depuis le 6 février, sans aucune information préalable ni concertation, les habitants de certaines communes subissent des nuisances sonores assez étonnantes. Ce sont des communes qui étaient déjà habituées à être survolées par des avions, mais le passage de ceux-ci se faisait surtout au-dessus de la forêt de Soignes, ce qui n'occasionnait pas de nuisances directes pour les habitants.

On nous annonce qu'à peu près 30.000 vols par an auront lieu au-dessus des communes de Watermael-Boitsfort, Auderghem, Etterbeek et Evere. Ils entraîneront des nuisances sonores de 6 heures à 23 heures, à une fréquence assez surprenante.

Les réactions des habitants sont fortes, beaucoup plus peut-être que dans une commune proche de l'aéroport. Ils disent en effet avoir acheté leur habitation à un coût plus élevé que s'ils avaient choisi d'habiter à proximité de l'aéroport. L'émotion est grande et les gens sont désespérés, car ils n'ont pas été informés. Ils ne comprennent pas pourquoi il n'y a pas eu de concertation.

Ce plan a été décidé en 2010. Vous auriez pu introduire un recours à cette époque. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait ? N'avez-vous pas réalisé à quel point ce nouveau plan de répartition allait être préjudiciable aux habitants de Bruxelles ?

Vous avez changé un peu de position puisque, comme le dit M. Cerexhe, dans un premier temps, vous pensiez vous joindre et introduire un recours en annulation devant le Conseil d'État, comme l'a fait le gouvernement flamand. Or, récemment, j'ai vu un écrit sur la page Facebook de M. Deleuze dans lequel vous affirmiez qu'il n'était pas question

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *De nieuwe vliegroutes in het plan van de heren Schouppe en Wathelet leiden tot overlast voor wijken die tot op vandaag niet werden overgevlogen. Het nieuwe, zogenoemd rechtvaardige spreidingsplan riep al tal van reacties op.*

De inwoners van de wijken die sinds kort worden overgevlogen door opstijgende vliegtuigen, klagen dat ze niet op de hoogte werden gebracht. Welke begeleidingsmaatregelen zijn er in dat opzicht mogelijk? Zijn de Brusselaars op de hoogte gebracht van de toepassing van het nieuwe plan? Worden er maatregelen inzake akoestische isolatie genomen?

Maatregelen inzake geluidsoverlast kunnen door de federale en de Brusselse regering samen worden genomen. Voor maatregelen die verband houden met de impact op de gezondheid, is het Brussels Gewest bevoegd.

Gezinnen met jonge kinderen klagen vooral over vliegtuigen die 's ochtends vroeg en 's avonds laat opstijgen. Dat leidde onlangs overigens tot de stemming over een motie in de gemeenteraden van Watermaal-Bosvoorde en Oudergem.

Op 18 juli 1998 en 4 juli 2003 keurde het Brussels parlement unaniem twee resoluties goed waarin het vraagt om het nachttregime voor vliegtuigen tot 7 uur 's ochtends te laten duren. Het parlement moet daarover een unaniem standpunt innemen. Daarom zal ik een gemotiveerde motie indienen.

De Brusselse regering kan beroep aantekenen. Dat is echter gekoppeld aan een termijn en volgens de pers heeft de Vlaamse regering die gerespecteerd.

De kwestie van de nieuwe routes en de geluidsoverlast was wellicht niet gerezen indien een

d'introduire un recours en annulation. Maintenant, vous parlez d'une action en cessation environnementale, ce qui est une procédure judiciaire.

Pouvez-vous nous expliquer ce changement de stratégie ? Vous semblez avoir beaucoup de doutes et ne pas savoir vraiment quelle stratégie adopter.

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

Mme Caroline Persoons.- Les nouvelles routes aériennes appliquées dans le cadre du plan de MM. Schouppe et Wathelet engendrent des nuisances pour des quartiers qui n'étaient pas survolés jusqu'à présent. Ce nouveau plan de répartition, dit équitable, des routes aériennes sur Bruxelles et sa périphérie a déjà suscité de nombreuses réactions.

Des points sur lesquels je vous ai d'ailleurs déjà interpellée montrent aujourd'hui toute leur pertinence. Il s'agit en effet de problématiques requérant non seulement la réaction du gouvernement bruxellois, mais également celle du parlement.

Les habitants de ces quartiers nouvellement survolés, principalement lors du décollage, et notamment le Chant d'Oiseau à Woluwe-Saint-Pierre, Auderghem et Watermael-Boitsfort, se plaignent de ne pas avoir été informés. Quelles sont les mesures d'accompagnement envisageables vis-à-vis de ces habitants ? Des mesures d'information à l'égard des Bruxellois sont-elles prévues dans le cadre de l'application du nouveau plan ? Des mesures, notamment en termes d'isolation acoustique, sont-elles prévues ? Je souhaite savoir aujourd'hui dans quelle mesure les habitants des quartiers nouvellement survolés ont été informés.

Ces mesures peuvent être envisagées de manière conjointe par le gouvernement fédéral et la Région bruxelloise en ce qui concerne les nuisances sonores, ou au niveau de la Région bruxelloise pour ce qui a trait à l'impact des nuisances sur la santé.

Je reçois des mails, notamment d'une famille avec un enfant qui a un problème de santé. Elle m'explique que la difficulté, ce sont les heures. Les décollages commencent à 6 heures du matin et se

onafhankelijke instelling de routes voorafgaandelijk had geobjectiveerd. Ik duid het de federale regering ten kwade dat ze die instelling niet heeft opgericht. Wellicht heeft de Brusselse regering daar onvoldoende op aangedrongen. Ik zal alvast de vraag tot oprichting van een dergelijke instelling herhalen in mijn gemotiveerde motie.

Voorts moeten de geluidsmeters van het Brussels Gewest worden aangepast, zodat het lawaai en de overlast als gevolg van de nieuwe routes kunnen worden geobjectiveerd. Is de regering van plan om nieuwe bakens te plaatsen? Hoeveel? Welke resultaten geven de huidige geluidsmeters aan sinds de invoering van de routes uit het plan-Schouppe?

