



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

jeudi

14-09-2006

Matin

donderdag

14-09-2006

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

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
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)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
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 jointes de	1
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 lors du décollage d'un Airbus 330" (n° 12454)	1
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 lors du décollage à partir de la piste 20 d'un Airbus A330" (n° 12455)	1
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 lors du décollage d'un Airbus A330" (n° 12462)	1
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 à Zaventem" (n° 12467)	1
- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 à l'aéroport de Zaventem" (n° 12481)	1

Orateurs: **Olivier Maingain, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité, **Marie Nagy, François-Xavier de Donnea, Luk Van Biesen, Karine Lalieux, Joëlle Milquet**

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident dat zich op 31 augustus 2006 bij het opstijgen van een Airbus 330 voordeed" (nr. 12454)	1
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident dat zich op 31 augustus 2006 voordeed bij het opstijgen van een Airbus A330 vanop baan 20" (nr. 12455)	1
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident dat zich op 31 augustus 2006 bij het opstijgen van een Airbus A330 voordeed" (nr. 12462)	1
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident op Zaventem op 31 augustus 2006" (nr. 12467)	1
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident op de luchthaven van Zaventem op 31 augustus 2006" (nr. 12481)	1

Sprekers: **Olivier Maingain, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit, **Marie Nagy, François-Xavier de Donnea, Luk Van Biesen, Karine Lalieux, Joëlle Milquet**

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

du

JEUDI 14 SEPTEMBRE 2006

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DONDERDAG 14 SEPTEMBER 2006

Voormiddag

La séance est ouverte à 10.41 heures par Mme Karine Lalieux, présidente.
De vergadering wordt geopend om 10.41 uur door mevrouw Karine Lalieux, voorzitter.

01 Questions jointes de

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 lors du décollage d'un Airbus 330" (n° 12454)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 lors du décollage à partir de la piste 20 d'un Airbus A330" (n° 12455)
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 lors du décollage d'un Airbus A330" (n° 12462)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 à Zaventem" (n° 12467)
- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 à l'aéroport de Zaventem" (n° 12481)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident dat zich op 31 augustus 2006 bij het opstijgen van een Airbus 330 voordeed" (nr. 12454)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident dat zich op 31 augustus 2006 voordeed bij het opstijgen van een Airbus A330 vanop baan 20" (nr. 12455)
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident dat zich op 31 augustus 2006 bij het opstijgen van een Airbus A330 voordeed" (nr. 12462)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident op Zaventem op 31 augustus 2006" (nr. 12467)
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident op de luchthaven van Zaventem op 31 augustus 2006" (nr. 12481)

La **présidente**: Monsieur Maingain, je vous rappelle le Règlement: puisqu'il n'y a pas d'interpellation, chacun a droit à trois minutes pour poser ses questions.

01.01 **Olivier Maingain** (MR): Monsieur le ministre, je suis heureux de vous retrouver en pleine forme après ces vacances. Je ne pensais pas que nous nous retrouverions déjà en commission de l'Infrastructure. Nous voulions vous laisser un peu de répit. En tout cas, j'espère que vos vacances ont été profitables. Je ne sais pas si vous avez pris le risque de décoller ou d'atterrir à l'aéroport de Bruxelles-National. Personnellement, je m'en suis gardé.

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre: J'ai rencontré M. Gosuin.

01.03 **Olivier Maingain** (MR): M. Gosuin prend des mesures au sonomètre en permanence. Toujours est-il que vous avez de bonnes

01.03 **Olivier Maingain** (MR): Op 31 augustus jongstleden is een

fréquentations! Je m'en réjouis.

J'en viens donc à l'incident du 31 août. D'après les informations en ma possession, cet avion est parti de la piste de décollage 20, a survolé une bonne partie du territoire de Wezembeek-Oppem et de Woluwe-Saint-Pierre, à une altitude maximale de 200 mètres. L'appareil évoluait à plat et son train d'atterrissage était sorti. Les spécialistes en aéronautique et les instructeurs qui ont été consultés à la suite de cet incident ont estimé que c'était une panne de moteur qui avait justifié l'évolution de l'avion à basse altitude. Néanmoins, selon eux, il n'y avait pas eu de danger pour la sécurité des habitants.

Cependant, les bourgmestres des communes concernées n'ont pas été avertis officiellement, que ce soit par BIAC ou par Belgocontrol.

Monsieur le ministre, pourriez-vous dès lors me faire savoir quelles sont les raisons précises qui ont justifié le survol à très basse altitude de cet Airbus A330? Quand la panne de réacteur est-elle survenue: au moment de la phase de roulage préalable à l'envol, quand l'avion quittait la piste ou au cours de la période d'ascension?

Quelles sont, en l'espèce, les justifications pour l'utilisation de la piste de décollage 20, plus courte, alors que celle de la piste 25, plus longue, offrait davantage de garanties de sécurité? Pour quelles raisons cet avion gros porteur n'est-il pas parti de la piste 25 droite? Quelle longueur de la piste 20 a-t-elle été utilisée? Est-il parti en début de piste depuis l'intersection B1 ou l'intersection B6?

Quel était son poids réel au décollage? Quelles furent les altitudes atteintes par l'appareil entre son départ et son retour?

Pourquoi Belgocontrol n'a-t-il pas communiqué officiellement à ce sujet dans les heures qui ont suivi l'incident?

Quel circuit a suivi cet avion entre son décollage vers 11.35 heures et son retour à l'atterrissage vers 12.15 heures? A-t-il brûlé son kérosène ou a-t-il procédé à un déversage de ses réservoirs? S'il a vidangé ses réservoirs, au-dessus de quel endroit?

Voilà l'ensemble de mes questions, monsieur le ministre.

vliegtuig vanop baan 20 opgestegen en heeft het Wezembeek-Oppem en Sint-Pieters-Woluwe op tweehonderd meter hoogte overvlogen. Volgens luchtvaartspecialisten en instructeurs was dat te wijten aan een motorpanne en was er geen gevaar voor de inwoners van de betrokken gemeenten. De burgemeesters van de desbetreffende gemeenten werden daar echter niet officieel in kennis van gesteld.

Waarom is die Airbus A330 op zeer lage hoogte over dat gebied gevlogen? Wanneer heeft die panne zich voorgedaan: net vóór het opstijgen, tijdens het opstijgen of toen het vliegtuig trachtte hoogte te winnen?

Waarom is het vliegtuig opgestegen vanop (de kortere) startbaan 20 en niet vanop (de langere en daardoor meer veiligheid biedende) baan 25? Welke lengte van baan 20 werd gebruikt? Is het vliegtuig vertrokken vanop de kruising B1 of B6? Wat was het gewicht van het vliegtuig bij het opstijgen en welke hoogte heeft het bereikt?

Waarom heeft Belgocontrol hieromtrent geen officieel communiqué verspreid?

Welk parcours heeft het vliegtuig gevolgd tussen het opstijgen rond 11.35 uur en de landing rond 12.15 uur? Heeft het al zijn kerosine opgebruikt of zijn tanks geleegd, en in het laatste geval, waar?

01.04 Marie Nagy (ECOLO): Madame la présidente, monsieur le ministre, comme vient de le dire mon collègue Olivier Maingain, le jeudi 31 août, Bruxelles a frôlé la catastrophe aérienne lors du décollage d'un Airbus A330 de la SN Brussels Airlines à destination de Kinshasa. Cet avion a eu une panne de moteur lors de son décollage et les habitants des communes de Wezembeek-Oppem et de Woluwe-Saint-Pierre ont bien cru, vu l'altitude à laquelle l'avion les survolait, le voir s'écraser sur leur habitation! Finalement, il a réatterri à l'aéroport de Bruxelles-National. Heureusement, aucune catastrophe n'est à déplorer.

01.04 Marie Nagy (ECOLO): Op 31 augustus is Brussel op het nippertje ontsnapt aan een vliegtuigramp. Een Airbus A330 van SN Brussels Airlines met bestemming Kinshasa vloog toen tengevolge van motorpech op 185 m hoogte boven een aantal dichtbevolkte gebieden. Het toestel klom daarbij nooit hoger dan 300 m.

Monsieur le ministre, je voudrais également vous interroger sur les conditions précises dans lesquelles se trouvait l'avion au moment de cet incident. D'après les informations reçues, les tracks radar indiquent que l'avion était à une hauteur de 185 mètres au-dessus de Wezembeek-Oppem, de Kraainem et de Woluwe. Au passage du Warandeberg, la hauteur devait être à peu près de 160 mètres. L'avion est resté à une altitude de moins de 300 mètres pendant un vol de 6 km au-dessus d'une zone d'habitation à densité élevée et avec 260 passagers à son bord.

