



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

03-05-2006

Matin

woensdag

03-05-2006

Voormiddag

cdH	centre démocrate Humaniste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	Front National
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti socialiste
sp.a-spirit	Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht
Vlaams Belang	Vlaams Belang
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 51 0000/000	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000	Parlementair stuk van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions ; les annexes se trouvent dans une brochure séparée (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken; de bijlagen zijn in een aparte brochure opgenomen (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	séance plénière	PLEN	Plenum
COM	réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be	www.deKamer.be
e-mail : publications@laChambre.be	e-mail : publicaties@deKamer.be

SOMMAIRE

Questions et interpellations jointes de	1
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "son nouveau plan 'provisoire' de dispersion" (n° 11329)	1
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "son nouveau plan de dispersion" (n° 847)	1
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 11406)	1
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "les procédures de vol" (n° 11411)	1
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "son nouveau plan de dispersion" (n° 857)	1
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "le principe de renversement de la piste 02/20" (n° 11488)	1
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion modifié" (n° 11493)	1
- M. David Lavaux au ministre de la Mobilité sur "les dernières 'modifications provisoires' du plan de répartition des nuisances aériennes" (n° 11517)	1

Orateurs: **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité, **Bart Laeremans**, **François-Xavier de Donnea**, **Marie Nagy**, **Olivier Maingain**, **Jef Van den Bergh**, **David Lavaux**, **Karine Lalieux**

Motions 21

INHOUD

Samengevoegde vragen en interpellaties van	1
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het nieuwe 'voorlopige' spreidingsplan dat hij heeft uitgewerkt" (nr. 11329)	1
- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit over "zijn nieuwe spreidingsplan" (nr. 847)	1
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de vluchten" (nr. 11406)	1
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de vliegprocedures" (nr. 11411)	1
- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit over "zijn nieuwe spreidingsplan" (nr. 857)	1
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het principe van de omkering van baan 02/20" (nr. 11488)	1
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het bijgestuurde spreidingsplan" (nr. 11493)	1
- de heer David Lavaux aan de minister van Mobiliteit over "de laatste 'voorlopige wijzigingen' aan het plan tot spreiding van de door het luchtverkeer veroorzaakte geluidsoverlast" (nr. 11517)	1

Sprekers: **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit, **Bart Laeremans**, **François-Xavier de Donnea**, **Marie Nagy**, **Olivier Maingain**, **Jef Van den Bergh**, **David Lavaux**, **Karine Lalieux**

Moties 21

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 3 MAI 2006

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 3 MEI 2006

Voormiddag

De vragen en interpellaties vangen aan om 11.14 uur.
Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde.
Les questions et les interpellations commencent à 11.14 heures.
Président: M. Francis Van den Eynde.

01 **Samengevoegde vragen en interpellaties van**

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het nieuwe 'voorlopige' spreidingsplan dat hij heeft uitgewerkt" (nr. 11329)
- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit over "zijn nieuwe spreidingsplan" (nr. 847)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de vluchten" (nr. 11406)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de vliegprocedures" (nr. 11411)
- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit over "zijn nieuwe spreidingsplan" (nr. 857)
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het principe van de omkering van baan 02/20" (nr. 11488)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het bijgestuurde spreidingsplan" (nr. 11493)
- de heer David Lavaux aan de minister van Mobiliteit over "de laatste 'voorlopige wijzigingen' aan het plan tot spreiding van de door het luchtverkeer veroorzaakte geluidsoverlast" (nr. 11517)

01 **Questions et interpellations jointes de**

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "son nouveau plan 'provisoire' de dispersion" (n° 11329)
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "son nouveau plan de dispersion" (n° 847)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 11406)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "les procédures de vol" (n° 11411)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "son nouveau plan de dispersion" (n° 857)
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "le principe de renversement de la piste 02/20" (n° 11488)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion modifié" (n° 11493)
- M. David Lavaux au ministre de la Mobilité sur "les dernières 'modifications provisoires' du plan de répartition des nuisances aériennes" (n° 11517)

De **voorzitter**: Ik zou met de commissie het verloop van de werkzaamheden willen bespreken.

J'espère que personne ne m'en voudra mais malheureusement, je suis obligé d'être sévère en ce qui concerne le temps imparti aux orateurs. D'une part, il y a la pause déjeuner mais, d'autre part, le ministre

doit nous quitter très tôt dans l'après-midi. Si on s'en tient au temps imparti, tout pourrait fonctionner parfaitement.

01.01 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik ben ter beschikking. (...)

De **voorzitter**: Dat is een theologisch mysterie.

Ik zou het volgende willen afspreken. Er is een vraag en een interpellatie van de heer Laeremans. Voor een vraag is de spreektijd vijf minuten. De heer Laeremans heeft een interpellatie ingediend, maar is niet de eerste interpellant. Hij krijgt dus geen tien minuten voor zijn interpellatie, maar slechts vijf minuten. Met andere woorden, ik geef aan de heer Laeremans een spreektijd van tien minuten. De heer de Donnea is niet de eerste vraagsteller.

Monsieur de Donnea, vous êtes le premier interpellateur donc vous aussi, vous aurez dix minutes. Pour les autres participants, ce sera le tarif normal pour les questions, cinq minutes. Et je rappelle que cette fois, je serai strict.

01.02 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik zal geen tien minuten nodig hebben, want ik wens vooral duidelijkheid van de minister. Ik hoop dat de minister ons vooral duidelijkheid bezorgt. De standpunten zijn ondertussen immers gekend.

Op 20 april hebben wij u ondervraagd in de plenaire vergadering, mijnheer de minister, over de aanpassingen van het spreidingsplan die u in uw mouw had, maar toen nog niet wou bekendmaken. Wij hebben u meteen ook gewaarschuwd dat dit onmogelijk mag neerkomen op een verplaatsing van noord naar oost, zonder dat Brussel niet meer in de lasten zou delen dan vandaag het geval is. Vandaag is dat uitermate beperkt, zoals wij allemaal weten.

Uw spreidingsplan is uiteindelijk zeer minuscuul geworden. Er verandert niets in de week. Er verandert niets 's nachts. Er verandert niets 's avonds. Er verandert alleen maar iets op zaterdag. Bovendien blijkt u ook scrupuleus rekening te houden met de Brusselse geluidsnormen, terwijl die door het hof van beroep van Brussel toch ongrondwettig zijn verklaard. U had die gewoon kunnen overrulen en kunnen zeggen dat Brussel eindelijk ook zijn deel van de spreiding moet kennen.

Het strafste van alles, mijnheer de minister, is dat u, volgens een aantal persartikelen, iets zeer heimelijk, iets zeer geniepig hebt uitgehaald. U haalt immers het omkeringsprincipe inzake baan 022 onderuit. Dat is op dit moment een heel belangrijk onderdeel van het spreidingsplan. Dat verhindert dat bij een iets sterkere wind automatisch opnieuw baan 25R wordt gebruikt. Als men dus in de richting van baan 02 vliegt, wordt dat omgedraaid in de richting van baan 20.

Het globale resultaat van de combinatie van de verplaatsing en het verdwijnen van het omkeringsprincipe, is een verplaatsing van slechts tien vliegtuigen tijdens het weekend. Dat is minuscuul en houdt geen verandering in, en dan nog alleen als rekening wordt gehouden met de afschaffing van het omkeringsprincipe op zaterdag en zondag. Als wij het omkeringsprincipe ook voor de nachtvluchten laten wegvallen, is het netto resultaat zelfs negatief voor de gemeenten ten noorden van Brussel.

01.02 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Le 20 avril, nous avons interrogé le ministre en séance plénière sur les aménagements apportés au plan de dispersion des vols qu'il préparait et qu'il se refusait alors à dévoiler. Nous avons d'emblée averti que ces adaptations ne pouvaient se limiter à un déplacement du nord vers l'est, sans que Bruxelles n'ait à supporter sa part des nuisances.

Les adaptations demeurent extrêmement limitées. Rien ne change pour les jours de semaine, la nuit et le soir. Seul le samedi fait l'objet d'une modification et le ministre continue en outre de respecter scrupuleusement les normes sonores de Bruxelles, que la cour d'appel de Bruxelles a pourtant déclarées inconstitutionnelles.

D'après une série d'articles de presse, le ministre a agi sournoisement. Il s'est opposé au principe d'inversion pour la piste 02.

Le résultat est un déplacement de dix avions seulement pendant le week-end, ce qui est insignifiant. Si le principe d'inversion n'est pas appliqué aux vols de nuit, le résultat est même négatif pour les communes du nord de Bruxelles.

Force nous est malheureusement

Het is aan u om daarover duidelijkheid te geven, mijnheer de minister. Wij moeten ons nu immers baseren op krantenberichten. Wij hebben veel te weinig informatie van uzelf.

Ten eerste, kunt u eindelijk het document vrijgeven waarop u zich baseert? Dat is blijkbaar een document van 62 bladzijden, dat nog altijd niet is bekendgemaakt.

Het werd opgevraagd, maar het is ons nog altijd niet bezorgd.

Twee, kunt u ons meedelen waarom het gewijzigde spreidingsplan zo extreem beperkt is? Waarom verandert er bijvoorbeeld niets aan de weekvluchten, aan de avondvluchten en de nachtvluchten tijdens de week en het weekend? Waarom blijft dat allemaal hetzelfde? Uiteindelijk is de wijziging in uw plan gewoon een wijziging van 0,5% van de vliegbewegingen. Dat is dus minuscuul. Dat heeft bij minister Huytebroeck van het Brussels Gewest de reactie uitgelokt dat het zeer minimalistisch is. Dat is inderdaad het minste wat men kan zeggen. Wordt het omkeringsprincipe inderdaad afgeschaft? Wat betekent dat? Op welke momenten wordt het afgeschaft? Kunt u daar uitleg over geven?

Drie, kunt u duidelijk, cijfermatig weergeven wat de gevolgen zijn voor elk van de verschillende zones en voor de diverse banen? Kunt u de gevolgen van uw spreidingsplan cijfermatig aantonen? Tot nu toe moeten wij ons baseren op heel fragmentarische persberichten.

Vier, waarom wordt Brussel niet meer betrokken bij de spreiding dan vandaag? Waarom wordt er op die manier niet aan een meer eerlijke spreiding gewerkt?

Vijf, waarom – en dat hangt er eigenlijk mee samen – verandert er niets aan de omleidingsroutes? Op welke objectieve grond kunnen die nog altijd verantwoord worden na het jongste arrest van het hof van beroep?

Zes, hoever staat het met de studie inzake baan 25L? Ook daaromtrent hebt u een tijdje geleden aangekondigd dat dit een kwestie van hooguit een tweetal maanden was. Die twee maanden zijn intussen voorbij. Kunt u die studie meedelen aan de commissie? Hoe ver staat het met die studie?

01.03 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le ministre, à la surprise générale, vous avez annoncé triomphalement dans la presse le 18 avril avoir réfléchi pendant toutes vos vacances de Pâques sur la solution à la question des survols d'avions.