Samen met de heer Gosuin diende ik een voorstel van resolutie in met de vraag naar een epidemiologische studie over de getroffen Brusselse wijken, aangezien geluidsoverlast snel een invloed op slaapkwaliteit en gezondheid heeft. Dergelijke studies werden reeds uitgevoerd in de buurt van grote internationale luchthavens in Parijs en Nederland.

prolongent au-delà de 23 heures. Ce sont ces heures extrêmes le matin et en soirée qui sont les plus problématiques.

Le 18 juillet 1998 et le 4 juillet 2003, notre parlement a voté à l'unanimité deux résolutions demandant notamment que la nuit soit étendue jusqu'à 7 heures du matin. C'est très important et notre parlement devrait pouvoir adopter une position à ce propos. Je soumettrai d'ailleurs un ordre du jour motivé aux collègues des autres groupes, parce que j'estime que nous devons être très fermes à ce propos et que nous devons soutenir cette demande de manière unanime.

Il y a de nouvelles routes et il faut que nous obtenions l'extension de la nuit. C'est vraiment une demande des Bruxellois. Parmi ceux qui sont nouvellement survolés à ces heures, les réactions sont très nombreuses. Cela a d'ailleurs entraîné le vote d'une motion aux conseils communaux de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem tout récemment.

Je rejoins en outre les questions de Mme Payfa et de M. Cerexhe à propos du recours potentiel du gouvernement de la Région bruxelloise et de la forme de ce recours. Il y avait une date limite pour introduire un recours et, d'après la presse, le gouvernement flamand l'a fait dans les délais.

La question des nouvelles routes et des nuisances nouvelles pour les Bruxellois ne se serait pas posée si un organisme indépendant objectivant les routes avant leur mise en place avait existé. Je sais que vous l'appeliez également de vos vœux et que vous y tenez.

C'est un gros reproche que j'adresserai au gouvernement fédéral : il n'est pas parvenu à mettre en place cet organisme indépendant avant l'instauration de nouvelles routes. Le gouvernement bruxellois a sans doute aussi manqué de force en la matière, alors que cet organisme indépendant me semble indispensable.

Je reprends d'ailleurs aussi cette demande dans l'ordre du jour motivé.

Le troisième point sur lequel j'aimerais insister concerne le fait qu'il faudrait adapter les sonomètres de la Région bruxelloise aux nouvelles routes. Ces nouvelles balises sont nécessaires pour

pouvoir objectiver le bruit et les nuisances que provoquent les nouvelles routes vers le canal et les nouveaux décollages vers les quartiers et communes que j'ai cités.

Le gouvernement a-t-il l'intention de faire placer de nouvelles balises sonomètres ? Dans l'affirmative, où et combien ? Que donnent les résultats des sonomètres actuels depuis la mise en place des routes du plan de MM. Schouppe et Wathelet ?

Mon quatrième point concerne le fait que nous avons déposé, avec M. Gosuin, une résolution pour demander que soit menée une étude épidémiologique scientifique relative aux populations bruxelloises survolées. Je suis convaincue qu'il s'agit d'un point très important et les mails que j'ai reçus de la famille dont je vous parlais démontrent bien que les nuisances sonores peuvent avoir très rapidement des conséquences sur le sommeil et la santé.

Des études scientifiques de ce type ont été réalisées autour des grands aéroports internationaux, à Paris et aux Pays-Bas. Cela manque au niveau bruxellois et je terminerai donc en insistant sur l'importance de cette étude épidémiologique.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *Ik interpelleer u al sinds het begin van de regeerperiode over de vliegtuigen boven het Brussels Gewest. In 2013 nam de geluidsoverlast van vliegtuigen af als gevolg van het plan-Schouppe, dat luchtvaartmaatschappijen verplichtte om onder andere minder lawaaierige toestellen te gebruiken en de opstijgprocedures strikter na te leven.*

Helaas gaat het nu weer bergaf. Sinds begin dit jaar is het aantal klachten over geluidsoverlast sterk gestegen. Als gevolg van het federale spreidingsplan heeft een aantal Brusselaars nu veel meer last van vliegtuiglawaai.

Het viel te verwachten dat dat zou gebeuren, want de beslissing van de federale meerderheid over de kwestie dateert al van 2008. Ik heb al meermaals aangedrongen op nieuw overleg met de federale overheid over de impact van de nieuwe vlieg-

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

M. Arnaud Pinxteren.- J'interpelle depuis le début de la législature pour demander un suivi du survol de Bruxelles. En 2013, on a observé une tendance à la baisse des nuisances, ou en tout cas des infractions. C'était certainement dû au premier volet du plan Schouppe, qui visait des restrictions d'exploitation : usage d'avions moins bruyants, procédures de décollage plus strictement respectées, etc.

Cette tendance, qui prévalait jusqu'au début de cette année, s'est malheureusement interrompue. Depuis début janvier, février dans certains quartiers, il y a une explosion des plaintes au niveau de la Région et, j'imagine, du médiateur fédéral. Une série de personnes avec lesquelles nous sommes en contact sont fortement touchées par le plan de dispersion mis en place par les autorités fédérales.

C'est choquant, mais ce n'est pas neuf : ce qui a été

routes, maar blijkbaar wil federaal staats-secretaris Wathelet daar niet van weten.

De klachten over vliegtuiglawaai komen uit wijken die vroeger al werden overgevlogen, maar ook uit andere wijken in het noorden en zuiden van het Brussels Gewest.

Voorals dichtbevolkte wijken in Laken, het centrum van Brussel, de kanaalzone, Vorst en Sint-Gillis krijgen nu meer vliegtuiglawaai te slikken als gevolg van de nieuwe vliegroutes, die de federale overheid zonder overleg met het Brussels Gewest heeft ingevoerd.