Monsieur le ministre, depuis le dépôt de ma question, quelque 6 autres incidents se sont produits à l'aéroport de Bruxelles-National. Si ma question porte sur l'incident grave du 31 août, il serait également opportun de vous entendre sur les incidents qui se sont répétés depuis cette date. Je répète qu'il y en a eu au moins six sur une période de quinze jours.

Quelles sont les garanties que vous pouvez donner aux habitants, notamment concernant la prise en charge d'éventuels blessés ou autres victimes? Quelles sont également les mesures que vous avez prises pour éviter la répétition d'incidents qui - ce n'est un secret pour personne - sont liés à l'extrême versatilité - si j'ose dire - du plan Anciaux et aux modifications imposées pour des raisons plus communautaires que de sécurité ou d'environnement?

01.05 François-Xavier de Donnea (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, je ne vais pas répéter tout ce qu'ont dit mes deux collègues et me rallie à toutes les questions posées par M. Maingain.

En ce qui me concerne, je voudrais poser deux questions et formuler deux remarques.

Premièrement, selon moi, il est extrêmement important que vous puissiez nous dire si le fait que l'avion ait décollé de la piste 20, qui est la piste la plus courte de l'aéroport, était dû ce jour-là à des conditions de vent qui rendaient impérieux un décollage au départ de cette piste ou si cela résultait du nouveau plan de dispersion. En effet, si le vent soufflait dans tel sens, avec telle force, il pouvait être tout à fait normal de décoller de la piste 20. En revanche, si cela résultait du plan de dispersion, cela souligne une fois de plus les dangers que ce plan peut faire courir aux habitants des communes survolées à très basse altitude.

Deuxièmement, je voudrais connaître la raison pour laquelle il y a eu deux analyses divergentes de la hauteur à laquelle l'avion a survolé les communes. Une analyse fournie par BIAC indique une évolution entre 400 et 1.500 pieds (c'est-à-dire entre 150 et 500 mètres, avec un long moment de survol à 200 mètres). Par ailleurs, selon la compagnie aérienne, l'avion aurait évolué entre 1.500 et 6.000 pieds, ce qui représente une altitude très différente puisqu'on se situe alors entre environ 500 et 2.000 mètres. Pour des raisons de sécurité, il est important d'éviter de telles divergences entre les mesures effectuées tantôt par BIAC, tantôt par la compagnie aérienne en question. J'aimerais savoir quelle est, d'après vos techniciens, l'altitude correcte. Sont-ce les mesures effectuées par BIAC ou celles réalisées par la compagnie SN Brussels Airlines?

Kan u dat bevestigen? Werd er een onderzoek ingesteld, en zo ja, wat zijn de bevindingen?

Er doen zich regelmatig incidenten voor bij de luchthaven van Brussel-Nationaal. Welke garanties kan u de omwonenden geven met betrekking tot de opvang van eventuele gewonden en slachtoffers?

Wat zal u doen om dat soort steeds weerkerende incidenten te voorkomen? Dergelijke incidenten zijn het gevolg van de voortdurende bijsturingen van het plan-Anciaux, dat veeleer om communautaire dan om veiligheids- of milieusparende redenen werd opgelegd?

01.05 François-Xavier de Donnea (MR): Is het vliegtuig om windtechnische redenen moeten opstijgen vanop baan 20, of werd de keuze van de baan opgelegd door de nieuwe versie van het spreidingsplan, waarmee gelijk aangetoond zou zijn welke gevaren het inhoudt?

Volgens BIAC vloog het toestel op een hoogte van 400 tot 1 500 voet, de vliegtuigmaatschappij houdt het op 500 à 2 000 voet. Dergelijke discrepanties zouden vermeden moeten worden. Wat zijn de juiste meetresultaten?

Dit incident moet ons ertoe aanzetten het spreidingsplan te herzien, waarbij voor het opstijgen vanop baan 20 strikt rekening moet worden gehouden met windrichting en -kracht.

Het toont ook aan dat het aangewezen is om voor de langeafstandsvluchten en het vrachtvervoer een andere luchthaven op te richten, waarbij Zaventem, naar het voorbeeld van de luchthaven van Washington, een regionale rol zou behouden.

Ceci devrait à nouveau vous inciter à revoir le plan de dispersion de façon à limiter aux strictes exigences des normes de vent les décollages sur la piste 20 et les atterrissages sur la piste 02.

Je pense aussi que ceci devrait de nouveau vous inciter - et inciter le gouvernement - à relancer une étude sur l'intérêt qu'il y a et les possibilités qu'il y aurait de faire un aéroport pour les longs courriers et pour le trafic de nuit (trafic fret, etc.) ailleurs qu'à Zaventem sans pour autant fermer l'aéroport de Zaventem; lequel devrait, à mes yeux, rester un aéroport régional, je le répète encore une fois. de Tocqueville dans ses mémoires explique qu'il faut toujours répéter la même chose en politique, c'est pourquoi je répète encore fois que le bon modèle pour la stratégie aéroportuaire à long terme à Bruxelles est le modèle "Washington" avec un aéroport de Zaventem qui jouerait le rôle d'un "national airport" et un aéroport qui jouerait le rôle de Dulles Airport à 50, 60 kilomètres de Bruxelles, probablement sur une ligne TGV.

01.06 Luk Van Biesen (VLD): Mevrouw de voorzitter, ik hoop dat u, mijn collega's en de minister een rustige en goede vakantie achter de rug hebben en dat ze deugd heeft gedaan.

Het verhaal werd hier vandaag al grotendeels naar voren gebracht en ik kan mij daarbij alleen maar aansluiten. Een bijna gecrasht vliegtuig is erin geslaagd de hele wijk Stokkel - die mij zeker niet onbekend is - op te schrikken. Daarbij rijzen toch een aantal vragen.

Ten eerste, wat is het verhaal daarachter?

Ten tweede, welke waren de precieze omstandigheden van dit incident? Wat zijn de mogelijke gevolgen van een dergelijke ramp?

Ten derde, welke coördinatie bestaat er tussen het nationaal rampenplan en de luchthaven? Wat is de status van de rampenplannen in de diverse gemeenten ten oosten van Brussel? Op welke wijze worden die gecoördineerd? Op welke wijze wordt daaraan opvolging gegeven? Bestaan deze plannen en worden ze effectief uitgevoerd? Zijn er voldoende infrastructuuroplösungen mocht een dergelijk incident zich voordoen?

Het belangrijkste is echter dat dergelijke incidenten zich in de toekomst niet meer zouden kunnen voordoen. Mijn vraag aan de minister is dan ook heel duidelijk. Welke gevolgen trekt u uit dit incident? Het lijkt mij duidelijk dat het levensgevaarlijk is om op te stijgen via de baan 20. Destijds werd zij enkel gebruikt om te landen op de baan 02. Ik heb u dat verhaal al verteld. Ik ben onder het traject van die landingbaan geboren. Ik heb altijd vliegtuigen zien dalen en nu plotseling zien we vliegtuigen opstijgen. Dit jaagt ons schrik aan en die schrik wordt door dit incident bevestigd.

01.07 Karine Lalieux (PS): Je me permets de poser ma question depuis le siège du président de commission car tous les collègues présents posent une question. Je ne vais pas répéter ce que les autres ont dit. Monsieur le ministre, il faut comprendre que la population a eu très peur ce jour-là de voir un avion aussi bas, même si on a l'habitude de voir les avions voler bas au-dessus de Bruxelles. Il faut comprendre l'émoi de la population rapporté par la presse.

01.06 Luk Van Biesen (VLD): Un quasi-crash a récemment mis en émoi toute la commune de Stockel. Quelles sont les causes et les circonstances exactes de cet incident? Quelles seraient les conséquences d'un véritable crash? Quelle forme de coordination existe-t-il entre le plan national d'urgence et l'aéroport? Quel est le statut des plans d'urgence dans les communes situées à l'est de Bruxelles et comment sont-ils coordonnés? A-t-on prévu suffisamment de solutions en termes d'infrastructures?

Quelles conséquences le ministre tire-t-il de cet incident? La piste 20 ne servait auparavant qu'aux atterrissages. Son utilisation pour les décollages présente de graves dangers et suscite notre angoisse, manifestement à juste titre.

01.07 Karine Lalieux (PS): De bevolking was zeer bang, want het vliegtuig vloog te laag. Specialisten hebben in de pers verklaard dat er geen enkel gevaar was voor de bevolking. Klopt dat? Gaat het om onafhankelijke specialisten of werkten zij in uw opdracht?