Vous alliez présenter un nouveau plan plus sûr, mieux équilibré et qui apporterait davantage de dispersion pour répondre ainsi au jugement de la Cour d'appel du 21 mars qui imposait une meilleure répartition de l'utilisation des pistes.

Pourtant, en Conseil des ministres du 21 avril 2006, vous n'avez rien présenté d'original, si j'ose dire, si ce n'est une troisième tentative de remettre tous les décollages du samedi après-midi uniquement sur la courte et moins bien équipée piste 20 avec une concentration de tous les mouvements uniquement sur Sterrebeek et Wezembeek.

de nous fonder sur des articles de journaux car nous ne disposons pas de suffisamment d'informations de première main. Le ministre peut-il nous fournir les documents sur lesquels il se fonde?

Le ministre peut-il expliquer pourquoi les modifications sont aussi limitées? Pourquoi aucun changement n'a-t-il été apporté aux vols en semaine, en soirée et la nuit? La modification ne concerne que 0,5% des mouvements d'avions.

Le principe du renversement sera-t-il effectivement supprimé? À quels moments?

Le ministre peut-il préciser, sur la base de chiffres, quelles sont les conséquences pour chaque zone et pour les différentes pistes?

Pourquoi Bruxelles est-elle encore toujours épargnée?

Pourquoi les routes de contournement ne sont-elles pas modifiées? Sur quelle base objective peuvent-elles encore être fondées après le récent arrêt de la cour d'appel?

Quel est l'état d'avancement de l'étude sur la piste 25L? Le ministre pourrait-il communiquer cette étude à la commission?

01.03 François-Xavier de Donnea (MR): U heeft een nieuw, veiliger en evenwichtiger plan aangekondigd dat voor een grotere spreiding zorgt; daarmee wil u inspelen op het arrest van het hof van beroep van 21 maart. In de ministerraad van 21 april 2006 heeft u echter niets origineels voorgesteld. U heeft een intensiever gebruik van baan 20 voorgesteld. Merkwaardig genoeg wordt de Noordrand daardoor al te veel ontlast. Zowel uw voorganger als uzelf hebben zich altijd verscholen achter de verkeerde

Cette utilisation intensive de la piste 20 pour tous les décollages chaque samedi après-midi en plus de chaque dimanche de 6 à 17 heures n'est absolument pas plus sûre et n'apporte aucune dispersion supplémentaire.

Au contraire, cette décision soulage curieusement trop fortement la zone du Noordrand qui est de moins en moins survolée, tant de jour que de nuit, et transfère un lot important de concentration de survols sur la zone 3 – Sterrebeek, Wezembeek – qui devient une zone de concentration terrible de survols depuis 4 pistes, ce qu'aucune autre zone ne connaît: atterrissage 02, décollage 20 et 25 droite mais aussi 25 gauche.

Tant votre prédécesseur, M. Anciaux, que vous-même, monsieur le ministre, vous êtes toujours retranchés derrière les conclusions erronées de l'étude BruNord, dont le travail a été bâclé sans aucune analyse scientifique et qui estimait que les décollages de la piste 25 droite en direction de la balise d'Huldenberg, qui sont tout aussi nombreux que ceux vers le Noordrand, ne survolaient pas l'Oostrand et que, de ce fait, la zone 3 de l'Oostrand était libre de tout survol en semaine, ce qui est totalement et grossièrement faux.

Pourquoi donc ajouter plus de concentrations des vols encore et toujours sur la région 3 de l'Oostrand alors que, curieusement, par exemple, la zone 6 de Perk n'est quasi jamais survolée?

Serait-ce donc un plan de dispersion sélective que vous mettez ou voulez mettre en place?

Le Conseil des ministres a toutefois décidé - et cela, je pense que c'était en tout cas une bonne décision - de supprimer l'instruction litigieuse donnée unilatéralement par vous-même de procéder à un renversement des opérations aériennes uniquement sur la piste 02/20 en cas de vents contraires.

Si la décision d'utiliser la piste 20 pour tous les décollages le samedi après-midi, bien qu'ayant déjà été suspendue à deux reprises par le Conseil d'État les 11 mai et 25 septembre 2005, a été communiquée illico presto à Belgocontrol le jour même en vue d'une mise en service la plus rapide qui soit, l'instruction de mettre fin au renversement a été, semble-t-il, très lente à mettre en œuvre.

Pourtant mettre une fin radicale à une simple instruction écrite de procédure de renversement ne nécessite ni publication dans les AIP ni notification par notam, mais simplement un peu de bonne volonté et pouvait s'effectuer également rapidement dès l'après-midi du 21 avril 2006.

Toujours est-il que depuis qu'il a été annoncé qu'on mettait fin au renversement, on n'aura jamais autant procédé au renversement dans les schémas de vol. On a concentré les vols par une utilisation de la piste d'atterrissage 02 en renversement les vendredi 21 avril, samedi 22 avril, dimanche 23 avril, lundi 24 avril, mardi 25 avril, vendredi 28 avril, samedi 29 avril et dimanche 30 avril.

Actuellement, il nous est toujours impossible de savoir clairement si réellement la pratique du renversement est terminée et si vous avez vous-même donné des instructions claires en la matière. On parle

conclusies van de BruNord-studie, die stellen dat de vliegtuigen die vanop baan 25 rechts in de richting van het baken van Huldenberg opstijgen, niet over de Oostrand vliegen.

Waarom zorgt u voor een grotere concentratie van de vluchten boven regio 3 van de Oostrand? Betreft het een plan van selectieve spreiding dat u instelt of zou willen instellen?

De ministerraad heeft wijselijk beslist uw omstreden instructie te schrappen om bij tegenwind, de luchtbewegingen enkel op baan 02-20 om te keren.

Die instructie om een einde te maken aan de omkering werd kennelijk maar zeer langzaam uitgevoerd. Dekt u, politiek en administratief gezien, de door het Directoraat-generaal Luchtvaart aan Belgocontrol gegeven instructie? Wordt de praktijk van het omkeren definitief afgeschaft met uw instemming? Waarom werd die afschaffing niet dadelijk op vrijdag 21 april 2006 aan de betrokken partijen meegedeeld? Ik vraag mij ook af waarom - tenzij om de rechters te beïnvloeden - de advocaat van de Belgische Staat zich gehaast heeft om een dergelijke beslissing mee te delen net vóór de pleidooien met betrekking tot het onrechtmatig en onwettig gebruik van baan 02 door omkering zouden worden gehouden. Door welke bepaling of instructie wordt de omkering vervangen in geval van tegenwind op baan 20? Hoe zal men de problemen die in dat geval zullen rijzen, oplossen?

Hoe verdedigt u het feit dat de baan 20 op zaterdag voor opstijgende vliegtuigen opnieuw in dienst wordt genomen? Wil u misschien veroordeeld worden om aan te tonen dat de situatie hopeloos in het slop zit? U zou dan de moed moeten hebben om dat toe te geven. Hoe ver staat het

actuellement uniquement d'une instruction donnée à Belgocontrol par la Direction générale du transport aérien et on ne trouve aucune instruction directe de vous-même.

Donc, la première question que je vous poserai est de savoir si vous couvrez politiquement et administrativement l'instruction donnée à Belgocontrol par la Direction générale du transport aérien.

Outre la question que je viens de poser, je voudrais vous interroger sur des points plus précis.

La pratique du renversement est-elle enfin, à l'heure où je vous parle, définitivement supprimée avec votre aval, comme je l'ai demandé? À quelle date la décision formelle a-t-elle été prise? Quand entre-t-elle formellement en application? Pourquoi cette suppression n'a-t-elle pas aussi été communiquée aux parties intéressées dès le vendredi 21 avril 2006? Pourquoi fallait-il attendre pratiquement 11 ou 12 jours pour aller de l'avant? Je me demande aussi pourquoi l'avocat de l'État belge s'est empressé de communiquer une telle décision à la veille de plaidoiries relatives à l'utilisation abusive et illicite de la piste 02 par renversement, si ce n'est pour influencer les juges. Par quelle disposition ou quelle instruction le renversement est-il remplacé en cas de vent contraire sur la piste 20? Supprimer le renversement, c'est bien, mais comment rencontre-t-on les problèmes posés à cette occasion?

De même en ce qui concerne les modifications au plan de dispersion dès le 2 mai 2006. Monsieur le ministre, comment justifiez-vous la remise en service de la piste 20 pour les décollages le samedi, malgré deux arrêts particulièrement sévères de suspension de la même décision par le Conseil d'État? Peut-être cherchez-vous à être condamné pour démontrer que la situation est totalement bloquée mais il faudrait alors avoir le courage de le dire. Comment avez-vous pu prétendre assurer plus de dispersion et présenter un plan plus sûr alors qu'il n'apporte qu'une modification minime et de plus en utilisant la piste la moins bien équipée? Comment pensez-vous répondre par l'utilisation de la piste 20 le samedi, à l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 21 mars 2006?

Monsieur le ministre, voilà quelques questions. Pour finir, j'aimerais savoir où vous en êtes dans la concertation avec les Régions. Car je dois vous dire haut et clair au nom de mon groupe politique que nous ne voterons aucun projet de loi tant que les avis des trois Régions n'auront pas été engrangés. Il sera inutile de nous présenter quelque projet de loi que ce soit sans les avis de la Région flamande et de la Région bruxelloise car nous bloquerons alors tout projet de loi en la matière. Je crois que cela devait vous être dit très clairement aujourd'hui.

01.04 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous avez élaboré et fait approuver en Conseil des ministres un avant-projet de loi sur la répartition des vols au-dessus de Bruxelles et des environs. Cette proposition, qualifiée de "provisoire", de texte de loi sur la répartition des vols va donc être transmise au parlement. Selon le gouvernement, "le législateur va donc pouvoir discuter des critères tandis que les Régions sont priées d'établir un cadastre du bruit. On continuera par ailleurs à négocier en vue d'un accord de coopération entre le fédéral et les Régions.

overleg met de Gewesten?

In naam van mijn fractie kan ik u meedelen dat we over geen enkel wetsontwerp zullen stemmen zolang de adviezen van de drie Gewesten niet beschikbaar zijn.

01.04 Marie Nagy (ECOLO): U hebt een voorontwerp van wet over de spreiding van de vluchten boven Brussel en de rand uitgewerkt en door de ministerraad laten goedkeuren. De spreiding van de vluchten is dus ten koste van duizenden mensen opgelegd terwijl het

Depuis bientôt trois ans, de plans en projets, de recours en arrêts, la dispersion des vols s'est donc finalement imposée au détriment de milliers de personnes là où il aurait été plus logique de donner priorité à la santé, à la sécurité, à la qualité de l'environnement, à la densité de la population. En effet, ce plan provisoire entraînera une augmentation du survol de Bruxelles, de l'Oostrand et aggravera par conséquent la situation des communes du Brabant wallon, toutes zones très densément peuplées.