De eenzijdige federale beslissing is nadelig voor de meerderheid van de Brusselse bevolking, terwijl andere gebieden buiten schot blijven, namelijk het oosten van het Brussels Gewest en de Oostrand, de Noordrand en het zuiden van Vlaams-Brabant. Dat komt omdat vliegtuigen die van baan 25R opstijgen, hoger een bocht naar links maken, het kanaal volgen boven het Brussels Gewest en vervolgens weer koers zetten naar het oosten.

Het is je reinste koehandel. Er is geen ernstige poging gedaan om de geluidsoverlast voor zo veel mogelijk personen te beperken.

In het verleden kon het Brussels Gewest bedingen dat de kanaalroute niet mocht worden gebruikt door lawaaierige vliegtuigen. Tegenwoordig vliegen er echter voortdurend lawaaierige jumbojets boven het kanaal, terwijl er alternatieve routes zijn.

De heer Cerexhe beweert namens cdH dat de geluidsoverlast minder erg wordt door een betere spreiding. Zijn uitspraken doen me denken aan die van Bert Anciaux, die enkele jaren geleden ook al pleitte voor een betere spreiding van vliegtuigen. De maatregel is natuurlijk gewoon bedoeld om bepaalde wijken te ontzien.

Het dossier mag niet worden verzielt met dergelijke dorpspolitiek. De vliegroutes moeten op een objectieve manier worden vastgelegd. De federale overheid moet haar verantwoordelijkheid nemen en de gevolgen van haar beslissingen op het gebied van overlast en volksgezondheid meten, voordat ze in de praktijk worden gebracht.

décidé par la majorité fédérale en 2008 nous pendait au nez. J'ai eu à plusieurs reprises l'occasion d'attirer l'attention sur le fait que le niveau fédéral devait reprendre langue avec la Région afin d'évaluer l'impact de ces nouvelles routes avant leur mise en place. Selon les réponses que vous m'avez adressées, vos demandes répétées à M. Wathelet sont jusqu'à présent restées lettre morte. C'est un problème.

L'explosion des plaintes de cette année concerne des quartiers déjà précédemment survolés, ainsi que des nouveaux, au sud de Bruxelles - en raison du virage à gauche - comme au nord, dans le quartier de la place Bockstael ou dans le nord de Laeken.

Ces quartiers densément peuplés sont victimes d'une intensification du survol. Il s'agit de Laeken, du centre-ville, de la zone du canal, de Molenbeek, du bas de Forest et du bas de Saint-Gilles. Cette situation vient de décisions fédérales prises au sujet des routes aériennes sans concertation avec la Région, sans analyse préalable de l'impact en matière de santé et de nuisances sonores.

Cette décision a été prise de manière unilatérale, au détriment d'une majorité de la population bruxelloise et pour en protéger certains, ce qui est fondamentalement inéquitable. J'en veux pour preuve l'espèce de marchandage auquel on a pu assister dans ce dossier. Il s'agit d'une part de protéger la périphérie est de Bruxelles et l'est de Bruxelles et d'autre part la périphérie nord, le sud du Brabant flamand.

Comment cette protection est-elle mise en œuvre aujourd'hui ? Un virage à gauche est effectué plus haut au départ la piste 25 droite. Cela permet d'éviter l'est de Bruxelles et de survoler les nouveaux quartiers. Il y a par ailleurs le report des gros porteurs, qui passaient au-dessus du ring, vers le canal la nuit et le week-end.

On vise les quartiers densément peuplés ! Les gros porteurs, qui décollaient de la piste 25 droite en direction de l'est, doivent maintenant continuer plus loin vers le canal. Une fois qu'ils ont quitté la Région bruxelloise, ils peuvent tourner vers l'est.

Ces décisions fédérales sont prises au détriment de la majorité des Bruxellois. Ces décisions ont fait l'objet d'un marchandage entre l'est de Bruxelles,

Sommigen pleiten voor juridische actie. Het is goed dat een aantal gemeenteraden moties aannemen tegen de huidige gang van zaken. Wellicht zal het Vlaams Gewest zijn voornemen om in beroep te gaan bij de Raad van State begraven.

Met dergelijke juridische of politieke initiatieven zullen we echter nooit een oplossing bereiken, tenzij er werkelijk een dialoog wordt gevoerd tussen de federale overheid en de bevolking van de overgevoegen gebieden. Die dialoog kan bijvoorbeeld tot stand komen in het Overlegcomité en moet worden geformaliseerd met een samenwerkingsakkoord tussen de federale regering en de betrokken gewesten.

Zo'n dialoog moet het mogelijk maken om de overlast objectief in kaart te brengen, en moet verhinderen dat de overlast wordt doorgeschoven van de ene naar de andere wijk. Voorts moet hij leiden tot de oprichting van een instituut dat geluidsoverlast controleert. Die overlast moet vooral worden beperkt tussen 6 en 7 uur 's ochtends.

Helaas ziet de federale regering er geen brood in.

Het enige positieve aan de huidige situatie is dat inwoners en parlementsleden uit wijken die geluidsoverlast te slikken krijgen, hun stem laten horen en de gang van zaken aanklagen.

De huidige regeling is voordelig voor een minderheid en nadelig voor een meerderheid. Voor de spreiding van de vluchten wordt geen rekening gehouden met de bevolkingsdichtheid. Er moet dringend een oplossing komen.

la périphérie est de Bruxelles et la périphérie nord. Je veux dénoncer cette approche des choses, qui n'est pas une approche objective visant à réduire les nuisances pour le plus grand nombre.

Par ailleurs, j'ajouterai que nous avons obtenu par le passé que la route de canal ne soit empruntée que par des avions dont le niveau de bruit était relativement faible. Ainsi, le "quota count" ne devait pas dépasser le niveau 4. Or, cette limite explose aujourd'hui puisque le canal se retrouve à présent survolé par les gros porteurs, des avions extrêmement bruyants, alors que des alternatives existent.