Une question supplémentaire sur cet incident du 31 août. On a pu entendre à la radio les spécialistes en aéronautique interrogés à ce sujet disant qu'il n'y avait aucun danger pour la population. Confirmez-vous cette information? Aviez-vous mandaté ces spécialistes qui ont rassuré – ou pas – la population ou ont-ils été contactés par les médias?

Comme le disait Mme Nagy, monsieur le ministre, je constate des incidents à répétition à Zaventem: il faut croire qu'il s'agit de la loi des séries. Souvenons-nous de l'avion de British Airways à bord duquel un incendie s'est déclaré et qui a dû atterrir. Deux autres avions se sont retrouvés aile contre aile sur une piste. J'aimerais que vous nous éclairiez sur ces deux incidents. Sont-ils une conséquence de la congestion de l'aéroport due aux travaux sur certaines pistes? Des précisions sur ces deux incidents nous permettraient de dire à la population ce qu'il en est exactement, vu que pour l'instant, nous sommes souvent dans les rues.

Monsieur le ministre, comme mes collègues, j'estime que ces incidents à répétition devraient pousser encore davantage à revoir les plans de survol de Bruxelles et des alentours. En effet, on sait que d'autres couloirs sont possibles au-dessus de zones moins densément peuplées et de champs déserts. Peut-être aurait-il été plus avisé de faire passer et tourner l'avion pour Kinshasa au-dessus de zones moins densément peuplées. Sur ce point également, j'aimerais entendre votre avis.

Voilà tout ce que je voulais ajouter. Monsieur le ministre, je vous cède directement la parole en tant que présidente de la commission.

01.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Chers collègues, je vais essayer de vous répondre systématiquement. J'ai pris connaissance des incidents qui se sont produits jusqu'au 10 septembre.

Commençons par le 31 août. Immédiatement après le décollage, le pilote a constaté une vibration qui s'est répétée à deux reprises. À ce moment, le train d'atterrissage était encore sorti, le pilote ne l'a pas rentré immédiatement car il devait d'abord déterminer si c'était bien la cause de la vibration. Lorsqu'il eut identifié que le problème était provoqué par le moteur droit, il choisit alors d'en réduire la puissance et de rentrer le train.

La sortie du train et le fonctionnement d'un seul moteur expliquent le faible taux d'ascension de l'avion. Le pilote a gardé environ trente secondes l'altitude de 1.500 pieds (c'est-à-dire 450 mètres), avant de monter jusqu'à 6.000 pieds (1.800 mètres) pour exécuter un "go around" (un tour), puis se poser en "overhead" (c'est-à-dire sans déversement de ses réservoirs), trente minutes plus tard.

Il n'y a pas eu de feu ni d'extinction du moteur. À chaque instant, la situation est restée sous le contrôle du pilote qui pouvait remettre les gaz si nécessaire. Il faut rappeler que les avions de transport commerciaux bimoteurs sont certifiés pour décoller avec un seul moteur pleinement opérationnel.

Telles sont les explications techniques que j'ai obtenues.

J'en viens maintenant au rapport concernant l'incident.

Zijn die almaar weerkerende incidenten, waaronder de botsing van twee vliegtuigen op de grond, te wijten aan de overbelasting die het gevolg is van de werken die op sommige banen aan de gang zijn?

Het plan van de vluchten boven en rond Brussel moet worden herzien. Sommige banen komen immers uit op zeer dunbevolkte gebieden. Men had het vliegtuig daarnaar kunnen afleiden in plaats van het boven dichtbevolkte gebieden te laten vliegen.

01.08 **Minister Renaat Landuyt**: Aangezien zich na het opstijgen herhaaldelijk trillingen voordeden, besliste de piloot het landingsgestel niet in te trekken, teneinde na te gaan of de oorzaak van de trillingen niet daar moest worden gezocht. Toen hij vaststelde dat de trillingen door de rechtermotor werden veroorzaakt, heeft hij die motor minder krachtig laten draaien en het landingsgestel ingetrokken. Doordat de motorkracht beperkt werd en het landingsgestel aanvankelijk niet was ingetrokken, vloog het vliegtuig erg laag, namelijk op een hoogte van 450 meter. Daarna steeg het tot op een hoogte van 1 800 meter om te draaien en weer te kunnen landen. Er is geen brand uitgebroken en de piloot had het vliegtuig de hele tijd onder controle en kon op elk moment opnieuw gas geven.

De tweemotorige vliegtuigen zijn gecertificeerd voor het opstijgen

La SNBA a immédiatement fait parvenir un rapport à l'administration. Belgocontrol, quant à lui, n'a pas communiqué la survenance de l'incident puisqu'il ne s'agissait pas d'un problème de navigation aérienne avec un risque de collision, mais d'un problème technique totalement maîtrisé. Belgocontrol a collaboré et a mis à la disposition de l'administration l'enregistrement de la communication qui avait eu lieu entre la tour et l'avion. Cette communication témoigne du fait que l'incident était entièrement sous contrôle. On entend le pilote expliquer qu'il y avait un problème avec un moteur.

Le service de la direction générale du Transport aérien, qui procède à la certification des compagnies aériennes établies en Belgique, a immédiatement effectué l'inspection de l'avion de la SNBA.

Étant donné que deux autres problèmes se sont posés le 1^{er} septembre avec des avions de la même compagnie, bien connue en Belgique, j'ai ordonné aux services d'inspection, qui contrôlent les compagnies aériennes non établies en Belgique, de réaliser une inspection à la SNBA, conformément à la méthode d'évaluation des risques des compagnies aériennes étrangères. Cette inspection, réalisée par un service différent de celui qui en général connaît les avions de la SNBA, a permis d'obtenir une évaluation du risque existant dans cette compagnie en comparaison avec les autres. Ses conclusions sont que ladite compagnie ne présente pas plus de risques qu'auparavant, ni un risque plus élevé que les compagnies des autres pays.

À titre anecdotique, le rapport classe l'incident qui s'est produit sur une échelle de risques à un niveau plus bas qu'une collision de la structure de l'avion avec un oiseau. Ce sont les techniciens qui l'expliquent.

Aangezien er zich drie problemen hadden voorgedaan met drie vliegtuigen van SNBA, heb ik de controle toegepast die we normaal gezien op buitenlandse firma's toepassen, om zeker te zijn dat er niets is misgelopen – het was nogal een sterk toeval dat het ging om drie vliegtuigen van één maatschappij. Alle rapporten leggen mij voortdurend uit dat het, wat de technische kant betreft, een beheersbare situatie was.

Selon le rapport, la cause de l'incident est la suivante: "La défection d'un composant a sorti le moteur de son fonctionnement optimal, ce qui a conduit le pilote à prendre la décision décrite ci-dessus. Ce composant fait l'objet d'inspections régulières – la dernière ayant eu lieu le 30 juin 2006 à Zurich – n'ayant pas montré la défection. Par contre, cette inspection du 30 juin avait montré l'usure des points d'attache du composant parallèle, qui a été remplacé le 30 août dernier en accord avec la réglementation et les normes techniques. Il n'est pas en cause. L'inspection de ce composant est une tâche de maintenance supplémentaire propre à SNBA et n'est pas imposée par Airbus.

C'est le défaut de parallélisme entre un composant neuf à droite et un composant défectueux à gauche qui a provoqué l'incident. Le composant était défectueux à la suite de la rupture d'une clavette de

met behulp van een enkele motor.

SN Brussels Airlines heeft onmiddellijk een verslag overgezonden aan de administratie.

Belgocontrol heeft het incident niet gerapporteerd, aangezien het niet om een vluchtincident ging. Uit de gesprekken tussen de controletoeren en de piloot blijkt dat het incident steeds volledig onder controle was.

De dienst *audit* van het Directoraat-generaal Luchtvaart heeft het vliegtuig onmiddellijk geïnspecteerd.

Naar aanleiding van de twee andere incidenten heb ik de dienst die met de controle van de niet in België gevestigde maatschappijen is belast, opgedragen SN Brussels Airlines door te lichten. Daaruit is gebleken dat die luchtvaartmaatschappij niet onveiliger is dan vroeger en ook niet onveiliger is dan de buitenlandse maatschappijen.

Etant donné que trois appareils de la SNBA présentaient ces problèmes, j'ai demandé que la compagnie soit soumise aux mêmes contrôles que les entreprises étrangères. Tous les rapports évoquent à chaque fois une situation techniquement maîtrisable.