Le gouvernement semble avoir attendu dans cette affaire que la cour d'appel de Bruxelles rende un avis enfin favorable aux visées électoralistes de votre parti et aux décisions qui semblent avoir été entérinées de longue date.

M. le ministre peut-il me dire la manière dont seront pris en compte les résultats des cadastres du bruit que les Régions sont priées d'établir pour les prochaines années? Le seront-ils? Pour toutes les Régions? Quelles sont les bases sur lesquelles l'État fédéral continuera de négocier un accord de coopération avec les Régions, alors que "le législateur aura discuté des critères et que le ministre aura pris les arrêtés d'exécution"?

Je remercie le ministre pour ses réponses.

Le **président**: Merci, madame Nagy. Mme Lalieux n'est toujours pas là. Mme Milquet a retiré sa question n° 11435, qui est remplacée par une question de M. Lavaux.

Monsieur Lavaux, je dois vous mettre en queue du train, non pour vous empêcher de vous exprimer, mais afin de respecter le Règlement.

De heer Germeaux heeft zijn vraag nr. 11453 ingetrokken.

La parole est à M. Maingain.

01.05 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, je vous remercie. Il est symbolique de siéger dans la salle où le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale se réunissait par le passé. Je constate que les Bruxellois sont moins nombreux que ce que je souhaitais mais les anciens combattants – si je puis m'exprimer ainsi –, qui ont connu les débuts de cette Assemblée, auront quelques souvenirs.

Monsieur le ministre, mon intervention ne portera pas sur le projet de loi, si ce n'est pour dire que le propos de mon collègue, M. de Donnea, sur l'attitude du groupe parlementaire MR relative à l'examen du projet de loi, est à prendre en compte. Il fait, au sein de notre groupe, consensus et unanimité tant il est vrai que le projet de loi recèle, certes, certaines avancées intéressantes – il ne faut pas le rejeter tel quel – mais également beaucoup d'inconnues qui ne peuvent être levées que si les Régions prennent attitude. Nous ne pourrions évidemment pas acheter un chat dans un sac avec un projet de loi qui serait éventuellement rendu, sur le plan juridique, très incertain par l'absence de position des Régions. Mais nous en reparlerons le moment venu.

Mon intervention porte sur l'exécution de la décision du comité ministériel restreint du vendredi 21 avril dernier de mettre fin à la

logischer was geweest voorrang te geven aan de gezondheid, de veiligheid, de kwaliteit van het leefmilieu en aan het aspect van de bevolkingsdichtheid. In dit dossier heeft de regering blijkbaar gewacht tot het Brusselse hof van beroep eindelijk een advies gaf dat gunstig was voor de electorale motieven van uw partij en voor beslissingen die blijkbaar al lang goedgekeurd waren.

Zullen de geluidskadasters voor alle Gewesten gelden, en zo ja, hoe? Op welke basis zal de federale overheid haar onderhandelingen met de Gewesten over een samenwerkingsakkoord voortzetten, als de wetgever de criteria heeft besproken en de minister de uitvoeringsbesluiten heeft opgesteld?

01.05 Olivier Maingain (MR): Ik zal het hebben over het uitvoeren van de beslissing van het kernkabinet van 21 april jongstleden om de zogenaamde omkeringprocedure stop te zetten.

Hoe staat het met de uitvoering van die beslissing? Kreeg Belgocontrol officiële instructies in die zin? Hoe valt te rechtvaardigen dat er zoveel tijd is verlopen tussen de oorspronkelijke beslissing en de erg recente overdracht van informatie door de directie-generaal van het luchtverkeer aan Belgocontrol?

procédure dite "de renversement". Il s'agit, pour rappel, de l'atterrissage sur la piste 02 lorsque les décollages sur la piste 20 ne sont pas possibles suite à la direction ou à la force des vents.

Il est vrai que cette demande de mettre fin à la procédure de renversement n'est pas neuve puisque déjà la cour d'appel, dans un arrêt du 17 mars 2005, avait, je cite, "ordonné la cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage telle qu'elle résulte de l'application du plan Anciaux bis dans l'attente d'un réexamen et de l'adoption par l'État belge d'une approche plus équilibrée des nuisances sonores résultant des atterrissages en piste 02 ou de la décision judiciaire à intervenir au fond"; décision qui, à ma connaissance, n'est pas encore intervenue.

Le 18 avril 2005, cet arrêt a été provisoirement exécuté par une décision du Conseil des ministres qui disposait en substance que "pour la nuit, le mardi matin, le jeudi matin et le samedi matin, chaque fois de 03.00 heures à 05.59 heures, l'actuelle utilisation préférentielle de pistes définies comme décollages des pistes 07 gauche et droite et atterrissages sur la piste 02 est remplacée par l'utilisation préférentielle des pistes suivantes: décollages des pistes 07 gauche et droite et atterrissages sur la piste 20". C'est à ce moment qu'on a couplé cela avec la procédure de renversement.

L'atterrissage sur la piste 02 ne peut être d'application que si les composantes de vents pour la piste 20, définies comme suit pour la nuit, 15 nœuds de vents de travers, 5 nœuds de vents arrière, rafales comprises, sont dépassées.

Dès lors, le ministre peut-il me faire savoir ce qu'il en est de l'exécution de la décision prise en comité ministériel restreint le 21 avril dernier, relative à l'effectivité de la fin de la procédure de renversement? Peut-il dire si, comme il nous revient, des instructions officielles ont été données en ce sens à Belgocontrol et par qui? Il ne semble pas que ce soit par votre autorité personnelle mais par la direction nationale des transports aériens, comme le rappelait M. De Donnea.

Comme on a encore pu constater ces derniers jours que la procédure de renversement était mise en œuvre, qu'est-ce qui justifie le délai entre la décision prise en comité ministériel restreint le 21 avril dernier et la transmission très récente de l'information à Belgocontrol par la direction générale des transports aériens? Pourquoi un tel délai? Il a suscité une nouvelle fois les protestations des riverains qui n'ont pu que constater qu'à la fin du mois d'avril, entre le 27 et le 29, il y a eu mise en œuvre de cette procédure de renversement. Voilà la question que je voulais formuler.

01.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit mij hierbij aan met enkele vragen, vermits de meeste onderwerpen al aan bod zijn gekomen.

Wij hadden de hoop dat de uitspraak van het Hof aanleiding zou geven tot een meer billijke spreiding, maar dat lijkt ongegrond. De bijsturingen die gebeurden, lijken zeer miniem. Niemand kan blijkbaar zeggen wat er nu precies is veranderd aan het spreidingsplan. De klemtoon ligt daarom vooral op de eerste drie vragen.

01.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Nous espérions que l'arrêt de la cour d'appel donne lieu à une répartition plus équitable mais les ajustements semblent être minimes. Apparemment, personne ne peut expliquer avec précision en quoi ils consistent.

De quelles modifications s'agit-il

Ten eerste, kunt u aangeven welke exacte wijzigingen het bijgestuurde spreidingsplan inhoudt?

Ten tweede, kunt u cijfermatig het effect aangeven van deze wijzigingen op de verschillende banen en routes?

Ten derde, acht u met deze wijzigingen tegemoet te komen aan alle opmerkingen van het Hof? Zo neen, op welke punten zal er dan nog bijsturing moeten volgen?

Het tweede aspect van de vraag betreft de vliegwet die wij stilaan in het Parlement mogen verwachten. U hebt aangekondigd dat die in juli aan het Parlement zou voorgelegd worden. Zal deze timing nog altijd gerespecteerd worden? Belangrijk daarbij is natuurlijk waar u staat met het overleg met de regio's, vooral dan de Vlaamse en Brusselse regering. Collega de Donnea heeft er al op gewezen dat het toch wel uitermate belangrijk is dat de adviezen van deze regio's tijdig beschikbaar zijn, vooraleer wij over deze wet in het Parlement kunnen stemmen.

01.07 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous apprenons que le Conseil des ministres du 21 avril aurait approuvé définitivement le texte du projet de loi sur la répartition des vols.

En outre, à cette occasion, vous auriez présenté les dernières modifications provisoires que vous entendez apporter au plan de dispersion des nuisances en vue de vous conformer au dernier arrêt rendu par la cour d'appel de Bruxelles.

Cette nouvelle modification provisoire entraîne l'utilisation au décollage de la courte et dangereuse piste 20 le samedi, de 15 à 23 heures, en plus de l'utilisation de cette piste le dimanche.

Le Conseil des ministres de ce 21 avril aurait également décidé de mettre fin à l'instruction litigieuse du renversement. Cette pratique du renversement, mise en œuvre unilatéralement par votre prédécesseur en mars 2004, n'a donc pas été approuvée par le Conseil des ministres. Surtout, elle a été déclarée illicite, excessive, abusive par diverses décisions de justice et interdite par la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005. En dépit de ces décisions, vous avez maintenu ce dispositif.

Jusqu'à présent, il semble que vous ayez déjà transmis des instructions pour la réactivation de la piste 20 le samedi et que ces instructions sont en vigueur à partir de ce 2 mai. L'instruction d'annulation de la pratique illégale du renversement, en revanche, ne semble toujours pas avoir été communiquée à Belgocontrol.

Comme cette instruction ministérielle de cesser le renversement ne doit pas être publiée, ni aux AIP ni par NOTAM, et qu'elle peut être effective immédiatement par votre simple bonne volonté, nous ne comprenons toujours pas pourquoi elle n'a pas encore été donnée comme instruction définitive à Belgocontrol.

Cela étant, ces nouvelles modifications ne nous semblent nullement satisfaisantes, car elles ne changent pas la substance d'un plan qui demeure incompatible avec plusieurs décisions judiciaires.

exactement? Quelle est leur incidence, en chiffres, sur les différentes routes et pistes? Le ministre satisfait-il de la sorte à toutes les observations de la cour? Sur quels points une rectification est-elle encore nécessaire?

Le ministre a annoncé qu'il déposerait la loi sur la dispersion des vols au Parlement en juillet. Ce calendrier est-il toujours d'actualité? Il importe que les avis des gouvernements flamand et bruxellois soient disponibles à temps.

01.07 David Lavaux (cdH): Naar verluidt zou de tekst van het wetsontwerp betreffende de spreiding van de vluchten definitief zijn goedgekeurd op de ministerraad van 21 april en zou zijn beslist om een einde te maken aan de zogenaamde "omkering" van landingsbanen. Die praktijk, waarbij vanuit een andere richting op dezelfde baan wordt gevlogen, is immers omstreden. U zou tevens de laatste voorlopige wijzigingen aan het spreidingsplan hebben voorgesteld.

Blijkbaar hebt u reeds instructies gegeven om baan 20 's zaterdags opnieuw te gebruiken, terwijl Belgocontrol nog steeds niet werd gelast de illegaal geachte omkering van landingsbanen te beëindigen.

Die nieuwe aanpassingen lijken ons geenszins toereikend. In het vooruitzicht van de bespreking van uw wetsontwerp blijven we pleiten voor de goedkeuring van een nieuw plan dat overeenstemt met de gerechtelijke beslissingen, en meer bepaald voor een terugkeer naar de toestand van vóór 2003, of toch minstens van vóór 1999.