Lorsque j'entends M. Cerexhe, et donc le cdH, parler d'un report voire d'une diminution des nuisances, envisager d'alléger la charge de certains quartiers, affirmer que la situation va s'améliorer, je crois entendre à nouveau Bert Anciaux, il y a quelques années, parler d'une répartition des nuisances afin que chacun ait son lot et surtout afin que certains quartiers puissent être évités.

Cette vision partielle, subjective voire municipaliste des choses, n'est pas acceptable dans ce dossier. L'arbitraire doit être supprimé et, pour ce faire, il convient de pouvoir objectiver les choses. Ainsi, l'État fédéral doit prendre ses responsabilités et analyser l'impact de ses décisions en termes de nuisances ou de santé publique, de densité de population ou de survol de certains quartiers, avant de les mettre en œuvre. Cela n'a évidemment pas été fait.

Différentes pistes de solutions ont été avancées et sont toujours malheureusement en gestation. C'est le cas de la piste juridique que certains ont évoquée. Adopter des motions au niveau communal est sans doute important. L'intention de la Région flamande d'introduire un recours au Conseil d'État n'est vraisemblablement plus d'actualité au vu des délais, mais il est peut-être possible de mettre autre chose en place.

Ces actions juridiques ou initiatives politiques ne permettront pas de trouver des solutions si un dialogue ne s'installe pas entre les autorités fédérales et les populations survolées ou leurs représentants. Ce dialogue peut se traduire par une discussion entre vous, ou encore dans le cadre de discussions au niveau du Comité de concertation. Il doit surtout se formaliser au travers d'un accord

de coopération que l'on réclame depuis des années entre le gouvernement fédéral et les Régions concernées.

Celui-ci doit pouvoir mettre des balises, permettre d'objectiver les nuisances et les populations touchées avant de changer les choses, pour éviter de transposer finalement les nuisances d'un quartier à l'autre. Cet accord de coopération doit aussi porter sur un institut de contrôle des nuisances sonores, qui doit évidemment résoudre le problème le plus sensible qui est le survol de Bruxelles au petit matin, entre 6h et 7h.

Il faut manifestement le constater, cet accord de coopération, malgré des demandes répétées de la Région bruxelloise, n'apparaît pas comme une nécessité aux yeux des autorités fédérales. Nous le regrettons.

Ce qu'il y a de "positif", c'est que de nouveaux quartiers, qui n'étaient pas survolés, et de nouveaux mandataires, issus de ces quartiers ou sensibles à ces nuisances, se mobilisent pour dire que la situation n'est pas admissible.

Effectivement, certains gagnent, mais beaucoup perdent dans cette nouvelle répartition. Il y a une dispersion des nuisances au détriment du plus grand nombre. Il est temps de trouver une solution et de tenir un discours cohérent, que ce soit au niveau régional, fédéral ou communal.

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (*in het Frans*).- *We hebben aan een advocaat gevraagd na te gaan of het mogelijk is in beroep te gaan tegen de nieuwe vliegroutes, die van kracht zijn sinds 6 februari 2014. In de krant lezen we dat de Vlaamse regering ook een beroepsprocedure overweegt. De Brusselse en Vlaamse regering hebben daarover geen overleg gehad en verdedigen zelfs tegenstrijdige standpunten.*

Helaas behoort een beroepsprocedure bij de Raad van State niet meer tot de mogelijkheden, omdat er niet genoeg tijd meer is. Er is dan ook geen reden om overhaast te handelen. Overigens is het vreemd dat het Vlaams Gewest in beroep wilde gaan.

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Nous avons demandé à un avocat d'examiner les possibilités d'introduire un recours contre les nouvelles routes aériennes, en vigueur depuis le 6 février 2014. Nous avons ensuite appris par la presse que le gouvernement flamand nourrissait le même projet. Nous ne nous sommes pas concertés à ce sujet et nos préoccupations ne sont pas tout à fait semblables. Elles relèvent même de points de vue contradictoires.

Un recours au Conseil d'État ne sera malheureusement pas recevable, pour des questions de délais. C'est la raison pour laquelle il convient de ne pas agir dans la précipitation. Il est d'ailleurs étonnant que la Flandre dise vouloir

We bestuderen nog andere mogelijkheden om de huidige spreidingsregeling aan te vechten, zoals een milieustakingsvordering. Daarom moeten we een dossier samenstellen waaruit duidelijk blijkt dat de milieunormen zijn overtreden. Ik heb Leefmilieu Brussel de opdracht gegeven om de gevolgen van de nieuwe vluchtroutes nauwkeurig te meten.

Zodra we over exacte gegevens beschikken, neem ik in overleg met de andere regeringsleden een beslissing.

Het Brussels Gewest heeft sinds 2002 al verscheidene beroepsprocedures aangeknoopt. Maar het dossier moet in eerste instantie politiek beslecht worden en niet via de rechtbank, wat een laatste middel is.

Samen met minister-president Vervoort heb ik afgelopen maand de zoveelste brief geschreven naar federaal staatssecretaris Wathelet met de vraag om de nieuwe vliegroutes aan te passen. De heer Wathelet heeft de meeste brieven niet eens beantwoord.

We dringen aan op overleg met de heer Wathelet en met de betrokken instanties. Na dat overleg zullen we beslissen of we het dossier bij het Overlegcomité aanhangig maken.

Sommige gemeenten verzetten zich tegen het nieuwe spreidingsplan. De gemeenteraden van Etterbeek, Oudergem en Watermaal-Bosvoorde namen moties aan waarmee ze de federale regering willen verzoeken om het spreidingsplan af te schaffen en het Brussels Gewest ertoe willen bewegen om in beroep te gaan. Ik ben bereid om de zaak te bespreken met de gemeenten.

Andere gemeenten namen nog geen maatregelen, maar we ontvangen wel veel klachten van inwoners, vooral uit Laken, Sint-Gillis en Vorst. Daaruit blijkt dat heel wat Brusselaars last hebben van vliegtuiglawaai.