Volgens het rapport werkte de motor niet optimaal als gevolg van een defect onderdeel. Bij de inspectie van dat onderdeel op 30 juni wees niets erop dat er een defect was, wél is daarbij gebleken dat de bevestigingspunten van het parallelle onderdeel sporen van slijtage vertoonden. Dat onderdeel werd op 30 augustus vervangen, conform de regelgeving en de technische normen. De inspectie van dat onderdeel is een extra onderhoudstaak van SNBA, en wordt niet opgelegd door Airbus.

solidarisation qui provoque un jeu dans le fonctionnement du composant. Les instructions d'Airbus n'imposent pas de vérifier le parallélisme entre les composants gauche et droite. La défection de ce composant diminue l'optimisation du flux d'air dans le moteur. Le moteur reste cependant opérationnel au détriment de l'apparition d'un effet de pompage et de vibration".

Je vous lis le rapport car je veux vous prouver que je suis déterminé à obtenir l'analyse complète de l'incident.

Het incident werd veroorzaakt doordat er geen parallelisme meer was tussen een nieuw onderdeel rechts en een defect onderdeel links. Dat is de enige oorzaak. Het defecte onderdeel werkte niet meer naar behoren door een breuk in een koppelspie, waardoor enige speling is ontstaan in de werking van het onderdeel. De instructies van Airbus houden geen verplicht nazicht van het parallelisme tussen het linker- en het rechteronderdeel in. Als een van die onderdelen defect raakt, is de luchtstroom in de motor niet langer optimaal. De motor blijft niettemin operationeel, alleen zal er een pompeffect optreden en zullen er trillingen ontstaan.

Wat mij betreft, ik neem aangaande veiligheid nooit risico's. Ik zorg ervoor dat mij tot in de kleinste details wordt uitgelegd wat er effectief gebeurd is.

Welke maatregelen zullen we nemen?

Pour ce qui est des mesures correctives déterminées par mon administration en ce qui concerne l'avion en cause, l'administration a ordonné le remplacement de certaines pièces et un "full authority digital engine control". En outre, un essai au sol à pleine puissance s'est déroulé avec succès le 2 septembre avant la remise en service de l'avion.

À l'avenir et pour le reste de la flotte de la SNBA, trois choses restent à faire:

- augmenter la fréquence de l'inspection supplémentaire réalisée par le service d'inspection des avions étrangers;
- vérifier les pièces de moteur sur les autres appareils de la flotte;
- approcher Airbus afin d'inclure une vérification du parallélisme dans tout ce système technique.

En ce qui concerne le plan de dispersion, celui-ci n'était pas en application à cette date.

Je ne prends jamais de risques en matière de sécurité et je veux connaître dans les moindres détails les circonstances exactes de l'incident.

Bij wijze van bijsttingsmaatregel heeft mijn administratie beslist dat sommige onderdelen moesten worden vervangen. Op 2 september werd met succes een test op de grond uitgevoerd waarbij de motoren van het vliegtuig op volle kracht draaiden; daarna werd het vliegtuig weer in gebruik genomen.

In de toekomst zal de frequentie van de bijkomende inspectie door de dienst voor inspectie van buitenlandse vliegtuigen voor de rest van de SNBA-vloot moeten worden opgetrokken, zullen de onderdelen van de motoren van de overige toestellen moeten worden gecontroleerd en zal met Airbus contact moeten worden opgenomen teneinde ook te voorzien in een nazicht van het parallelisme in dat technisch systeem.

Het spreidingsplan was die dag niet van toepassing.

01.09 François-Xavier de Donnea (MR): (...) seul le vent peut

01.09 François-Xavier de

déterminer le choix de la piste.

01.10 Renaat Landuyt, ministre: Même pas. Le plan d'utilisation préférentiel des pistes actuellement en vigueur n'était pas d'application en raison de travaux à l'aéroport – c'était le dernier jour, je pense – nécessitant la fermeture de la piste 25 gauche. Dans ce cas, Belgocontrol détermine le "most suitable runway". Comme je l'ai déjà dit, j'interviens le moins possible dans les procédures des avions.

Ik herhaal dat ik zo weinig mogelijk intervenieer in de procedures van de vliegtuigen. Denken dat al wat er gebeurt, te maken heeft met het spreidingsplan, is verkeerd. De vliegtuigen op die dag vlogen op een zeer klassieke manier, geïndiceerd door twee instanties. Belgocontrol zegt aan de piloot "the most suitable runway", en, zoals altijd, kan de piloot weigeren. Dat is een heel normale situatie. Als in dezelfde situatie met dat vliegtuig baan 25R zou zijn gebruikt, dan was het risico – als er al een risico bestond – veel groter, dan was er gevaar voor enorm veel meer mensen. Dat is de waarheid; dat is wat er die dag is gebeurd. De rest is allemaal mythevorming en gebruikmaken van het feit dat er technische problemen zijn aan een vliegtuig om een ander doel te dienen. Laten wij dus, rustig, altijd even afwachten en nagaan wat er effectief is gebeurd. Ik herhaal dat het op 30 augustus, die bewuste dag, een situatie zonder spreidingsplan was. Het was een situatie zonder spreidingsplan!

01.11 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de minister, dat kunt u toch niet zelf geloven. Sorry dat ik u even onderbreek. Zonder spreidingsplan?!

La **présidente**: Monsieur Van Biesen, vous aurez la parole tout à l'heure. Ne vous inquiétez pas: vous aurez le dernier mot.

01.12 Minister Renaat Landuyt: Ik kan de waarheid toch geen geweld aandoen!

01.13 Luk Van Biesen (VLD): Vóór het spreidingsplan waren er geen opstijgende vliegtuigen boven Stokkel.

01.14 Minister Renaat Landuyt: Dat is niet waar. Dat is de essentie van het verhaal.

01.15 Luk Van Biesen (VLD): Dat is wel waar.

La **présidente**: Monsieur Van Biesen, vous aurez la parole en dernier

Donnea (MR): De keuze van die baan was dus enkel ingegeven door de wind?

01.10 Minister Renaat Landuyt: Ik denk dat het zelfs dat niet was; het is de sluiting van baan 25 links wegens werken die Belgocontrol er heeft toe aangezet aldus de "most suitable runway" te bepalen. Ik meng mij altijd zo weinig mogelijk in die keuze.

J'interviens le moins possible dans les procédures aériennes. Cet incident n'avait rien à voir avec le plan de dispersion. Ce jour-là, le 30 août, le plan de dispersion n'était, en effet, pas du tout d'application! Les appareils suivaient un schéma de vol classique: Belgocontrol propose *the most suitable runway* et le pilote l'accepte ou le refuse. Si dans la même situation, ce même appareil avait emprunté la piste 25R, le risque aurait été beaucoup plus grand, si tant est que risque il y avait. Les manquements techniques d'un appareil sont utilisés ici à des fins totalement détournées! Examinons d'abord sereinement ce qui s'est produit exactement.

01.11 Luk Van Biesen (VLD): Le ministre pense-t-il réellement que le plan de dispersion n'a aucun rapport avec l'incident?

01.12 Renaat Landuyt, ministre: C'est la vérité.

01.13 Luk Van Biesen (VLD): Avant le plan de dispersion, aucun avion ne survolait Stockel après le décollage.

01.14 Renaat Landuyt, ministre: Ce n'est pas exact.

01.15 Luk Van Biesen (VLD): Et pourtant si.

lieu, après le ministre. Ce n'est pas parce que le public est présent qu'il faut commencer à enfreindre le Règlement. Je demande simplement que tout le monde le respecte. Les parlementaires auront le dernier mot, et le ministre ne pourra donc pas répliquer.

01.16 **Minister Renaat Landuyt:** Mijnheer Van Biesen, ik heb alle begrip. U bent niet de enige.

Ik herhaal dat er die dag werd gewerkt zonder spreidingsplan. Er was echter één verschil, er was namelijk een technisch probleem. Er waren werken aan de gang op baan 25L. De bepaling hoe de vliegtuigen moesten vliegen, was een technische bepaling van Belgocontrol, en valt uiteraard altijd onder de verantwoordelijkheid van de piloot.

À l'aéroport de Bruxelles-National (Zaventem), la détermination de la piste la plus adéquate ne se base pas sur la longueur des pistes car celles-ci ont été posées afin de permettre à tout avion d'y décoller, même en cas de panne de moteur, en offrant toutes les garanties de sécurité. Cette détermination s'effectue en prenant en considération le trafic de et vers l'aéroport.

Le pilote a quant à lui toujours le droit de refuser de décoller s'il estime qu'il y a un risque quelconque que Belgocontrol n'aurait pas pu évaluer. Il convient de souligner que tel n'était pas le cas en l'espèce. Dès lors, la piste 20 ou la piste 25 ne constituent pas un élément matériel ayant pu causer un incident.

Je vous ai décrit l'incident, je n'ai pas inventé ce qu'ils m'ont décrit.