Kan u de precieze inhoud van de laatste voorlopige wijzigingen aan het spreidingsplan voor de

Dans la perspective des discussions relatives à votre projet de loi, nous persistons à défendre l'adoption d'un nouveau plan, conforme aux décisions juridictionnelles, et plus précisément le retour à la situation d'avant 2003 ou, à tout le moins, à la situation d'avant 1999.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

Pourriez-vous expliquer la teneur exacte des dernières modifications provisoires du plan de dispersion des nuisances et leur compatibilité avec les décisions rendues par les cours et tribunaux, et le Conseil d'État, interdisant l'utilisation de certaines combinaisons de pistes?

En particulier, pouvez-vous confirmer la suppression de toute utilisation de la procédure de renversement 02-20?

Enfin, pourriez-vous nous confirmer que toutes ces mesures ont bien été soumises au Conseil des ministres et ont reçu l'approbation de l'ensemble des composantes de la majorité?

01.08 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, veuillez tout d'abord excuser mon retard. J'étais retenue ailleurs. Je n'ai pas entendu les questions de mes collègues, mais je suppose qu'elles rejoignaient mon propos.

Encore une fois, je rappelle notre volonté de déterminer un cadre juridique clair et contraignant pour les procédures de vol. Je rappelle aussi qu'il va de soi que ce dossier est en négociation avec les Régions flamande et, surtout, bruxelloise. Un accord de coopération avec ces Régions devra donc être conclu.

Néanmoins, monsieur le ministre, en attendant ce projet de loi, nous avons déjà discuté de la décision de la cour d'appel. Votre interprétation nous avait d'ailleurs quelque peu saisis. Certes, nous nous réjouissons que le gouvernement soit allé en cassation, comme nous l'avions demandé. Mais le plus surprenant est que vous ayez modifié le plan actuel de dispersion aux fins de répondre aux exigences de la cour d'appel, alors que vous n'aviez pas agi de la sorte en réaction à deux précédentes décisions de la cour, qui étaient plus positives pour le survol de la Région de Bruxelles-Capitale.

J'en viens à mes questions.

- Pourquoi cette décision de la cour d'appel a-t-elle entraîné une modification du plan, alors que d'autres décisions étaient restées sans effet?

- Quelles sont les modifications qui ont été adoptées?

- La décision du 2 mai est-elle réellement d'application? Je veux parler du renforcement de la piste 02.

Toutes mes autres interrogations ont déjà été exprimées. Je vous remercie.

Le président: Merci, madame Lalieux. Vous me semblez quand même très sûre de vous en affirmant que les autres questions ont été posées.

geluidsoverlast toelichten? Kan u bevestigen dat de omkering van de banen 02-20 wordt afgeschaft? Kan u bevestigen dat al die maatregelen wel degelijk aan de ministerraad werden voorgelegd en dat ze op de goedkeuring van de meerderheidspartijen konden rekenen?

01.08 Karine Lalieux (PS): Sorry voor mijn laattijdige aankomst. Ik heb de vragen van mijn collega's niet gehoord maar ik veronderstel dat zij mijn bekommernis delen. Ik wil eraan herinneren dat wij vastberaden zijn een duidelijk en dwingend juridisch kader in het leven te roepen voor de vluchtprocedures. Ik herinner er ook aan dat een samenwerkingsakkoord moet worden gesloten met het Vlaamse Gewest en het Brusselse Gewest. In afwachting van dat wetsontwerp verheugen wij ons erover dat de regering cassatieberoep heeft ingesteld tegen de uitspraak van het hof van beroep. Daarentegen zijn wij verbaasd dat u besloten hebt het verspreidingsplan te wijzigen. Waarom hebt u die beslissing genomen terwijl andere uitspraken van het Hof die voordeliger voor het Hoofdstedelijk Brussels Gewest waren, geen enkele reactie van die aard hebben uitgelokt? Welke wijzigingen werden goedgekeurd? Is de uitspraak van 2 mei in verband met baan 02 van toepassing?

De andere indieners hebben alle andere bedenkingen die ik had, reeds geformuleerd.

01.09 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, laat mij toe om voor de goede orde even de context te schetsen en daarna de politieke en niet-politieke beslissingen toe te lichten. Ik hoor hier toch berichtgeving door elkaar. Het is inderdaad niet goed zich te baseren op krantenartikels. De sfeer is dermate dat ik vaststel dat er bij momenten niet rustig kan vergaderd worden onder medewerkers. Ik lees altijd een eenzijdig verslag in *Le Soir* en in *La Libre Belgique*. De manier waarop hier moet worden gewerkt, is ongezien. Zo'n transparantie is geen transparantie meer, maar voortdurende beïnvloeding en vervuiling van de context van het dossier.

(...): (...)

01.10 Minister **Renaat Landuyt**: Ik neem akte van het feit dat toch iemand *La Libre Belgique* en *Le Soir* verdedigt.

01.11 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dat is niet waar. U moet niet spreken over transparantie. U geeft honderd keer minder transparantie dan Anciaux destijds. Honderd keer minder.

01.12 Minister **Renaat Landuyt**: Ik probeer hier rustig te werken. Men kan niet eens rustig blijven in dit dossier. Gelukkig dat er naast alle commentaren nog iemand is in dit land die de beslissingen neemt.

(...): Wie dan?

01.13 Minister **Renaat Landuyt**: Ziet u, ik heb een probleem van bekendheid. Zij kennen mij niet.

Je répète qu'il faut bien tenir compte du contexte dans lequel nous travaillons. J'ai déjà expliqué ici que l'avis du Conseil d'État a, au moins, éclairé les positions, surtout au point de vue des compétences. Le problème du bruit des aéroports est un problème international. La preuve qu'il s'agit d'un problème européen est qu'il y a deux directives européennes qui datent de 2002 et qui devaient être transposées en 2004. Elles n'ont pas été transposées en Belgique mais bien dans les autres pays européens. De la sorte, je tiens à souligner qu'il ne s'agit pas d'un problème uniquement inhérent à l'aéroport de Bruxelles. La différence réside dans le fait que, vu les spécificités de notre pays, nous nous sommes trompés de compétences pendant des années. Avant moi, à l'époque de Mme Durant, on discutait déjà de l'élaboration d'un cadastre du bruit et cette tâche revenait au gouvernement fédéral. En trois paragraphes, les chambres réunies du Conseil d'État ont bien expliqué que ce sont les Régions qui sont compétentes pour la mesure du bruit au sol.

Le résultat est que nous n'avons pas de cadastre du bruit.

Ingevolge dit advies van de Raad van State hebben wij op het Overlegcomité van 19 april 2006 een paar afspraken gemaakt met alle regeringen van dit land waarin zeer veel politieke partijen vertegenwoordigd zijn.

01.09 **Renaat Landuyt**, ministre: La presse ne cesse de mettre son grain de sel, de sorte qu'il n'est même plus possible d'organiser une réunion sereine à ce sujet. *Le Soir* et *La Libre Belgique* publient leurs versions respectives. Cela fait longtemps qu'il n'est plus question de transparence mais de pollution.

01.11 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Le ministre devrait se garder d'évoquer la transparence ; il s'agissait d'une caractéristique propre à son prédécesseur, le ministre Anciaux.

01.12 **Renaat Landuyt**, ministre: Parallèlement aux commentaires qui sont publiés, quelqu'un prend heureusement des décisions. J'ai un problème de notoriété: on ne me connaît pas.

01.13 Minister **Renaat Landuyt**: Dit is geen nationaal maar een Europees probleem, zoals blijkt uit de twee richtlijnen van 2002 die niet in Belgisch recht werden omgezet. Wat het geluidskadaster betreft waarover reeds werd gedebatteerd toen mevrouw Durant nog de bevoegde minister was, vallen de metingen van het grondlawaai onder de bevoegdheid van de Gewesten en niet van de federale overheid. Het advies van de Raad van State heeft op zijn minst de verdienste gehad dat het de bevoegdheden verduidelijkt. Daarin hebben wij ons immers jarenlang vergist.

Après cet avis du Conseil d'État, nous avons conclu des accords avec tous les gouvernements du pays lors du Comité de

Ik zal een paar afspraken resumeren. Ten eerste, er zal een zogenaamde vliegwet worden goedgekeurd door de federale regering waarna deze zal worden ingediend in het Belgische Parlement. Een vaststelling op het Overlegcomité is dat de betrokkenheidsprocedure werd gevoerd.

Ten tweede, er werd ook afgesproken dat het overleg tussen het Vlaamse en het Brusselse Gewest, in aanwezigheid van de federale regering, zal worden voortgezet. Dit overleg zal echter gebeuren in het licht van het advies van de Raad van State, namelijk dat het samenwerkingsakkoord niet de uitvoering maar de basis is van de wetgeving inzake omzetting van de twee Europese richtlijnen.

Deze richtlijnen zijn de uiting van een afspraak tussen de 25 lidstaten die bepaalt dat in ieder land een instantie dient te worden aangewezen om het geluid te bewaken. Ieder land wijst met andere woorden een instelling aan die daarvoor verantwoordelijk is. Dit is verplicht omdat de Europese richtlijnen ook bepalen dat er een geluidskadaster moet komen op basis waarvan dan een planning kan worden opgesteld inzake beheersing van het lawaai om en rond luchthavens met meer dan 50.000 bewegingen. Gelet op onze institutionele structuur is daarvoor een basisovereenkomst nodig die bepaalt wie wat volgens zijn of haar bevoegdheid moet doen.

Dat is de heroriëntering van de discussie of het overleg tussen de Gewesten. Eerst werkte men met een concept van uitvoering van de vliegwet. Eigenlijk moet men werken met een concept met als basis het opstellen van andere wetgeving, regionale wetgeving en eventueel bijkomende federale wetgeving die te maken heeft met het omzetten van die Europese richtlijnen. Ik herhaal dat België daar enige achterstand mee heeft. Dat was het tweede element van de overeenkomst in het Overlegcomité.

Ten derde, na enige stilte in het Overlegcomité heeft iedereen er akte van genomen dat de federale minister van Mobiliteit een beslissing zou nemen inzake vliegprocedures die, gegeven de gebrekkige juridische situatie, zo stabiel mogelijk zou zijn. Dat is niet eens cynisch bedoeld. Het is de bedoeling dat we ervoor zorgen dat een en ander blijft functioneren in de praktijk.

Na het Overlegcomité van woensdag 19 april 2006 is op 21 april na derde lezing de tekst van de vliegwet goedgekeurd door de regering, na het aannemen van een amendement uitgaande van de ministers die behoren tot de MR-groep. Dat amendement was erop gericht alle voorlopige toestanden en elke blij van mogelijke voorlopige toestand uit de tekst te halen. Dat is gebeurd.

Vous avez raison de me demander de répéter si vous n'avez pas compris. C'est très important pour l'ordre du gouvernement.