Als gevolg van het federale plan krijgt de Brusselse kanaalzone veel meer vliegtuigverkeer te slikken dan vroeger. In totaal gaat het om een toename met 125%. In de meeste gevallen gaat het om jumbojets.

Volgens federaal staatssecretaris Wathelet is zijn

utiliser cette procédure. À notre connaissance, elle n'aurait toutefois pas encore déposé de recours.

Nous continuons par contre à examiner d'autres voies de recours possibles, notamment une action en cessation environnementale. Pour cela, il faudra constituer un dossier démontrant une violation manifeste des normes environnementales. Bruxelles Environnement a donc été chargé d'évaluer l'impact des nouvelles routes aériennes, afin de disposer de données précises.

Dès que nous disposerons de ces données précises, une décision sera prise en fonction des résultats obtenus. Il va de soi que je me concerterai avec les collègues du gouvernement à ce moment.

Des recours, nous en avons introduit quelques-uns depuis 2002. Ce dossier bat des records en la matière ! Toutefois, il s'agit d'abord d'un débat politique, et non pas uniquement juridique. Même si, parfois, il faut aller jusque-là, je ne tiens pas à instrumentaliser les recours juridiques dans ce dossier.

Je précise que le ministre-président, M. Vervoort, et moi-même, avons adressé un courrier à M. Wathelet à la mi-février, lui demandant de revoir les nouvelles routes aériennes. Ce courrier fait suite à une longue série d'autres courriers, dans lesquels nous n'avons eu de cesse de rappeler notre position. Ceux-ci sont cependant restés pour l'essentiel sans réponse de la part du secrétaire d'État.

Nous lui demandons par ailleurs de pouvoir le rencontrer et de réunir les entités fédérées pour discuter de ce dossier. À l'issue de cette rencontre, nous examinerons s'il est utile de saisir le Comité de concertation sur le sujet.

J'ai appris que certaines communes contestent également la mise en œuvre du plan. Les communes d'Etterbeek, d'Auderghem et de Watermael-Boitsfort ont adopté ou sont en passe d'adopter des motions qui demandent au gouvernement fédéral de suspendre le plan de répartition et à la Région d'introduire un recours. Je suis prête à examiner avec ces communes les actions à mener.

D'autres communes n'ont pas encore pris de mesures, mais de nombreuses plaintes d'habitants

plan bedoeld om de vliegtuigen routes te laten volgen boven dunbevolkte gebieden. Hij had het onder meer over de Brusselse kanaalzone, maar dat is net een dichtbevolkt gebied!

Een deel van Schaarbeek heeft nu minder geluids-overlast, maar die wordt gewoon doorgeschoven naar dichtbevolkte wijken in onder andere Molenbeek, Sint-Gillis en Vorst.

Vroeger moest 40% van het vliegverkeer dat opsteeg van baan 25R, een bocht naar links maken, richting Huldenberg. De federale regering besliste echter dat de vliegtuigen een ruimere bocht naar links moeten maken en vervolgens koers zetten richting E411. Het was de bedoeling om gemeenten die veel last hadden van geluidshinder, zoals Sint-Pieters-Woluwe, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Tervuren, te ontlasten.

Het gevolg is echter dat de geluidshinder wordt doorgeschoven naar Etterbeek, Oudergem en Watermaal-Bosvoorde. Bovendien is er geen sprake van een evenredige spreiding, want twee derde van de vliegtuigen volgt de E411 en slechts een derde vliegt richting Huldenberg. Er wordt trouwens een steeds groter gebied overgevlogen. Piloten krijgen immers de instructie om een bocht te maken wanneer ze zich op een hoogte van 1.700 voet bevinden. Afhankelijk van het type vliegtuig en de weersomstandigheden bevinden ze zich dan op een andere positie.

Kortom, niemand heeft voordeel bij de situatie.

In La Libre Belgique verklaarde staatssecretaris Wathelet dat het aantal overgevlogen Brusselaars zou afnemen van 450.000 naar 65.000. Ik heb hem verzocht om me de gegevens te bezorgen waaruit dat moet blijken, maar heb nooit iets ontvangen.

In 2010 voerde Leefmilieu Brussel een simulatie uit van de gevolgen van het plan-Schouppe, waaruit bleek dat de overgevlogen oppervlakte 25% groter werd en dat het aantal personen dat last zou hebben van vliegtuiglawaai, met 15% toenam. Ik heb verzocht om na te gaan of die voorspellingen nu blijken te kloppen.

Wij hebben minister Wathelet er twee jaar geleden al op gewezen dat het plan de overlast gewoon van de ene gemeente naar de andere doet verschuiven.

nous parviennent, principalement de certains quartiers de Laeken, mais aussi de Saint-Gilles et de Forest. Ces démarches montrent combien les nuisances provoquées par la mise en œuvre du plan sont importantes pour les Bruxellois et touchent une série de nouvelles communes.

En matière de chiffres, ce nouveau plan du gouvernement fédéral concentre sur le canal :

- 954 avions gros porteurs qui volaient auparavant sur la route Delta en journée ;

- 417 avions qui volaient avant sur la route Zoulou la nuit ;

- 1.862 avions qui volaient avant sur le ring la nuit et le week-end ;

- 577 avions gros porteurs qui viraient avant à gauche, notamment au-dessus de Woluwe-Saint-Pierre, Wezembeek-Oppem, Kraainem et Tervueren.

Ceci représente une augmentation de 125% du trafic sur le canal, en majeure partie d'avions gros porteurs.

M. Wathelet annonce que le principe suivi par son plan est de survoler les zones les moins densément peuplées. En juillet, il citait le canal, avec des chiffres totalement farfelus. Le canal, ce n'est pas que de l'eau ! Il y a beaucoup de quartiers qui l'entourent.

Certes, on évite désormais le bas de Schaarbeek, mais en reportant le trafic sur le bas de Molenbeek, Anneessens, Cureghem, Saint-Gilles et Forest. Ce ne sont pas des quartiers peu peuplés.