De heer Van Biesen stelde een vraag in verband met het nationaal rampenplan in coördinatie met de gemeentelijke autoriteiten. Vliegtuigincidenten en ongevallen op luchthavens of daarbuiten zijn opgenomen in de onderscheiden rampenplannen. In dit geval werd de eerste fase ervan afgekondigd en weer ingetrokken na de veilige landing.

Wat uw vierde vraag betreft, kan ik zeggen dat het hier gelukkig ging om een incident waarvan de reactie erop stelselmatig op alle vlakken wordt ingeoefend. Zoals blijkt, werpt de oefening gelukkig vruchten af. Ik bedoel maar, de piloot verkeerde in een voorzienbare situatie waarop hij blijkbaar getraind was. Als één van de twee motoren niet kan werken, maar als men weet dat het vliegtuig in staat is om met één motor te vliegen, dan weten de betrokkenen perfect wat zij moeten doen. In samenspraak met de toren werd de piste uitgetekend om de bocht te maken, om terug veilig te landen zonder risico's te nemen ten opzichte van het andere luchtverkeer.

01.17 **Olivier Maingain (MR):** Tout en remerciant le ministre pour ses explications, je dois préciser n'avoir pas obtenu de réponses à certaines de mes questions.

01.16 **Renaat Landuyt, ministre:** On n'a pas appliqué de plan de dispersion ce jour-là mais un problème technique s'est posé : des travaux étaient en cours sur la piste 25L. Belgocontrol détermine les conditions de vol des avions et le pilote assume la responsabilité finale.

Op de luchthaven van Brussel-Nationaal wordt de keuze van de meest geschikte baan niet bepaald door de lengte ervan, want alle banen bieden dezelfde veiligheids garanties, maar door de intensiteit van het verkeer van en naar de luchthaven. Bovendien kunnen de piloten altijd weigeren om op te stijgen als zij vinden dat er een risico bestaat waarmee Belgocontrol geen rekening heeft gehouden. Dat was hier niet het geval. De keuze van baan 20 of 25 was dus geen materieel element dat het incident zou hebben kunnen veroorzaken. Ik heb de beschrijving van dat incident niet verzonnen.

Les incidents aériens et les incidents dans ou en dehors de l'enceinte de l'aéroport sont pris en compte dans les différents plans catastrophe. Dans le cas qui nous occupe, la première phase du plan a été déclenchée et puis levée après l'atterrissage sans dommages de l'avion. La manière de réagir face à de tels incidents fait l'objet d'exercices réguliers, ce qui porte clairement ses fruits. Le pilote était bien entraîné et savait exactement quelle était l'attitude à adopter. En concertation avec la tour de contrôle, une route permettant un retour en toute sécurité de l'avion a été définie.

01.17 **Olivier Maingain (MR):** Mevrouw Milquet mag dan al niet opdagen, toch zullen we straks ongetwijfeld haar persmededeling

D'abord, au sujet des circonstances exactes, j'entends le ministre dire que le plan de dispersion n'a pas eu d'effet. Ce mois-là, ce sont sans doute des travaux qui ont empêché que le célèbre plan soit totalement mis en œuvre. Il n'en demeure pas moins que l'utilisation des pistes revêt quelque importance. De plus, vous n'avez pas répondu à la question de ma collègue - qui ne manquera pas de vous le rappeler -, relative à l'avis des experts. En effet, d'autres experts nous ont expliqué que, vu la courte distance de la piste 20 – 2.600 mètres - alors que l'avion, qui est un gros porteur, a besoin de 2.500 mètres, celui-ci a dû pousser ses réacteurs, puisqu'il ne lui restait que 100 mètres de piste comme marge de sécurité. De ce fait, il a peut-être accéléré l'apparition de l'avarie.

Fondamentalement, je continue donc de penser qu'une piste trop courte représente un danger et ne permet pas l'optimisation du décollage des avions. Vous avez répondu que le pilote pouvait toujours décider. C'est certain; il n'en demeure pas moins qu'il est inimaginable que tous les pilotes choisissent unilatéralement de renoncer à l'utilisation des pistes que la tour de contrôle leur impose.

Ce risque existe toujours, et d'autres experts le soulignent régulièrement comme en témoignent les rapports des associations de pilotes. La piste 02-20 est la moins appréciée des pilotes, et le mot est faible.

Ensuite, vous nous informez que l'avion serait monté à une altitude de 6.000 pieds. Or les traces radar ne corroborent pas cette version: il n'aurait jamais dépassé l'altitude de 3.000 pieds. Par conséquent, il y a une contradiction entre les dires de la compagnie SN Brussels Airlines et ceux de BIAC. Nous voudrions comprendre comment s'explique cette différence.

Troisièmement, vous n'avez pas répondu à la question portant sur l'absence d'information aux autorités locales, alors qu'il s'agit à mon avis d'une nécessité dans de telles circonstances. Les gens ont vu évoluer cet avion pendant tout un temps sans connaître le risque réel, sans qu'une mesure de précaution puisse être prise, parce que les autorités locales n'étaient informées d'absolument rien. C'est une manière de lever les inquiétudes. Quand on voit un avion survoler la ville pendant de longues minutes à très basse altitude, il faut qu'à tout le moins on puisse transmettre une information en temps "plus ou moins réel" aux habitants et que les forces de l'ordre locales puissent se déployer et expliquer la part de risque pour éviter que l'inquiétude s'installe.

Si on a félicité le pilote, c'est que le risque n'était pas nul. Si le pilote a été salué pour sa dextérité, pour avoir ramené l'appareil sur la piste, si on a fermé le trafic aérien autour de l'aéroport et de Charleroi et qu'on a déployé le plan d'urgence, c'est que le risque n'était pas nul. Il ne s'agissait pas de la collision avec un oiseau; vous pouvez citer des références mais je voudrais qu'on prenne la mesure de ce qui s'est passé. On sait bien que l'inquiétude est peut-être au-delà de la réalité du danger mais vu ce que vivent les habitants de cette partie de Bruxelles et de la périphérie, il y avait de quoi leur donner une information correcte en temps réel.

kunnen lezen.

Niet al mijn vragen werden beantwoord. U zegt dat het spreidingsplan geen invloed had op dit incident, maar volgens mij is de keuze van de baan wel degelijk belangrijk. Andere experts bevestigden ons dat de piloot, omdat de baan zo kort is, verplicht was de reactoren krachtiger te doen draaien, waardoor het defect sneller tot uiting is gekomen.

Je kan niet verwachten dat alle piloten de baan die de controletoren hun toewijst, ter discussie stellen. Feit is dat baan 02-20 door de piloten duidelijk het minst gewaardeerd wordt.

U zegt dat het vliegtuig naar een hoogte van 6 000 voet zou zijn gestegen. De radar bevestigt die versie echter niet: volgens de radarbeelden zou het nooit meer dan 3 000 voet hebben gehaald. De versies van SNBA en van BIAC zijn dus tegenstrijdig.

Ten slotte heeft u ons ook niet verteld waarom de plaatselijke overheid niet onmiddellijk van het incident op de hoogte werd gebracht. Zo had die op de – terechte – ongerustheid van de inwoners kunnen reageren en hun kunnen uitleggen dat het gevaar in werkelijkheid minder groot was dan het leek.

Gezien de felicitaties voor de piloot voor de manier waarop hij een en ander tot een goed einde heeft gebracht, meen ik te mogen geloven dat er wel degelijk een risico bestond. Ik wens dat men precies zou nagaan hoe ernstig dit incident is geweest.

01.18 Marie Nagy (ECOLO): Madame la présidente, le ministre dédouane effectivement le plan de dispersion puisque celui-ci était suspendu pour cause de travaux. Mais ce qui est clair, c'est que la piste 20 était de toute manière celle qui était utilisable de manière préférentielle à ce moment-là. Même si vous le minimisez, monsieur le ministre, le fait est que c'est la longueur de la piste qui est mise en évidence pour expliquer l'ampleur de l'incident survenu le 31 août.

En effet, si l'avion était parti de la 25R avec une longueur supplémentaire de plus ou moins mille mètres de piste, il aurait sans doute moins poussé ses moteurs en utilisant une puissance normale et l'incident ne se serait peut-être pas produit. Au contraire, l'avion a décollé de la piste 20 avec 2.600 mètres alors qu'il a besoin de 2.500 mètres. Il a poussé ses réacteurs au maximum, n'ayant que 100 mètres de piste comme marge de sécurité.

Par ailleurs, vous n'avez pas donné beaucoup d'informations sur les questions techniques, les différences d'appréciation des hauteurs entre BIAC et SN Brussels Airlines. Vous n'avez pas expliqué non plus pourquoi cet avion était en surcharge à 217 kilos sur la piste 25R alors que, techniquement, il ne peut jamais emporter un poids supérieur à 187.000 kilos. Comment expliquez-vous que ce cas de figure se produise?