Dans le gouvernement, il existe aussi des groupes, des groupes de partis: certains ministres présentent non seulement leur vision, mais également la vision de leur groupe. Chaque groupe a accepté le contenu du texte transmis au parlement. Cela a été réalisé après s'être mis d'accord sur l'amendement du groupe MR. Selon moi, en tant que petit juriste, il manque un élément, mais, sur ce point, je préfère en discuter ici; j'y reviendrai donc.

concertation du 19 avril 2006. Le gouvernement déposera un projet de loi sur la dispersion des vols au Parlement. La concertation entre les Régions flamande et bruxelloise sera poursuivie en présence du gouvernement fédéral, compte tenu de l'avis du Conseil d'État qui stipule que l'accord de coopération ne constitue pas l'exécution mais la base de la législation transposant les deux directives européennes. Celles-ci concrétisent un accord conclu entre les 25 États membres stipulant que chaque pays doit désigner une instance chargée de contrôler les normes sonores, qu'un cadastre du bruit doit être créé et que la maîtrise du bruit autour des aéroports de plus de 50.000 mouvements doit être planifiée. Vu notre structure étatique, un accord de base entre les diverses autorités est nécessaire à cet effet.

De regeringspartijen zijn het eens geworden over de tekst die aan het Parlement werd voorgelegd, nadat ze het amendement van de MR hadden aangenomen. Volgens mij ontbreekt er nog iets om te voorkomen datmen aan de voorlopige spreiding zou kunnen raken. Artikel 27 werd opgeheven opdat de wet enkel nog zou

En effet, pour mettre à exécution cette loi, il manque un élément pour empêcher tout doute et pour que chacun ait la certitude qu'on ne touche pas à la situation provisoire. Pour que la loi ne règle que la manière de décider dans l'avenir, le prétendu article 27 a été biffé. Tout bon juriste doit savoir que cela entraîne ainsi une lacune, mais, en connaissance de cause, nous aurons sans doute l'occasion d'en discuter ici.

Il est clair que le gouvernement s'est mis d'accord sur le contenu de la loi qui vous parviendra prochainement. Cela dit, c'est quand même le ministre fédéral de la Mobilité, avec un peu de soutien de l'avis du Conseil d'État, qui a pris la décision!

01.14 François-Xavier de Donnea (MR): (...)

01.15 Renaat Landuyt, ministre: Je comprends qu'il est vraiment nécessaire de répéter!

Pour moi, une parole c'est une parole!

01.16 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le ministre, vous remarquerez que cette matière devient de plus en plus complexe et que plus personne ne s'y retrouve.

01.17 Renaat Landuyt, ministre: Heureusement que la confiance subsiste encore entre quelques personnes!

En ce qui concerne la dernière décision, le ministre de la Mobilité a pris ses responsabilités, toujours avec transparence vis-à-vis de ses collègues. C'est donc bien moi qui ai décidé!

Waarom heb ik zagezegd na 62 bladzijden zo weinig veranderd? Het antwoord is omdat er zo weinig onstabiel is. Men vergeet dat het zogenaamde spreidingsplan in de loop der maanden steeds stabielier is geworden. Qua stabiliteit van de beslissing is er enkel het probleem van de zaterdag. Wat hebben we politiek beslist?

Ce que je couvre politiquement, c'est la décision résumée par le changement de piste le samedi à 15 heures, la 25 droite étant remplacée par la 20. Voilà le résumé d'une décision plus complexe au point de vue de l'exécution comme de l'argumentation. En effet, il faudrait respecter la dernière décision sans nier et cesser de respecter la première décision de la cour d'appel de Bruxelles.

Er zijn drie arresten van het hof van beroep.

In het arrest van 17 maart 2005 staat het verbod om te landen op de baan 02.

regelen hoe er in de toekomst beslist zou worden. Maar zo ontstaat er een leemte.

Maar het is hoe dan ook de minister van Mobiliteit die de beslissing heeft getroffen.

01.16 François-Xavier de Donnea (MR): Deze materie wordt almaar complexer. Geen kat die er haar jongen in terugvindt.

01.17 Minister Renaat Landuyt: Gelukkig dat er toch nog enkele mensen elkaar vertrouwen!

Si j'ai apporté si peu de changements, c'est parce qu'au cours des derniers mois, le plan de dispersion a acquis de plus en plus de stabilité. Seuls les vols effectués le samedi posaient encore problème. Quelle décision a été prise au niveau politique?

Wat ik politiek heb beslist, is de verandering van baan op zaterdag om 15 uur, waarbij baan 25 rechts door baan 20 wordt vervangen. De laatste beslissing moet inderdaad worden nageleefd, zonder daarom echter de eerste beslissing van het hof van beroep te Brussel te ontkennen of naast zich neer te leggen.

La cour d'appel a rendu trois arrêts. L'interdiction d'atterrir sur la piste 02 est inscrite dans l'arrêt du 17 mars 2005.

In het arrest van juni 2005 wordt een dwangsom opgelegd aan de federale overheid op vraag van de Brusselse regering voor iedere inbreuk begaan door een vliegtuig dat de instructies van de federale overheid volgt. Voor degenen die bezorgd zijn over de Brusselse situatie, kan ik zeggen dat er voor Brussel eigenlijk nog altijd niets veranderd is. De uitvoering van het arrest van juni 2005 is namelijk het overleg met de Brusselse regering. De Brusselse regering heeft de stelling aangenomen dat zij, zolang er overleg is, natuurlijk niet zal schieten. Het enige verschil met het arrest van juni 2005 is dat de tegenpartij geen actiegroep is, maar wel een regering. Dat onderscheid is toch wel duidelijk: de Brusselse regering is geen actiegroep. Met de Brusselse regering kunnen we dus wel onderhandelen. Met actiegroepen gaat dat moeilijker.

Aangaande de uitvoering van het eerste arrest zijn er bewarend beslag en beslagprocedures bezig. De actiegroepen doen dus verder met het arrest. De Brusselse regering daarentegen stelt dat, wat haar betreft, de uitvoering van het arrest het overleg is. In de beslissing is er dus ook niet meer of niet minder voor Brussel gebeurd in de afgelopen twee jaar.

Het jongste arrest is iets moeilijker om uit te voeren, omdat er een soort van metingsleutel in het dispositief staat, die we eigenlijk moeten respecteren, maar waarvan we pas achteraf weten of we het gerespecteerd hebben of niet. Het is moeilijk voorspelbaar wat de effecten zullen zijn inzake geluidspieken. Daarom is het belangrijk te weten dat wij in de federale regering beslist hebben dat, in afwachting van een geluidsinstituut, de federale regering op zich de evolutie zal bewaken. De beslissing van mezelf, van 21 april 2006, wordt eigenlijk voortdurend gemonitord. Voortdurend wordt nagegaan of wij de evenwichten, zoals geformuleerd door het arrest, bereiken.

Il y a du provisoire dans le provisoire car nous procédons au monitoring jour après jour.

Ingevolge deze beslissing die erop gericht is dit arrest na te leven, heeft Belgocontrol op zijn niveau van de veiligheid meegedeeld dat het veel betere stabiliteit kan bereiken indien er overdag geen verandering van piste moet worden uitgevoerd. Belgocontrol heeft me uitgelegd dat het systeem van de omkering er precies voor zorgt dat er veel minder snel van piste moet worden veranderd. Dat is een veiligheidsmechanisme. Ik heb altijd gezegd dat ik op dit punt politiek niet tussenbeide wil komen.

Belgocontrol voegt eraan toe dat indien men alsnog zou opteren voor een splitsing overdag, het omkeringssysteem niet meer gebruikt zal

L'arrêt de juin 2005 a imposé une astreinte à l'État fédéral à la demande du gouvernement bruxellois. La concertation avec le gouvernement bruxellois a démarré à la suite de cet arrêt. Tant qu'elle est en cours, le gouvernement bruxellois n'exigera aucune astreinte. Il est plus facile de négocier lorsque la partie adverse est un gouvernement. Il n'en va pas de même avec les groupes d'action. L'exécution de l'arrêt de juin 2005 s'est traduite par une concertation. Au cours des deux dernières années, la situation n'a pas beaucoup évolué à Bruxelles.

En ce qui concerne l'exécution du premier arrêt, une saisie conservatoire et des procédures de saisie sont en cours. Les groupes d'action ne se contentent donc pas de l'arrêt. En revanche, le gouvernement bruxellois accepte d'exécuter le deuxième arrêt par le biais de la concertation.

L'arrêt le plus récent est plus difficile à exécuter. Nous devons respecter des normes sonores mais nous ne pouvons évaluer les effets des pics sonores qu'a posteriori. En attendant la création d'un institut sonore, le gouvernement fédéral vérifie en permanence que les équilibres imposés par l'arrêt sont bien atteints.

De voorlopige maatregelen kunnen op elk moment worden gewijzigd, aangezien wij alles van dag tot dag monitoren.

La décision tend à respecter l'arrêt. Belgocontrol a indiqué dans ce contexte qu'il est préférable pour la sécurité de ne pas devoir procéder à un changement de piste en cours de journée. Le système du renversement constitue un mécanisme de sécurité qui permet de changer moins rapidement de piste. Si l'on opte pour une scission pendant la

worden vermits iedereen moet voorbereid worden op het nu en dan veranderen van piste. Het heeft dan geen zin, meer zelfs, het is beter dat het systeem van de omkering niet gebruikt wordt. Vandaar dat de administratie die instaat voor de veiligheid in samenspraak met Belgocontrol deze beslissing heeft genomen. Ik weiger hierover een politieke beslissing te nemen omdat het te maken heeft met veiligheid. Dit is niet de taak van de regering, laat staan van de minister.

Ik stel vast dat het Parlement niet nodig is om de parlementairen te informeren dat het DLV beslissingen genomen heeft, zoals de heer de Donnea heeft vermeld.

M. de Donnea en a parlé, cette décision existe bel et bien. Qui suis-je pour dire que cette décision n'existe pas? En ce qui me concerne, j'en suis informé formellement.

01.18 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, uw antwoord maakt ons nauwelijks wijzer. U gaf een hele uitleg over hoe u via het Overlegcomité onderhandelt en wat de geldende principes zijn, maar voor de rest weten wij nauwelijks iets meer.

Om te beginnen met uw begin, mijnheer de minister: u heeft bepaalde kranten verweten – ik zou u met de keuze van de kranten nog gelijk geven – dat ze weinig transparant zijn. Het probleem ligt eigenlijk bij u: als u wil dat de pers transparanter zou zijn en dat wij wat duidelijker zicht zouden krijgen op de zaak, dan zou u ons geschreven, gedocumenteerde informatie moeten bezorgen. Dat is onder meer het rapport van 62 bladzijden waarop u zich baseert en de eigenlijke beslissing. Tot nu toe hebben wij nog altijd niets en moeten wij het met uw woorden doen.