Le nouveau plan disperse le trafic à l'est de Bruxelles. Auparavant, 40% du trafic décollant de la piste 25 droite virait à gauche vers Huldenberg. Désormais, le gouvernement fédéral a dédoublé ce virage par un second virage plus large, devant rejoindre une radiale en direction de l'autoroute E411. Cette route porte d'ailleurs le nom d'"autoroute E411". L'objectif en est disperser les nuisances pour soulager certaines communes fortement survolées comme Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem, Wezembeek-Oppem ou Tervueren.

Cet objectif est compréhensible, mais la solution

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dringt er al tien jaar bij de federale regering op aan om nachtvluchten te verbieden, het nachtregime tot 7 uur 's morgens van toepassing te maken, de nationale luchthaven om te vormen tot zakenluchthaven, een onafhankelijk controleorgaan op te richten, een samenwerkingsakkoord met de gewesten te sluiten en de banen te verleggen.

Het aantal inbreuken tegen de Brusselse geluidsnormen neemt sinds 2007 sterk af, enerzijds door de daling van het aantal vluchten maar ook door een aantal federale maatregelen, zoals de beperking van het geluidsquotum per beweging en het verbod op opstijgen tijdens weekendnachten.

Ik kan geen opdeling van de boetes per gemeente geven, maar wel per route, aangezien een vliegtuig altijd over verscheidene gemeenten vliegt.

Wij noteren 1.686 inbreuken boven Laken en Neder-over-Heembeek (route naar het noorden), 888 inbreuken boven Laken en Neder-over-Heembeek (route naar de Ring), 375 inbreuken boven Woluwe (bocht naar het zuidoosten) en 320 inbreuken boven de kanaalroute.

Verhoudingsgewijs betekent dat dat er op de vliegroutes naar het noorden 19,9% inbreuken zijn op het totale aantal vluchten, op de vliegroutes naar de Ring 11,75% inbreuken, op de kanaalroute 10,03% inbreuken en 1,54% inbreuken op het totale aantal vluchten dat de bocht naar het zuidoosten neemt.

De maatregelen van de heer Wathelet die de geluidshinder op de noordelijke routes moesten verminderen, geven vrij positieve resultaten, maar net die worden aangevochten door het Vlaams Gewest.

In 2013 werd 56,38% van de processen-verbaal tussen 6 en 7 uur 's ochtends opgesteld, 30,59% 's nachts en 13,035% overdag. De aanpassing van de geluidsmeters wordt momenteel onderzocht, maar die zou het probleem niet oplossen, want de metingsstraal is erg ruim en het heeft geen zin om tweemaal het geluid van dezelfde vliegtuigen te meten.

Er bestaat een geluidskadaster, dat onder meer nagaat hoeveel personen worden blootgesteld aan geluidsniveaus die de aanbevelingen van de

proposée entraîne des incidences négatives :

- parce que le trafic est reporté vers Etterbeek, Auderghem et Watermael-Boitsfort, qui n'étaient jusqu'à présent presque pas survolées ;

- parce qu'on ne peut pas à proprement parler de dispersion, puisque la répartition du trafic entre les deux routes serait de deux tiers vers l'E411 et d'un tiers vers Huldenberg. Il y a donc toujours un déséquilibre ;

- parce qu'on élargit le territoire survolé, dans la mesure où les avions ont pour instruction de virer à 1.700 pieds quelle que soit leur position, qui dépend du type d'avion, des conditions météo, du fait que le pilote a décollé plein gaz ou pas, etc.

Je pense donc que personne ne sort gagnant dans l'affaire.

Dans la Libre Belgique du 18 juillet, M. Wathelet annonçait que le nombre de Bruxellois survolés va passer de 450.000 à 65.000. J'avais alors demandé à disposer de l'évaluation environnementale qui permettait d'affirmer pareille chose. Je n'ai toujours rien reçu.

Rappelons qu'une simulation réalisée en 2010 par Bruxelles Environnement sur l'impact du plan Schouppe concluait à une augmentation de 25% des surfaces survolées et de 15% des personnes pouvant être exposées au bruit des avions. Nous verrons dans les prochains mois si cela se confirme, puisque j'ai demandé de le vérifier.

La mise en œuvre de ce plan ne fait en réalité que déplacer les nuisances d'une commune à l'autre. Dès l'entrée en fonction de M. Wathelet, il y a deux ans, nous avons pourtant souligné que le déplacement des nuisances ne résoudrait pas le problème du bruit des avions.

Comme la Région de Bruxelles-Capitale ne cesse de le répéter depuis dix ans aux différents ministres qui se sont succédé au niveau fédéral, les mesures nécessaires pour réduire ces nuisances doivent consister en des solutions structurelles, telles que :

- l'interdiction des vols de nuit ;

- la prolongation de la nuit jusqu'à 7 heures du

Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) overstijgen.

We kampen al twaalf jaar met een communautair conflict betreffende de vliegtuigroutes tussen het Vlaams en het Brussels Gewest, dat vaak economisch getint was. Vandaag lijkt het te evolueren naar een conflict tussen de Noord- en de Ooststrand, maar ook tussen de Brusselse gemeenten onderling.

Ik wil kijken naar de gevolgen voor alle Brusselaars, over de gemeentegrenzen heen. Op federaal niveau is er heel wat moed nodig om radicalere beslissingen te nemen dan de wijziging van een aantal routes.

matin ;

- la transformation de l'aéroport de Bruxelles National en aéroport d'affaires ;

- la mise en place d'une autorité indépendante de contrôle ;

- un accord de coopération avec les Régions ;

- le recul des pistes.