Je pense quand même que vous devez préciser largement vos réponses. Vous devez aussi expliquer, me semble-t-il, pourquoi les autorités locales n'ont pas pu donner les informations à la population.

Je pense, monsieur le ministre, que cet incident pourrait être un dernier avertissement avant un accident. Vous n'êtes pas revenu sur les 6 ou 7 incidents intervenus depuis. Vos explications ne rassurent pas puisque vous ne donnez pas de réponse aux différences d'appréciation entre BIAC et la SN. Vous minimisez. Je ne pense pas non plus que ce soit la meilleure manière de travailler. Je pense qu'une information qui soit la plus correcte possible, au bon moment, sans contradiction entre les différentes instances, expliquant bien les différences de poids et de surcharge, expliquant bien les différences de hauteur communiquées, aurait effectivement plus d'impact que votre réponse qui compare cet incident à rien du tout et qui ne fournit pas les explications au bon moment.

01.19 François-Xavier de Donnea (MR): Madame la présidente, je voudrais tout d'abord souligner que ma question relative à l'écart entre deux appréciations d'altitudes de vol n'a pas reçu de réponse. Or il s'agit d'une question essentielle pour pouvoir analyser de façon scientifique et objective non seulement un tel incident mais aussi d'autres incidents qui pourraient survenir à l'avenir. Il est particulièrement préoccupant de constater que soit la compagnie aérienne, soit BIAC se trompe. L'avion ne pouvait pas être au même moment à deux altitudes différentes, c'est physiquement impossible. Ce constat est inquiétant également pour l'avenir car il signifie qu'une des deux instances responsables effectue des mesures erronées. J'espère qu'il ne s'agit pas de l'avion car un avion qui se trompe de 200 ou 400 mètres d'altitude risque de s'écraser. Je préférerais que ce soit BIAC et non la SNBA car dans ce cas, je le répète, la situation est préoccupante.

Monsieur le ministre, je voudrais également faire remarquer que vous

01.18 Marie Nagy (ECOLO): De minister is van oordeel dat het spreidingsplan, dat opgeschort was toen het incident zich voordeed, hier niet in het geding is. Vast staat dat bij voorkeur gebruik werd gemaakt van baan 20, en dat die baan bijna een kilometer minder lang is dan baan 25R. Dit verklaart voor een stuk dat dit incident zich kon voordoen, aangezien de motoren op volle kracht moesten draaien.

Mijnheer de minister, uw antwoorden zijn vaag en uw uitleg stelt ons niet gerust. Tegenstrijdige berichten deden de ronde, terwijl men te rechter tijd voor correcte en gedetailleerde informatie had moeten zorgen. Hoe verklaart u dat BIAC en SNBA de hoogte van het vliegtuig anders inschatten? Waarom kreeg het vliegtuig toestemming om op te stijgen, hoewel het te zwaar geladen was? Waarom kon de lokale overheid de bevolking niet op de hoogte brengen?

Dit ongeval zou wel eens een laatste waarschuwing kunnen zijn, maar u doet alsof het helemaal niet zo erg was.

01.19 François-Xavier de Donnea (MR): Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag betreffende de verschillende inschatting van de hoogte waarop het vliegtuig vloog, door de luchtvaartmaatschappij enerzijds en door BIAC anderzijds. Die informatie is nochtans essentieel voor het onderzoek van zo'n incident.

Meer in het algemeen toont de grote media-aandacht voor dat incident aan dat de zenuwen van de inwoners van de betrokken gemeenten tot het uiterste

dédramatisez l'incident. Je ne mets absolument pas en doute votre bonne foi ni la qualité de vos informations mais il est évident que ce genre d'incident doit vous faire réfléchir. Si un tel incident était intervenu avant 2000, il n'aurait pas eu la même résonance médiatique et humaine qu'aujourd'hui. Tout cela démontre que les populations des communes concernées par le plan de dispersion sont à cran, que leur patience est à bout. Plus on laissera perdurer une situation qui, selon moi, est mauvaise, plus il vous sera difficile de trouver des solutions acceptables pour l'opinion publique.

Le gouvernement doit absolument trouver une solution qui corrige les nombreuses injustices de ce plan de dispersion.

Par ailleurs, j'espère – et je vous le souhaite – que vous aurez la vision nécessaire pour réfléchir à long terme au devenir du plan de dispersion et pour élaborer une véritable politique aéroportuaire dans notre pays. Pourquoi pas à l'échelle de l'Euro-Région qui nous entoure. Je crois qu'il faut dialoguer – je le répète d'ailleurs depuis 1995 –, il faut avoir le courage de dialoguer avec les pays voisins afin d'élaborer une politique aéroportuaire à l'échelle de l'Euro-Région.

Je vous remercie.

01.20 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord en uw omschrijving van de omstandigheden.

De slotsom is inderdaad dat we zeer blij mogen zijn dat we heel goede piloten hebben en dat er een heel goede coördinatie is tussen de piloten en Belgocontrol, anders was er op dat ogenblik misschien wel een echte ramp gebeurd.

Mijnheer de minister, ik dank u ook omdat u dat onmiddellijk hebt nagekeken. Het was immers niet het eerste incident. Er was reeds een aantal incidenten gebeurd. U moet begrijpen dat zoiets bij de mensen een onveiligheidsgevoel creëert. De mensen leven daar met een veel groter gevoel van onveiligheid. Dat is door die incidenten zeker niet afgenomen, maar toegenomen. Op dat vlak vrezen de mensen uit de streek dat er hun iets boven het hoofd hangt. Dat is misschien een eigenaardige uitdrukking. Zij zijn bang dat er op zeer korte termijn iets kan gebeuren.

Ik wil ook nog even reageren op uw bewering dat er geen enkel verband is tussen het spreidingsplan en het incident. Acht jaar geleden vlogen er geen opstijgende vliegtuigen over de wijk Stokkel, wat nu door het spreidingsplan wel het geval is. Wel hebben wij er altijd dalende vliegtuigen gezien, waarmee wij geen probleem hadden. Er is dus wel een verband. Het spreidingsplan heeft er immers voor gezorgd dat nu wel vliegtuigen opstijgen over de wijk, terwijl vroeger de vliegtuigen er alleen de daling inzetten. Het incident gebeurde met een opstijgend vliegtuig, dus er is wel duidelijk een verband tussen het spreidingsplan en het incident als dusdanig.

Ik wil het ook nog even hebben over het rampenplan. U hebt gezegd dat de eerste fase werd afgekondigd. Ik vrees echter dat men in het nationaal rampenplan de samenwerking met de gemeentelijke autoriteiten te weinig updatet. Ik herinner mij heel weinig dat op dat vlak is gebeurd tussen de verschillende gemeenten en ik ben toch al vierentwintig jaar mandataris in de gemeente Kraainem. Ik meen dat

gespannen zijn. Hoe langer deze toestand aansleept, hoe moeilijker het wordt oplossingen te vinden die voor de publieke opinie aanvaardbaar zijn. Het wordt tijd dat de regering een oplossing vindt die de huidige onbillijke toestand rechtzet.

Verder hoop ik dat u voldoende visie zal hebben om een luchtvaartbeleid op lange termijn uit te stippelen. Ik verkondig al tien jaar dat men de moed moet hebben om dat beleid samen met de buurlanden, op het niveau van de Euroregio, uit te werken.

01.20 Luk Van Biesen (VLD): J'en conclus surtout que nous pouvons nous réjouir d'avoir d'excellents pilotes et que la communication entre les pilotes et Belgocontrol est efficace. Je remercie le ministre d'avoir immédiatement fait procéder aux vérifications nécessaires. Cet incident n'était pas le premier, en effet, et les riverains de l'aéroport sont toujours plus inquiets. Le ministre exclut tout lien avec le plan de dispersion, mais toujours est-il qu'il y a huit ans, aucun avion ne survolait Stockel au décollage mais seulement à l'atterrissage. Le plan de dispersion a modifié la situation.

En ce qui concerne le plan catastrophe national, je crains que la coopération avec les communes soit trop peu actualisée. En 24 ans de mandat à Kraainem, je n'y ai entendu parler qu'à une seule reprise, tout au plus, de coopération en cas de catastrophe. C'est pourquoi je demande au ministre de se pencher sur l'amélioration du plan d'urgence national et de la coopération avec les communes voisines. Dans quelle mesure les communes peuvent-elles

er in die vierentwintig jaar één keer een soort van samenwerking in het kader van het rampenplan is geweest. intervenir?