Ik stel vast dat onder uw voorganger, minister Anciaux, permanent informatie werd gegeven over dat soort zaken. Documentatie die wij vroegen, kregen we. Er was een website die voortdurend werd aangepast, maar op dit moment bestaat die niet meer; die is met de verkiezingen van 2004 stilgevallen en u heeft daar niks meer aan gedaan. Er is een totaal gebrek aan transparantie en het is dus nogal gortig dat precies u de pers verwijt dat ze niet transparant is.

Wij weten maar al te goed dat zeker La Libre en Le Soir zeer tendentieuze kranten zijn en zelfs een zeer hatelijk woordgebruik tegenover de Vlamingen hanteren, maar een ding hebben ze nu toch wel gedaan en dan iets zeer nuttigs: zij hebben heel de problematiek van het omkeerprincipe naar boven gehaald. Daardoor wisten we in elk geval dat er op dat vlak iets in de lucht hing.

Ten tweede. U zegt dat er niets onstabiel is, behalve de zaterdag. Voor de rest zou alles stabiel worden. Dat is absoluut onwaar, mijnheer de minister. Als u het lentearrest van 21 maart opnieuw zou lezen op bladzijden 266 en 267, zou u zien, ik citeer: "Bij geen enkele andere groep omwonenden dan diegenen die de Noordrand bewonen", - mijnheer de Donnea, ik zou u toch nog eens willen zeggen dat het volgens u daar altijd maar rustiger wordt, maar dat het tegendeel waar is – "is zelfs maar een vergelijkbare toebedeling van overlast voorhanden. De wijze waarop de dag- en nachtvluchten sedert april 2005 worden gespreid, schendt het gelijkheidsbeginsel".

journée, le système du renversement perd tout son sens. Etant donné qu'il s'agit d'une mesure de sécurité, je ne prends pas de décisions politiques en la matière.

De heer de Donnea heeft daarover gesproken. Die beslissing bestaat. Ik ben er formeel van op de hoogte.

01.18 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le ministre reproche à certains journaux leur manque de transparence mais il lui appartient de fournir des documents. À ce jour, nous n'avons toujours pas reçu le rapport de 62 pages ni la décision proprement dite. La situation était différente à l'époque du ministre Anciaux, qui fournissait les informations que nous lui demandions. Jusqu'aux élections de 2004, il existait également un site internet continuellement mis à jour. *La Libre Belgique* et *Le Soir* présentent la situation de façon tendancieuse mais il était utile que ces quotidiens mettent en avant la problématique du renversement. Nous avons ainsi été informés qu'il y avait anguille sous roche en la matière.

Le ministre déclare qu'en dehors du samedi, il n'est nullement question d'instabilité. Toutefois, selon l'arrêt du 21 mars, les riverains de la périphérie nord sont disproportionnellement touchés par les nuisances et la dispersion des vols de jour et de nuit porte atteinte au principe d'égalité depuis le mois d'avril 2005. Tous les vols sont donc concernés par cet arrêt, qui conteste à la fois le plan de dispersion et la répartition inéquitable. Le fait qu'en 2005, 85 % des avions au décollage et 43 % des vols de nuit ont utilisé la piste 25R n'a rien d'équitable. Le

Dat gaat dus niet alleen over de zaterdagvluchten, maar over alle vluchten, zowel in de week als in het weekend, zowel overdag als 's nachts. Dat gaat over de hele problematiek en u durft dan zeggen dat er zich alleen de zaterdag een probleem stelt en er een kwestie van onstabiele is. Dat is niet waar. Alles wordt gecontesteerd: heel uw spreidingsplan en de onrechtvaardige verdeling. In 2005 ging 85% van de vertrekkende vluchten via baan 25R en 43% van de nachtvluchten via dezelfde baan. Dat is allesbehalve een billijke spreiding, allesbehalve een billijke verdeling. Waar haalt u het dan te zeggen dat er zich alleen op zaterdag een probleem stelt?

Voorts geeft u over de concrete verdeling geen enkel cijfer noch licht u enig concreet gevolg van de nieuwe spreiding toe. Ik heb daarom nochtans uitdrukkelijk gevraagd. U geeft ook niet aan of er op een of andere manier wordt gecompenseerd.

U hebt op het einde ook nogal ingewikkeld gedaan over de omkering. Ik moet daaruit begrijpen dat die omkering u als mogelijkheid werd aangegeven.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u even luistert, want ik stel u een vraag. Wordt het omkeringsprincipe tijdens het weekend nu geschrapt of juist niet? Op het einde zei u dat het een politieke beslissing was die u liever niet wenst te nemen. Daarover zou ik toch nog duidelijkheid willen hebben.

Een tweede vraag gaat over de studie 25L. Hoe staat het daarmee? Ook daarop hebt u geen antwoord gegeven.

01.19 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour les informations que vous avez communiquées. Vous êtes dans une situation impossible. J'ai d'ailleurs de la sympathie et de la compassion pour vous. Votre mission est impossible notamment parce qu'une série de choses sont bloquées, bétonnées, murées à la Région bruxelloise.

Ceci dit, je note quand même deux ou trois points positifs dans vos propos.

Tout d'abord, vous ne désavouez pas l'administration qui a donné l'instruction de supprimer le renversement des opérations aériennes sur la piste 02/20 en cas de vents contraires. C'est une question de vents qui déterminait le renversement; il ne s'agissait donc pas d'une question de week-end. Je comprends bien. Le renversement est supprimé et vous assumez politiquement la décision de votre administration.

01.20 Renaat Landuyt, ministre: J'ai dit que je n'y touchais pas. J'ai toujours dit que la sécurité n'était pas une affaire de politique!

01.21 François-Xavier de Donnea (MR): En tout cas, vous ne désavouez pas votre administration.

problème ne se pose pas que le samedi. Le ministre ne précise aucun chiffre relatif à la répartition concrète après le nouveau plan de dispersion.

Le ministre n'a fourni aucune précision concernant la répartition concrète, les conséquences de la nouvelle répartition ou les compensations éventuelles. Le principe de renversement pendant le week-end est-il supprimé ou non? Qu'en est-il de l'étude sur la piste 25L?

01.19 François-Xavier de Donnea (MR): Door de blokkeringen op het niveau van het Brussels Gewest zit u in een onmogelijke positie: ik voel met u mee.

Uw antwoord bevat echter ook enkele positieve punten, met name het feit dat u achter de beslissing staat van uw administratie om de omkering van de luchtbewegingen op baan 02/20 bij tegenwind af te schaffen.

01.20 Minister Renaat Landuyt: Ik heb altijd gezegd dat de veiligheid geen politieke kwestie is! Ik zal mijn administratie niet afvallen, aangezien zij verantwoordelijk is.

01.22 Renaat Landuyt, ministre: Non puisqu'ils sont responsables. Je respecte les règles. La seule chose que je peux faire dans ce pays, c'est respecter tout le monde!

01.23 François-Xavier de Donnea (MR): C'est très sage. J'ai toujours eu pour opinion que, par exemple, un gouverneur de province ou un bourgmestre avait intérêt à se rallier sans condition à l'avis des pompiers. Ce sont en effet les techniciens qui peuvent juger de l'importance des risques, ce que nous ne sommes pas capables de faire. La seule chose que nous pouvons estimer, c'est la compétence du pompier. À nous alors de le remplacer mais pas de juger à sa place.

Vous respectez donc le jugement de cette administration. Ce faisant, vous posez un acte politique intelligent. Permettez-moi de vous féliciter.

Ensuite, je me réjouis également que le MR ait obtenu la suppression de l'article 27 qui, dans le texte qui avait été envoyé au Conseil d'État, était l'article 30. J'acte cela avec beaucoup de satisfaction.

01.24 Renaat Landuyt, ministre: En ce qui concerne cette nouvelle numérotation, je veux souligner qu'elle est due au fait que nous avons intégré les avis des Régions. Vous nous les aviez demandés. Nous avons alors fait tout ce que nous devons faire.

01.25 François-Xavier de Donnea (MR): Je voulais être précis. Il s'agit de l'ancien article 30. Beaucoup d'entre nous connaissons cette disposition sous le numéro 30. Il a été renuméroté 27. Je ne vous le reproche pas. Il est supprimé. Bravo!

Je dois vous dire deux choses moins agréables. J'en suis désolé.

Il est évident que nous déplorons que vous ayez dû reporter des vols sur l'Oostrand le samedi à partir de 15.00 heures. Cela n'améliore certainement pas la situation de ces personnes. Dans ces quartiers, on trouve des petites maisons bourgeoises ou autres avec jardin. Il est dramatique que ces gens voient leur week-end dans leur jardin complètement "stérilisé". Il leur est impossible le week-end, lorsque les avions prennent ces routes de l'Oostrand, d'encore inviter des amis à un barbecue.

On peut isoler les maisons. On peut y dormir la nuit avec des boules Quies. Mais, à mon avis, les personnes qui achètent une maison avec jardin souhaitent pouvoir inviter leurs amis pour un barbecue. Or cela n'est plus possible. Ces propriétés connaissent donc actuellement une dévaluation spectaculaire.

01.26 Karine Lalieux (PS): (...)

01.27 François-Xavier de Donnea (MR): Je prends acte du fait que vous n'aimez pas les barbecues.

Monsieur le ministre, toujours est-il que vous n'avez pas amélioré la situation dans l'Oostrand et que cela contribue à créer un problème social très grave. Pourquoi? Parce qu'avant Mme Durant, - malgré mon amitié pour Mme Naqy, je dois dire que l'arrivée de Mme Durant

01.23 François-Xavier de Donnea (MR): Ik ben altijd van oordeel geweest dat de politieke gezagsdragers op technici moeten vertrouwen als het op het inschatten van de risico's aankomt. Ik feliciteer u met uw beslissing om u aan het oordeel van de administratie te houden.

Het verheugt mij eveneens dat de MR de afschaffing van artikel 27, dat met artikel 30 van de naar de Raad van State verzonden tekst overeenstemt, heeft verkregen.

01.24 Minister Renaat Landuyt: De tekst werd opnieuw genummerd omdat rekening werd gehouden met de adviezen van de Gewesten.

01.25 François-Xavier de Donnea (MR): Het belangrijkste is dat het desbetreffende artikel werd geschrapt.

Ik heb ook twee minder aangename opmerkingen. Wij betreuren de vluchten boven de Oostrand, waardoor de bewoners op zaterdag vanaf vijftien uur niet meer van hun tuin kunnen genieten.

Die woningen dalen momenteel spectaculair in waarde.

01.27 François-Xavier de Donnea (MR): De situatie in de Oostrand draagt bij tot het ontstaan van een ernstig sociaal probleem. Vóór het aantreden van mevrouw Durant was er een evenwicht. De mensen die een

a été une catastrophe – un équilibre existait. Les gens qui achetaient une maison à Haren ou Diegem, dans ces zones très fréquentées, bénéficiaient d'une décote importante lors de l'achat. Il s'agissait souvent de personnes peu sensibles au bruit. Un beau jour, on décide de changer les règles du jeu et faire survoler des zones où habitaient des gens, sensibles au bruit, et qui ne pensaient pas devoir faire face à ce genre de problème. Cette décision a de plus entraîné une dépréciation de leur propriété. Je comprends donc tout à fait la fureur de ces personnes, ce indépendamment du problème de "stérilisation" de leur jardin, le week-end. Voilà quelques raisons pour lesquelles nous continuerons à protester contre cette situation.