Pour ce qui concerne les chiffres relatifs aux amendes, permettez-moi de vous renvoyer vers la réponse à votre question écrite de décembre 2013. Il faut retenir dans les grandes lignes que le nombre d'infractions aux normes de bruit bruxelloises est en forte diminution depuis 2007. Ces résultats sont dus tant à la diminution du trafic qu'aux effets de certaines mesures prises par le gouvernement fédéral, comme la limitation des quotas de bruit par mouvement (QM) et l'interdiction des décollages certaines nuits du week-end, qui ont débouché sur certaines améliorations.

Il n'est pas possible d'établir une répartition des amendes par commune, puisqu'un avion ne limite pas sa trajectoire au territoire d'une seule commune. Par contre, le classement peut être opéré par route. Il est intéressant de constater que celui-ci n'est pas proportionnel au trafic et que certaines routes posent donc plus de problèmes que d'autres. Cela tient au fait que certaines routes sont davantage utilisées à des moments où les normes sont plus strictes ou traversent des zones plus strictes de l'arrêté.

Voici le classement 2013 des routes qui enregistrent le plus d'infractions :

- routes vers le nord : 1.686 infractions au-dessus de Laeken et de Neder-over-Heembeek ;

- routes vers le ring : 888 infractions au-dessus de Laeken et de Neder-over-Heembeek ;

- virage à gauche vers le sud-est : 375 infractions au-dessus de Woluwe ;

- route du canal : 320 infractions.

Si l'on rapporte ces chiffres au trafic sur chacune

de ces routes, cela donne un classement différent :

- routes vers le nord : 19,9% des vols en infraction ;
- routes vers le ring : 11,75% des vols en infraction ;
- route du canal : 10,03% des vols en infraction ;
- virage à gauche vers le sud-est : 1,54% des vols en infractions.

À notre connaissance, les mesures prises par M. Wathelet pour réduire les nuisances générées par les routes vers le nord sont plutôt positives. Mais ce sont justement celles-là qui sont contestées par la Région flamande.

En ce qui concerne la répartition horaire des procès-verbaux : 56,38% sont dressés entre 6 heures et 7 heures du matin, 30,59% la nuit et 13,035% en journée (chiffres de 2013).

L'adaptation des sonomètres est examinée, mais ne constitue pas forcément une solution, car le rayon de mesure d'un sonomètre est très large et il ne serait pas utile de mesurer deux fois les mêmes avions.

La question de l'étude épidémiologique m'invite à vous rappeler l'existence d'un cadastre du bruit, qui évalue aussi le nombre de personnes exposées à des niveaux de bruits supérieurs aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et dont la santé est potentiellement atteinte. À titre individuel, ces mesures peuvent aussi être subjectives, puisque certaines personnes interrogées à la verticale d'un avion peuvent dire qu'elles sont fortement incommodées, alors que d'autres prétendront ne pas l'être.

Dans ce dossier, nous avons assisté depuis douze ans à un conflit entre la Région flamande et la Région bruxelloise, qui tournait très souvent au conflit communautaire et à des questionnements économiques. Aujourd'hui, le risque est plutôt de voir la périphérie nord se dresser contre la périphérie est - puisque la Région flamande a introduit un recours - et, en Région bruxelloise, Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert contre Etterbeek, Auderghem et Watermael-Boitsfort ; Schaerbeek contre Bruxelles, Saint-

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Ik wil het vuur niet aan de lont steken, maar ik denk dat sommige parlementsleden kort van geheugen zijn. De partij van mevrouw Payfa maakte deel uit van de federale regering toen het plan 2008-2010 goedgekeurd werd. Haar verontwaardiging van vandaag is dus niet erg geloofwaardig.*

Het is duidelijk dat niemand tevreden is. Ik kan me echter niet achter uw standpunt scharen, mevrouw de minister, wanneer u de Brusselaars probeert te verdelen door te zeggen dat er eerst tegenstellingen waren tussen het Vlaams en het Brussels Gewest en nu tussen de inwoners van Woluwe en die van Watermaal-Bosvoorde en Oudergem.

Het dossier vergiftigt de federale en gewestelijke politiek al meer dan tien jaar en om allerlei redenen zijn we nooit tot een afdoend structureel akkoord gekomen. De enige oplossing is inderdaad om aan te sturen op een 'city airport' in Zaventem, in te zetten op langere nachten en Ryanair de toegang tot Zaventem te ontfemen.

Zo zullen we eindelijk tot structurele oplossingen kunnen komen, in plaats van de bal telkens weer in het kamp van de federale regering te leggen. Wij moeten ingrijpen waar we dat kunnen, met andere woorden door de geluidsnormen toe te passen. We hebben gevochten om die bevoegdheid gewestelijk te houden, maar tot nu toe hebben we minder dan 4% van de boetes geïnd, die de gewestelijke kas al 13 miljoen euro hadden moeten opleveren.

(Opmerkingen van de heer Pinxteren)

Gilles et Forest.

De mon côté, je regarde les conséquences pour tous les Bruxellois, quels qu'ils soient. J'invite les Bruxellois à se battre ensemble pour des solutions positives pour tous les citoyens, quels qu'ils soient et dans n'importe quelle commune. On sait qu'il faudra au niveau fédéral du courage politique pour prendre des décisions beaucoup plus radicales que celle de changer quelques routes.

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

M. Benoît Cerexhe.- Je ne voudrais pas faire de polémique politique dans ce dossier, mais je pense que certains dans ce parlement ont la mémoire courte. Mme Payfa, jusqu'à preuve du contraire, votre parti faisait partie du gouvernement fédéral au moment où le plan 2008-2010 a été adopté.

Vous faites la grande étonnée aujourd'hui et vous criez au scandale, mais M. Clerfayt, particulièrement concerné par la problématique, était au gouvernement fédéral. J'aime bien les grands discours, mais je préfère un peu plus de cohérence.

Aujourd'hui, il appert clairement que personne n'est satisfait. Et Mme la ministre l'a bien rappelé.

Je ne peux absolument pas partager votre point de vue lorsque vous essayez de diviser les Bruxellois, Mme la ministre, en disant qu'avant nous étions dans un contexte Région flamande - Région bruxelloise et qu'aujourd'hui nous serions dans un contexte opposant les habitants de Woluwe à ceux de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem.