Ik wil daarom ook aanraden om, zonder dat ik daarvoor een bijkomende vraag hoef te stellen, na te kijken in welke mate het nationaal rampenplan wordt geüpdatet met de gemeentelijke autoriteiten rond de luchthaven. Zoals u zegt, kan zich immers altijd iets voordoen. Het incident werd, gelukkig, dankzij een goede piloot en goede omstandigheden rechtgetrokken. Het had echter evengoed fout kunnen lopen. Hoever staat het met de gemeentelijke samenwerking bij eventuele interventies?

Dat wilde ik over het incident nog zeggen.

01.21 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je n'ai pas grand-chose à ajouter. Je partage la vision de M. de Donnea. Je le souligne car cela n'arrive pas tous les jours! Même s'il faut souligner la bonne réaction des aiguilleurs, du pilote, de Belgocontrol et de toutes les autorités de l'aéroport, je crois que prévenir les autorités communales en cas d'incidents de cet ordre, c'est fondamental et c'est une question de respect. Elles sont proches du citoyen et ce sont elles qui reçoivent tous les coups de téléphone quand il arrive quelque chose d'anormal dans le ciel. Il est temps de retravailler sur le plan de dispersion, ce que nous ferons au mois d'octobre, et de trouver enfin des procédures sécurisées et des solutions équitables pour l'ensemble de notre population.

On est souvent dehors pour le moment et quand je regarde le ciel de Laeken entre le canal et le Ring, je me dis que Bruxelles a sa dose d'avions pour le moment. Au Mémorial Van Damme, je me trouvais en compagnie de ministres néerlandophones qui regardaient constamment le ciel parce que les avions n'arrêtaient pas de passer au-dessus de Bruxelles. Cela montre bien que Bruxelles a sa dose d'avions. Je reçois tous les jours des mails traitant du survol de Laeken et de Neder-over-Heembeek. Il est donc temps qu'on travaille à nouveau à ce plan de dispersion, sans rapport avec l'incident du 31 août qui a été bien géré.

La **présidente:** Je suis désolée pour Mme Milquet, qui avait également déposé une question – et pour les caméras - mais je vais devoir clore les débats. Monsieur le ministre, si vous reprenez la parole, je devrai la donner également aux parlementaires qui auront le dernier mot, comme le Règlement l'exige. Si vous voulez ajouter quelque chose dans cet important débat, je vous donne la parole.

01.22 **Minister Renaat Landuyt:** Mevrouw de voorzitter, ik wil benadrukken dat de analyse die ik van het ongeval geef, de officiële gegevens zijn. Er is sprake over verschil en over radaranalyses. Ik denk dat ik de bronnen ken van de onrust en de speculaties die altijd maar rond worden gestuurd. Als de ombudsman in zijn mails de mensen correcte informatie zou geven in plaats van veronderstellingen, dan zouden wij al stukken verder zijn in de creatie van enige rust in de regio. Ik weet dus wel wie er altijd veronderstellingen rondstuurt. De mail van de ombudsman is onrustwekkend omdat hij voortdurend de ene tegen de andere uitspeelt. Wat correct is, zijn de gegevens van Belgocontrol, die ik gegeven heb. U denkt toch niet dat ik als minister niet correct geïnformeerd wil zijn? Ik heb er geen enkel belang bij om hier wat dan

01.21 Karine Lalieux (PS): Ik ben het voor een keer volledig eens met de heer de Donnea. Al had men de situatie goed onder controle, toch had men de gemeentelijke overheid op de hoogte moeten brengen.

In oktober komt het probleem van het spreidingsplan opnieuw ter sprake. Het aantal vliegtuigbewegingen in Brussel ligt erg hoog, en het wordt tijd dat men veilige en voor de hele bevolking billijke procedures uitwerkt.

In afwezigheid van mevrouw Milquet was ik van plan de vergadering te sluiten. Daar de minister echter nog het woord wenst te nemen, zal ik de parlementsleden na zijn betoog het laatste woord geven.

01.22 Renaat Landuyt, ministre: J'ai ordonné une inspection approfondie car je veux être informé de manière exhaustive. Pour analyser les événements, je me base sur les données officielles de Belgocontrol. Je n'ai aucune raison de dissimuler quoi que ce soit, mais le médiateur préfère manifestement diffuser des hypothèses que des informations correctes. Ce n'est pas ainsi que la région sera

ook te verbergen. Integendeel, ik wil het wél weten. De druk van mij op de inspectiediensten is zeer groot.

De les uit dit verhaal is het volgende. Ik zie één firma die drie problemen heeft met drie vliegtuigen. Ik ben dubbel geïnteresseerd in wat er gebeurt. Daarvan maken we dus de analyse. Het heeft niets te maken met de manier waarop er gevlogen is. Dat blijkt in ieder geval uit de objectieve omstandigheden. Of er nu over Stokkel werd gevlogen of over een andere gemeente, dat verandert niets aan het probleem dat zich voordeed. Daarom zijn we ook zo waakzaam: vliegen blijft een risico inhouden, vliegen blijft een manoeuvre dat we goed moeten controleren. Vandaar dat we goede piloten moeten hebben, goede vliegtuigen, en dat we dat allemaal ook controleren.

Ik kan slechts benadrukken dat ik alles heb gegeven wat ik heb en ik zorg ervoor dat ik alle technische gegevens heb. Er is geen enkele reden waarom ik op dat vlak iets zou verbergen.

Ten tweede, er zijn vragen gesteld over het informeren van de burgemeesters. Ik wil wel de analyse maken van het noodplan. Het noodplan heeft gefunctioneerd zoals het voorzien is. Alles is normaal verlopen, gegeven de situatie. Daarvoor hebben we toch noodplannen opgesteld, in samenspraak met de regio en de gemeenten? Als de noodplannen verfijnd of herbekeken moeten worden, dan is dat een ander debat. Wie zou ik zijn om daartegen te zijn? Maar de officiële documenten zijn er, de officiële informatie is er vandaag. De officiële communicatiecircuits hebben gefunctioneerd. U kunt tegen die communicatiecircuits zijn, maar u kunt niet zeggen dat ze abnormaal hebben gewerkt. De piloot heeft zijn werk gedaan, het noodplan heeft gefunctioneerd en alles is gewoon verder gelopen.

Ik sluit mij dus heel graag aan bij de wijze woorden van collega de Donnea. Mijn positie is niet gemakkelijk. Ik wil natuurlijk wel dat er eens een globaal politiek akkoord zou zijn over de manier waarop men wenst dat er gevlogen wordt in Zaventem.

Voor het overige doe ik mijn werk. Mijn werk bestaat erin om binnen een politiek akkoord en met de gerechtelijke correcties ervoor te zorgen dat Belgocontrol en anderen hun werk correct doen. Het is voor de anderen gemakkelijk om een of andere individuele positie in te nemen. We zouden met zijn allen politiek de kracht moeten vinden om dat even te overschrijden en effectief even beslissingen te nemen.

Hetgeen ik de komende maanden overweeg te doen, is, aangezien wij politiek altijd wachten tot iemand de moed heeft om mee beslissingen te nemen, te zoeken naar een formule om de mensen correcter te informeren dan vandaag gebeurt. Het is juist dat we allemaal veel gevoeliger zijn dan vroeger. Het is echter ook juist dat geen enkele instantie blijkbaar nog vertrouwen schenkt en rust kan brengen.

Ik vind het dan ook erg dat in het Parlement de officiële instanties de hele tijd in vraag worden gesteld. Dan is er niets meer zeker. Dat is pas het publiek in onzekerheid brengen.

Wij hebben goede piloten, Belgocontrol doet zijn werk correct, mijn administratie doet al wat ze kan om te inspecteren. Op een bepaald moment moet u hen echter geloven en vertrouwen hebben in de

apaisée.

Selon cette analyse, des problèmes se posaient avec les avions d'une seule compagnie. Le vol reste une manoeuvre délicate mais ceci n'avait rien à voir avec les itinéraires de vol.

Le plan d'urgence, y compris les circuits d'information prescrits, s'est déroulé comme prévu. Si votre souhait est de peaufiner ces plans, je me tiens à votre disposition pour en discuter.

Je souhaiterais bien entendu qu'il existe un accord politique global à propos des routes aériennes autour de Zaventem. Mais entre-temps, je fais mon travail : je veille à ce que Belgocontrol remplisse sa tâche correctement dans le cadre des accords existants et des limitations juridiques. Les pilotes s'acquittent correctement de leur mission, à l'instar des services d'inspection. Mon approche est donc technique : je m'efforce de dépolitiser le dossier pour servir au maximum la sécurité.