Par ailleurs, il est clair que, comme vous l'avez dit, un accord de coopération entre les Régions est nécessaire pour que l'on puisse voter une loi. Je répète que, pour notre part, nous ne voterons pas de loi tant qu'un accord de coopération à ce sujet entre les Régions n'aura pas été conclu; accord de coopération qui, selon moi, ne pourra pas intervenir avant les élections communales, en tout cas en ce qui concerne la Région bruxelloise.

Enfin, comme je l'ai déjà dit à de multiples reprises dans ce parlement, à long terme, avec ce dossier de l'aéroport, nous risquons de courir à l'échec, quelles que soient les rustines que vous aurez posées, quels que soient les accords temporaires qui auront été trouvés. La seule façon d'éviter cette catastrophe serait de décider de planifier – cela ne pourra pas se réaliser avant 15 ou 25 ans – la construction d'un aéroport intercontinental déléstant Zaventem de tous les vols à longue distance, du fret, etc. qui perturbent notamment les nuits des gens. Cela ne devrait nullement réduire l'emploi. En effet, on peut très bien avoir un aéroport prospère au niveau régional engendrant un développement de l'emploi.

J'ai déjà dit et redit, notamment au premier ministre, à M. Anciaux, etc., qu'il est grand temps de négocier avec les Français qui songent à construire un troisième aéroport à Paris afin de prévoir, quelque part sur le parcours du TGV entre Bruxelles et Paris, un aéroport intercontinental en procédant à une division du travail à l'instar de ce qui est fait à Washington entre Dulles et Reagan National Airports. Cela ne réduirait en rien l'emploi à Zaventem. En effet, le trafic purement régional européen continuerait à se développer, mais cela éviterait qu'un jour, les gens ne se couchent sur les pistes et qu'un de vos successeurs ne soit obligé à fermer purement et simplement l'aéroport.

01.28 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, je ne tirerai pas de plan sur la comète. Qui sait si, dans 20 ou 30 ans, étant donné la hausse des prix du pétrole, on ne se posera pas des questions quant au fait de transporter toutes sortes de marchandises à des heures impossibles. Une réflexion mériterait d'être menée dans ce contexte-là. Dans cette attente, c'est la souffrance des personnes survolées aujourd'hui qui nous importe.

De la réponse du ministre ressort une part assez incroyable de cynisme vis-à-vis de la situation; le sp.a nous y a habitués! En effet, le ministre dit que le plan de survol est de plus en plus stable; seule la question du samedi pose encore problème. Cela signifie qu'en déléstant le Noordrand et qu'en concentrant les vols sur Bruxelles, il considère, à quelques éléments près, que la situation est équilibrée et

huis kochten in gebieden waarboven veel vluchten plaatsvonden, waren vaak weinig gevoelig voor het lawaai en konden hun woning tegen een verminderde prijs aankopen. Door het wijzigen van de vluchtroutes ondervinden mensen die gevoelig zijn voor lawaai nu heel wat hinder, terwijl zij vroeger nooit hadden gedacht dat zij met dat probleem te maken zouden krijgen. Bovendien is de waarde van hun woning ook sterk gedaald.

Voorts is een samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten noodzakelijk alvorens een wet kan worden goedgekeurd. Volgens mij zal vóór de gemeenteraadsverkiezingen echter geen akkoord kunnen worden bereikt.

Op lange termijn, ten slotte, bestaat de enige manier om een ramp op de luchthaven van Zaventem te voorkomen erin om de bouw van een intercontinentale luchthaven te plannen teneinde Zaventem te ontlasten. Het is tijd om te onderhandelen met de Fransen, die de bouw van een derde intercontinentale luchthaven op het traject van de HST tussen Brussel en Parijs overwegen. Dat zou niet ten koste gaan van de werkgelegenheid op de luchthaven van Zaventem, aangezien het Europees regionaal luchtverkeer verder kan worden uitgebouwd, maar op die manier zou kunnen worden voorkomen dat een van uw opvolgers de luchthaven zou moeten sluiten.

01.28 Marie Nagy (ECOLO): De minister zegt ons dat het vliegplan evenwichtiger wordt, en dat er enkel nog 's zaterdags een probleem is. Door de Noordrand te ontlasten en de vluchten over Brussel te bundelen, zou men de dus situatie in evenwicht brengen!

Ik zou de collega's die de meerderheid steunen, er tevens willen op wijzen dat wij ons in een flessenhals bevinden! Oorspronkelijk was er sprake van

qu'elle se stabilise.

Sur ce point, j'attire tout de même l'attention des collègues qui soutiennent la majorité: nous sommes dans l'entonnoir! Au départ, souvenez-vous de la déclaration de la majorité violette, il était question d'un plan de vol provisoire sur le principe de la dispersion avec engagement pour un cadastre du bruit. Ce projet présentait deux volets: le cadastre du bruit et le plan de dispersion. Aujourd'hui, nous avons un plan de dispersion, qui, en fait, porte mal son nom car il s'agit en réalité d'une concentration des vols sur l'Oostrand et sur Bruxelles, ainsi que du délestage du Noordrand.

De plus, on parle d'une loi qui, quoi qu'on dise, vise avant tout à enlever aux riverains la possibilité d'aller en recours. En termes de démocratie, je trouve cela embêtant! Des dispositions transitoires ont effectivement été supprimées, on peut s'en réjouir, mais il ne s'agissait que de dispositions transitoires et l'on ne touche pas au reste de la loi.

J'en viens maintenant à l'accord de coopération et à la création de l'institut. La création de l'institut est un projet que Mme Durant avait déjà dans ses cartons. Or, cela se fait aujourd'hui au détriment du service de médiation. Là est l'objectif principal: on recase le chef de cabinet actuel du ministre et on déleste, on fait disparaître ou on fragilise le service de médiation qui a comme grand tort d'entendre les plaintes des riverains.

Il faut être attentif car on va avancer sur la loi. On est déjà bien avancé sur la stabilisation du plan Anciaux. On arrivera à voter la loi avant l'accord de coopération, ce que je trouve – et j'espère que la majorité tiendra l'engagement pris qui consiste à dire "pas de loi sans accord de coopération" – le minimum minimorum dans cet espèce d'emballage du bétonnage du plan Anciaux.

Pour terminer, je souhaiterais dire qu'on attend des solutions "faisables". Quand on parle d'isolation et d'indemnisation, cela doit se faire sur des volumes réalisables. Votre proposition survolant pour une part 143.000 personnes, pour une autre part plus de 70.000 personnes, implique-t-elle d'isoler, de payer des primes, d'indemniser toutes ces personnes? C'est une question.

Il ne faut pas, avec le summum du cynisme, vendre des mesures qui soient irréalisables au détriment de la santé, de l'environnement et de la sécurité.

01.29 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, évidemment, on brasse large!

En ce qui concerne la procédure de renversement, j'ai pris acte – et c'est intéressant – de ce que la motivation de Belgocontrol pour justifier la suppression de cette procédure de renversement était liée à des appréciations de sécurité, appréciations de sécurité qui auraient déjà pu être faites il y a un certain temps car elles n'ont rien à voir avec la dernière décision de la cour d'appel.

01.30 Renaat Landuyt, ministre: Là, vous prenez des risques! Vous êtes en train de dire que vous êtes un pompier! Dans le domaine de la sécurité, moi, je dis: laissez cela aux spécialistes!

een voorlopig vluchtplan, dat was gestoeld op het beginsel van de spreiding, met de verbintenis van een geluidskadaster. Vandaag hebben we te maken met een spreidingsplan dat in wezen een bundeling van de vluchten over de Oostrand en Brussel inhoudt, en spreekt men van een wet die er vooral toe neigt de omwonenden de mogelijkheid te ontnemen om in beroep te gaan. Voor een democratie vind ik dat nogal beroerd!

Wat de oprichting van het instituut betreft, kan ik enerzijds stellen dat mevrouw Durant dit plan reeds in petto had, en anderzijds dat dit nu gebeurt ten nadele van de ombudsdienst.

We moeten opmerkzaam zijn, en ik hoop dat de meerderheid de verbintenis zal nakomen die zij heeft aangegaan door te stellen dat er 'geen wet kan zijn zonder een samenwerkingsakkoord'.

Ten slotte, zou ik willen zeggen dat 'haalbare' oplossingen worden verwacht. Men mag niet, met het opperste cynisme, met maatregelen komen aandragen die niet kunnen worden gerealiseerd zonder afbreuk te doen op het stuk van gezondheid, leefmilieu en veiligheid.

01.29 Olivier Maingain (MR): Wat de omkeringsprocedure betreft, heb ik er akte van genomen dat de motivering van Belgoncontrol om de afschaffing van die procedure te rechtvaardigen, met veiligheidsoverwegingen verband hield.

01.31 Olivier Maingain (MR): Je ne suis pas un pompier. Au contraire, moi, je plaide pour la sécurité.

01.32 François-Xavier de Donnea (MR): Au cours de sa longue et fertile carrière, M. Maingain a toujours été plutôt pyromane que pompier!

01.33 Olivier Maingain (MR): C'est en cela que, quand je suis pompier, cela devient intéressant. Il n'y a pas de meilleur garde-chasse que les anciens braconniers. Dès lors, quand je parle de sécurité, c'est que je parle en connaissance de cause.

J'ai relevé dans votre propos que tout cela était justifié pour des raisons de sécurité. Je me demandais donc: pourquoi soudainement la préoccupation de sécurité s'exprime-t-elle dans le chef de Belgocontrol et ne s'est-elle pas exprimée antérieurement?

Soyons clairs: il y a bien eu une décision en comité ministériel restreint, à la demande du vice-premier ministre MR Didier Reynders, pour demander la suppression de la procédure de renversement. Que vous ne vouliez pas l'avouer, je puis le comprendre, mais nous en avons les preuves!

C'est une avancée. Je ne dis pas que cela va résoudre tous les problèmes – loin de là – mais c'était une demande qui, en tout cas, avait été exprimée par les bourgmestres des communes concernées à plusieurs reprises.

On a mis du temps à faire droit à cette demande, qui est - je le répète - indépendante de toute autre décision. Dès lors, elle ne pourra plus être contestée.

Ensuite, pour le projet de loi, le travail a été effectué par le vice-premier ministre, Didier Reynders, qui a obtenu la suppression d'un article contestable. Car celui-ci était susceptible - si l'on cherche des interprétations juridiques quelque peu osées - d'empêcher l'exercice de certains recours en justice dès lors que le plan Anciaux énième version aurait été confirmé par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres et par une loi. Or tout cela n'existe plus.