Je ne sais pas si vous connaissez les frontières des communes bruxelloises, mais le quartier du Chant d'Oiseau, dont Mme Persoons a parlé, fait partie intégrante de Woluwe. Ne croyez pas que la commune de Woluwe est plus satisfaite que d'autres. Je ne peux donc absolument pas partager votre point de vue à ce propos.

Cela fait douze ou treize ans que ce dossier empeste la vie politique fédérale et régionale, et, pour diverses raisons, nous ne sommes jamais parvenus dans ce pays à un accord qui soit structurellement satisfaisant pour tout le monde. La seule solution, et je partage votre point de vue à ce propos, c'est de travailler sur la spécialisation de

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).*- *Ik heb de heer Wathelet bij zijn aantreden in januari 2012 duidelijk gezegd dat het plan van de federale regering geen oplossing bracht. Voorts heb ik sterk aangedrongen op een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en de oprichting van een instituut voor geluidshinder vóór het plan met de nieuwe vliegroutes toegepast werd. Daar heb ik later niets meer over vernomen. Het plan werd echter wel ingevoerd. Ik begrijp de tactiek van de heer Wathelet niet, want ik heb hem echt duidelijk gemaakt dat het plan opnieuw tot ontevredenheid zou leiden.*

Boetes worden sinds 2004 opgelegd, maar inderdaad nog niet vaak genoeg.

l'aéroport, et faire de Zaventem un "city airport" (aéroport urbain), travailler - mais cela doit se faire au niveau européen - sur l'allongement de la nuit, et refuser l'arrivée de Ryanair à Zaventem.

C'est ainsi que nous pourrons enfin obtenir des solutions structurelles. Et, plutôt que de toujours renvoyer la balle au gouvernement fédéral, j'aimerais que nous agissions réellement là où nous pouvons le faire, c'est-à-dire dans le cadre de l'application de nos normes de bruit.

Nous nous sommes battus pour que cette compétence reste régionale. Et, à ce jour, nous avons perçu moins de 4% des 13 millions d'euros d'amendes qui devraient rentrer dans les caisses régionales. J'ai récemment posé une question sur le sujet à M. Vanhengel. À un moment donné, il faut agir là où on a les moyens de le faire, et percevoir les amendes telles qu'elles sont prévues par la Région bruxelloise.

(Remarques de M. Pinxteren)

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- J'ai encore en tête le contenu de la discussion que nous avons eue dès que M. Wathelet est entré en fonction, en janvier 2012. Je lui avais très clairement dit que je ne croyais pas que ce serait en appliquant le plan adopté par le gouvernement fédéral - mais que M. Schouppe n'avait pas mis en place - que l'on trouverait des solutions.

Je l'avais fortement incité à mettre en place un accord de coopération avec les Régions et à créer un institut des nuisances sonores, pour lequel il pouvait encore y avoir un accord, avant de mettre quoi que ce soit en application au niveau des routes.

Par après, nous n'avons plus reçu aucune nouvelle et aucune réunion n'a été organisée avec les Régions. Il n'y a pas eu non plus d'initiative concernant l'institut. Par contre, le plan a été appliqué. Je ne comprends donc pas bien la tactique de M. Wathelet, puisque nous avons bien expliqué que le plan ferait de nouveaux mécontents.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Slechts 4% van de boetes is geïnd!*

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- *Dat klopt, maar ik wil geen vliegtuigen aan de ketting leggen! We gaan tot het uiterste, maar luchtvaartmaatschappijen dienen bezwaar in. De boetes zetten we in om tegen de maatschappijen te kunnen optornen.*

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Neen, ze zijn een middel om de naleving van de normen af te dwingen. Zonder sancties zal dat nooit gebeuren.*

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- *Er zijn sancties, maar ik moet ook rekening houden met de bezwaren van de maatschappijen. Momenteel zijn er honderd bezwaren in behandeling, maar de luchtvaartmaatschappijen zijn net zozeer het slachtoffer van de situatie, omdat ze de routes moeten volgen die de federale overheid oplegt.*

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Dat de luchtvaartmaatschappijen hun vloot niet vernieuwen, is eveneens een probleem.*

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- *Het merendeel heeft dat wel gedaan. Daardoor is het aantal inbreuken sinds 2007 sterk gedaald. Ik ben niet de advocaat van de luchtvaartmaatschappijen, maar ze zijn ook niet de enige schuldige. Ze volgen de opgelegde routes. De sancties hebben dus maar een beperkt effect.*

- *Het incident is gesloten.*

Depuis 2004, nous avons appliqué les amendes. Certes, pas assez.

M. Benoît Cerexhe.- Aujourd'hui, seuls 4% des montants sont perçus !

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Oui, absolument ! Mais je ne vais pas mettre un cadenas aux roues des avions ! Nous allons jusqu'au bout, mais les compagnies introduisent des recours. Les amendes, c'est un moyen contre les compagnies.

M. Benoît Cerexhe.- Non, c'est un moyen de faire respecter nos normes. S'il n'y a pas de sanctions, elles ne seront pas respectées.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- C'est ce que nous faisons. Il y a des sanctions, mais je suis aussi obligée d'agir contre les recours des compagnies. Pour l'instant, 100 recours sont pendants, mais les compagnies aériennes sont elles aussi victimes de la situation, puisqu'elles nous disent suivre les routes que le gouvernement fédéral leur impose.

M. Benoît Cerexhe.- Il y a aussi le problème du renouvellement de la flotte de ces compagnies aériennes.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- La plupart y ont procédé. C'est la principale raison de la forte diminution des infractions depuis 2007. Je ne suis pas là pour défendre les compagnies aériennes, mais je ne tiens pas non plus à leur attribuer l'exclusivité de la faute. Elles suivent les routes qu'on leur impose. L'effet des sanctions a donc ses limites.

- *L'incident est clos.*