J'espère que tous ceux qui n'hésitent pas à exprimer des points de vue individuels trouveront rapidement le courage de participer aux prises de décisions politiques. La population est très sensible à ce dossier. Elle doit être correctement informée. Si des parlementaires mettent continuellement en cause des instances officielles, ils sèment inutilement l'inquiétude auprès de la population.

instellingen zoals ze officieel functioneren.

Ik herhaal nogmaals dat bij gebreke aan solidariteit van de collega's het mijn werk is ervoor te zorgen dat alles zoveel mogelijk technisch gebeurt. Ik doe niet anders dan het dossier depolitiseren om het maximale boven te halen op het vlak van de veiligheid. Evenwel, een vliegtuig zal altijd een vliegtuig blijven.

01.23 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, nous avons suivi la problématique de la mise en œuvre de ce plan de dispersion et un accord n'est possible que si vous respectez un certain nombre de principes, notamment la question des densités de population, la question de la sécurité et des vents.

(...): (...)

01.24 Marie Nagy (ECOLO): Le ministre responsable renvoie la balle aux autres en disant qu'il n'y peut rien!

Monsieur le ministre, quand vous ferez des propositions qui respectent non pas des critères communautaires mais bien des critères tels que ceux que je viens de citer, peut-être que nous arriverons à la possibilité d'un accord.

Deuxièmement, vous vous en prenez à nouveau au médiateur. Vous l'avez déjà fait à plusieurs reprises dans cette commission. Le médiateur a donné les informations qui émanent des autorités aéroportuaires, c'est sa mission.

01.25 Renaat Landuyt, ministre: Il ne l'a pas fait!

01.26 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, je voudrais clairement connaître la hauteur de vol de cet avion.

01.27 Renaat Landuyt, ministre: Je vous l'ai donnée.

01.28 Marie Nagy (ECOLO): On peut donc conclure de votre intervention que SN Brussels Airlines communique une hauteur erronée!

01.29 Renaat Landuyt, ministre: Vous devez croire les instances officielles!

01.30 Marie Nagy (ECOLO): Il y a donc une compagnie aérienne qui donne une fausse information concernant la hauteur à laquelle volait l'avion!

La **présidente:** On ne va pas rouvrir le débat. Il s'agit simplement de répliques car les parlementaires ont toujours le dernier mot.

01.31 François-Xavier de Donnea (MR): Je demande au ministre, qui pourra me répondre par écrit étant donné qu'il doit diligenter une enquête à ce sujet, des explications sur les différences entre les chiffres d'altitude de SN Brussels Airlines et ceux de l'administration. Il importe que nous en connaissions les raisons.

01.23 Marie Nagy (ECOLO): We hebben de hele problematiek van het spreidingsplan gevolgd; een akkoord is mogelijk, mits men een aantal niet-communautaire criteria in acht neemt. Maar de minister kaatst de bal terug.

01.24 Marie Nagy (ECOLO): De inlichtingen die de ombudsman gaf, komen van de luchthavenautoriteiten. Kan men te weten komen op welke hoogte het vliegtuig precies vloog?

01.29 Minister Renaat Landuyt: U moet de officiële gegevens geloven.

01.30 Marie Nagy (ECOLO): Zou het kunnen dat er onjuiste informatie over de vluchthoogte verstrekt werd?

01.31 François-Xavier de Donnea (MR): Wij moeten erachter komen waarom de cijfers zo variëren afhankelijk van de bron. De minister kan ons deze informatie bezorgen via het

Ceci peut s'expliquer techniquement par le fait que les mesures n'ont pas été décidées au même moment. Mais je souhaiterais que le ministre mène son enquête, puis nous communique, éventuellement par écrit et par le truchement de la présidence de la commission, sa réponse en la matière.

Ensuite, Mme Nagy, et c'est son droit le plus strict, aborde la question sur le plan politique. Je voudrais néanmoins rappeler ici que, s'il est exact que le gouvernement fédéral porte une part de responsabilité - et peut même être parfois légitimement critiqué dans ce dossier -, la situation est également bloquée parce que le gouvernement régional bruxellois et son homologue flamand ne parviennent pas à se mettre d'accord. Il faut rester objectif dans cette affaire et reconnaître que le blocage actuel incombe aussi aux partenaires du gouvernement bruxellois.

01.32 Marie Nagy (ECOLO): Vous accepteriez les propositions...

La **présidente:** S'il vous plaît, madame Nagy! Vous avez eu la parole. Nous n'allons pas y passer la matinée.

01.33 Olivier Maingain (MR): Nous n'allons pas rouvrir tout le débat sur le fond. Alors que les interventions visaient à bien circonscrire les circonstances de l'incident, je regrette que le ministre ait senti la nécessité d'élargir la discussion.

De plus, Belgocontrol ne convainc plus en raison de ses appréciations dans certains dossiers, à tort ou à raison. Il existe une telle perte de confiance envers les administrations qui sont censées apporter, sinon des certitudes, du moins des faits objectifs, que nous devons réfléchir, en notre qualité de responsables politiques, à l'institution d'une véritable autorité indépendante qui puisse à tout moment dire quelle est la réalité du trafic aérien au départ de l'aéroport de Bruxelles-National.

Dans d'autres pays, pour d'autres aéroports, les citoyens peuvent, en temps réel, suivre par internet le trafic aérien au départ d'un aéroport.

01.34 Marie Nagy (ECOLO): Ici, ils le suivent en direct.

01.35 Olivier Maingain (MR): Bien entendu. Comme le disait un humoriste, on arrive même à distinguer la tenue vestimentaire des hôtesses de l'air dans certains avions à partir du sol.

01.36 François-Xavier de Donnea (MR): Quand elles se trouvent près des hublots!

01.37 Olivier Maingain (MR): Quand elles regardent le risque qu'elles prennent!

Toujours est-il qu'il est fondamental d'apporter une réponse raisonnable aux citoyens. Il faut avancer dans cette voie le plus vite possible et mettre en place cette autorité indépendante dans les meilleurs délais.

01.38 Joëlle Milquet (cdH): (...)

La **présidente:** Madame Milquet, permettez-moi de vous dire qu'il

informatie bezorgen via het secretariaat van de commissie.

De federale regering draagt in deze ongetwijfeld een bepaalde verantwoordelijkheid, maar de situatie zit muurvast doordat de Brusselse en Vlaamse regering geen overeenstemming kunnen bereiken.

01.33 Olivier Maingain (MR): In zo'n debat zouden wij een beroep moeten kunnen doen op een onafhankelijke autoriteit, die ons te allen tijde zou kunnen vertellen wat er werkelijk loos is, zodat we de bevolking een afdoend antwoord kunnen geven. Laten wij dus zo snel mogelijk zo'n onafhankelijke autoriteit in het leven roepen.

vous est difficile d'intervenir alors que vous n'avez pas suivi le débat. De plus, M. de Donnea demande que l'on applique le Règlement.

01.39 François-Xavier de Donnea (MR): Effectivement. Pour ma part, je suis arrivé à l'heure.

01.40 Joëlle Milquet (cdH): Madame la présidente, je souhaite juste excuser mon retard et vous dire que si des incidents aériens peuvent survenir, des incidents "terriens" peuvent également se produire. Ma voiture est tombée en panne sur l'autoroute, ce qui explique mon retard.

La **présidente**: Madame Milquet, j'accepte vos excuses, mais je suis obligée d'appliquer le Règlement.

Chers collègues, je vais clôturer cette réunion, dans un instant, mais auparavant, je voudrais dire au ministre que les commissaires n'ont nullement voulu remettre en cause les autorités. Ils ont posé des questions précises. Les parlementaires, qui sont à l'écoute de la population, doivent être entendus. Or la population est inquiète.

Et lorsque des versions différentes sont données, il est légitime que la population veuille savoir ce qu'il en est exactement.

Monsieur le ministre, je vous propose de donner suite à la demande de M. de Donnea, à savoir transmettre un rapport à la commission. Les commissions reprendront leurs activités au mois d'octobre et je pense que ce débat reprendra à ce moment-là au Parlement.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 11.37 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.37 uur.*

01.40 Joëlle Milquet (cdH): Gelieve mij te verontschuldigen, maar door autopech op de autosnelweg kon ik hier niet op tijd aanwezig zijn.

De **voorzitter**: De commissieleden hebben bepaalde autoriteiten niet ter discussie gesteld, maar de parlementsleden moeten luisteren naar de bevolking en die heeft het recht om te weten hoe de vork precies in de steel zit.

Ik stel voor het voorstel van de heer de Donnea te volgen: er zal dus een verslag worden ingediend bij het secretariaat van de commissie en het debat zal in oktober worden hervat.