C'est pourquoi dire aujourd'hui que le projet de loi aurait pour principal objectif d'empêcher les riverains d'exercer des recours revient à tromper les gens sur le plan juridique. Il faut quand même avoir un minimum d'honnêteté intellectuelle et distinguer ce qui est vrai de ce qui ne l'est pas.

Cependant, cela ne signifie pas que le projet de loi ne recèle pas d'incertitudes. En tant que tel, il ressemble plutôt à une enveloppe vide. On fixe des procédures. Mais je redoute une Région que vous connaissez bien et qui, elle, se refuse à œuvrer en vue d'une concertation.

Je rappelle l'avertissement de M. de Donnea - qui a l'avantage d'avoir été un excellent pompier, mais qui peut aussi exceller dans le rôle du pyromane. Je le dis d'autant plus que, moi-même, j'ai une longue expérience de pyromanie. Donc, lorsqu'il vous avertit que le groupe MR ne votera pas le projet de loi tant que nous ne connaissons pas la

01.33 Olivier Maingain (MR): Ik heb me afgevraagd waarom die veiligheidsbepaaling voorheen niet tot uiting was gekomen.

Er is, op vraag van MR-vice-eerste minister Didier Reynders, door het kernkabinet een beslissing genomen om de omkeringsprocedure op te heffen. Ik begrijp dat u dit niet wil toegeven, maar wij beschikken over de bewijzen!

Het is een sprong voorwaarts. Dit zal niet alle problemen oplossen, maar het was een verzoek dat in ieder geval herhaaldelijk door de burgemeesters van de betrokken gemeenten was geuit.

Er is nogal wat tijd over gegaan om in te gaan op deze vraag die los staat van elke andere beslissing. Zij zal bijgevolg niet meer kunnen worden aangevochten.

De heer Reynders is erin geslaagd een betwistbaar artikel van het wetsontwerp te laten schrappen. Indien men vandaag zegt dat het wetsontwerp als voornaamste doelstelling zou hebben de bewoners te verhinderen in beroep te gaan, misleidt men de mensen op juridisch vlak. Wanneer de heer de Donnea u waarschuwt dat de MR-fractie het wetsontwerp niet zal goedkeuren zolang we het standpunt van de andere Gewesten niet kennen, is dat vooral omdat er opnieuw rechtsonzekerheid zou ontstaan indien een van de Gewesten morgen zou beslissen deze wet aan te vechten voor het Arbitragehof. Daarom is het duidelijk dat deze onbekende factoren het niet mogelijk maken een beslissing te nemen in het

position des autres Régions, c'est notamment parce que - vous êtes juriste, comme moi - si, demain, l'une des Régions décidait d'attaquer cette loi devant la Cour d'arbitrage, une incertitude juridique renaîtrait. C'est pourquoi il est exact qu'avec de telles inconnues, nous ne pouvons pas prendre de décision au sein du Parlement fédéral. Je pense notamment à l'attitude de la Région flamande dans ce dossier.

Enfin, je le dis très amicalement à Mme Nagy. De deux choses l'une: ou vous considérez qu'en effet, il convient de modifier radicalement le plan Anciaux, dont je rappelle très modestement que j'ai été le premier à le contester - c'était un de mes jours de pyromanie -, et alors vous donnez les moyens à la Région bruxelloise pour faire exécuter une décision de justice qui vous y autorise; ou alors cessez de dire que vous contestez ce plan Anciaux.

01.34 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je ne peux que partager la compassion de M. de Donnea envers notre ministre. Finalement, tout se passe très bien quand il ne s'en mêle pas.

Il nous dit que la sécurité, ce n'est pas de la politique et que ce n'est pas son problème mais il se plie aux décisions de Belgocontrol.

Tout va bien aussi quand il laisse le MR proposer des amendements au niveau du gouvernement qui améliorent la loi. M. Maingain l'a dit, cette loi est une enveloppe vide. Le travail va donc devoir être fait par les Régions et on se demande ce que fait le ministre dans tout cela. On constate simplement que quand il ne s'en mêle pas, les choses vont beaucoup mieux. Nous veillerons à remplir au mieux cette loi, qui est présentée comme une enveloppe vide, après avoir obtenu l'accord de coopération des Régions et dans l'intérêt de tous ceux qui subissent actuellement ce cataclysme de bruit perpétuel.

01.35 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, que dire de plus si ce n'est que nous voulons ce projet de loi mais pas à n'importe quel prix? Nous l'avons déjà dit, il faut les accords de coopération et il faut une sécurité juridique tant au niveau fédéral qu'au niveau des Régions. J'espère qu'il y aura une volonté réelle de la part d'une des Régions pour se concerter et dialoguer par rapport à cette problématique. La situation actuelle n'est pas idéale, nous le répétons chaque fois dans cette commission.

Monsieur le ministre, vous le savez, la situation n'est pas idéale pour la santé et le bien-être de nos concitoyens.

On le dit à chaque fois, et il y a presque unanimité sur ce point, même si la situation d'avant 1999 n'était pas idéale - et il n'y en aura jamais car les avions font du bruit et en feront toujours, même si ce sera de moins en moins! - il n'y avait pas un tel contentieux juridique à cette époque.

Et même si on prévoit un projet de loi, on ne sait pas quand il sera appliqué. Essayons donc de travailler aussi sur une période transitoire, cela me paraît important. Et cela me paraît peut-être important de revenir avant 1999, avant qu'on rouvre ce dossier au niveau fédéral. Il y va encore une fois du bien-être de chacun.

Nous attendons ce projet de loi et nous souhaitons que la concertation se déroule au mieux et au plus vite avec les Régions.

federaal Parlement.

Tot slot, mevrouw Nagy, kan u ofwel van oordeel zijn dat het plan-Anciaux fundamenteel dient te worden gewijzigd en dan verleent u het Brussels Gewest de middelen om een gerechtelijke beslissing die u daartoe machtigt, uit te voeren ofwel stopt u ermee te beweren dat u het plan-Anciaux aanvecht.

01.34 David Lavaux (cdH): Ik deel het medelijden van de heer de Donnea met onze minister. Uiteindelijk gaat alles erg goed wanneer deze laatste niet optreedt.

Zoals de heer Maingain zei is deze wet een lege doos. Wij zullen ervoor zorgen de doos op de best mogelijke manier in het belang van de slachtoffers van de geluidsoverlast te vullen nadat er een samenwerkingsakkoord met de Gewesten zal zijn gesloten.

01.35 Karine Lalieux (PS): Wat kan ik nog meer zeggen, behalve dan dat wij dit wetsontwerp willen maar niet tot elke prijs? Samenwerkingsakkoorden en rechtszekerheid op federaal en regionaal vlak zijn noodzakelijk. Ik hoop dat er een echte wil tot overleg zal zijn want de huidige situatie is schadelijk voor de gezondheid en het welzijn van onze medeburgers.

Ook al was de situatie van voor 1999 niet ideaal, er waren niet zoveel juridische geschillen.

Laten we ook proberen te werken aan een overgangsoptlossing want ook al wordt dan een wetsontwerp uitgewerkt, we weten niet wanneer het zal worden toegepast. Het lijkt me belangrijk terug te keren naar de situatie van voor 1999.

Dankzij het advies van de Raad van State is er nu duidelijkheid

Grâce à l'avis du Conseil d'État, la répartition des tâches est maintenant claire. Dès lors, le cadastre du bruit doit être fait par la Région bruxelloise pour qu'on puisse, nous aussi, voir clair. Je crois qu'elle s'en préoccupe déjà. Nous attendons l'ensemble des données ainsi que le projet de loi.

over de verdeling van de taken. Het is dan ook aan het Brussels Gewest om een geluidskadaster op te maken. Wij wachten op het geheel van de gegevens en op het wetsontwerp.

01.36 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, nous avons eu ici, à plusieurs reprises, deux ministres successifs: M. Anciaux et M. Landuyt. En ce qui concerne leur style, on peut faire une comparaison tauromachique: lorsque M. Anciaux venait, il agitait la cape rouge devant les parlementaires, qui fonçaient sur lui! M. Landuyt est beaucoup plus fin: il a remis la cape rouge et dès que le taureau fonce, il saute derrière la palissade. C'est beaucoup plus malin!

01.36 François-Xavier de Donnea (MR): De heer Anciaux zwaaide met de rode cape voor de neuzen van de parlementsleden die vervolgens chargeerden. De heer Landuyt is veel slimmer. Hij heeft de cape opgeborgen en zodra de stier aanvalt springt hij achter de omheining.

01.37 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ik had nog een bijvraag gesteld in verband met de studie over baan 25L. De minister reageert, hij zal dat misschien nu kunnen zeggen.

01.37 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Quid de l'étude à propos de la piste 25L? Cette étude est-elle accessible?

01.38 Minister Renaat Landuyt: Men deelt mij mee dat die nog altijd bezig is.

01.38 Renaat Landuyt, ministre: Cette étude est toujours en cours.

01.39 Bart Laeremans (Vlaams Belang): ...

01.40 Minister Renaat Landuyt: Dat is meegenomen in het overleg. Ik denk dat men dit zal afwerken midden in het overleg. Men heeft dat nodig voor het overleg.

01.40 Renaat Landuyt, ministre: Elle touche à sa fin puisqu'on doit connaître les résultats en vue de la concertation.

01.41 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Zodra die er is, kunt u die ons toch bezorgen?

01.42 Minister Renaat Landuyt: Ja, maar ik heb ze niet.

01.43 Bart Laeremans (Vlaams Belang): U geeft dus het engagement dat u ze ons bezorgt zodra u ze hebt?

01.44 Minister Renaat Landuyt: Die studie is eigendom van de mensen die het overleg plegen, de twee Gewesten en de federale regering. Ik ben daar niet de baas.

01.44 Renaat Landuyt, ministre: L'étude appartient aux partenaires de la concertation: les Régions et le gouvernement fédéral. En conséquence il ne m'appartient pas de la rendre publique.

Motions Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans, Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren François-Xavier de Donnea en Bart Laeremans en het antwoord van de minister van Mobiliteit,

vraagt de federale regering een evenwichtig spreidingsplan op te stellen voor dag- en nachtvluchten zowel tijdens de week als tijdens het weekeinde, waarbij alle zones rond de luchthaven op een billijke wijze hun aandeel zouden dragen in de geluidsoverlast en waarbij dus ook het Brussels Gewest eindelijk zijn evenredig aandeel in de spreiding voor zijn rekening neemt."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans, Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. François-Xavier de Donnea et Bart Laeremans et la réponse du ministre de la Mobilité, demande au gouvernement fédéral d'élaborer un plan de dispersion équitable des vols diurnes et nocturnes tant pour la semaine que pour le week-end en veillant à ce que toutes les zones situées autour de l'aéroport supportent une part équitable des nuisances sonores et à ce que la Région de Bruxelles-Capitale assume donc également enfin proportionnellement sa part dans le cadre de cette dispersion."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Inga Verhaert.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Inga Verhaert.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten. Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.29 uur.
La réunion publique de commission est levée à 12.29 heures.*