verkeersveiligheid betreft. Voor naleving van de regels blijft controlehandhaving absoluut noodzakelijk.

Het is waar dat het maar een klein percentage is. U spreekt over 0,023 %. Het zou er heel veel mensen toe kunnen aanzetten om een gepersonaliseerde nummerplaat te hebben aangezien ze weten dat een aantal camera's ze niet herkennen. Ik heb hier toch de cijfers: 33 camera's registeren ze wel, maar ze kunnen ze niet linken. Dat wil zeggen dat er heel wat opzoekingwerk nodig is. Voorts registeren 250 camera's de nummerplaten niet en kunnen ze ook niet herkennen. Dat is niet min. U zegt dat men moet zoeken naar een aanpassing van de software. Ik ben het daar volledig mee eens.

De vraag van de Vlaamse minister was om de gepersonaliseerde nummerplaten *on hold* te zetten. Ik denk niet dat u daarop hebt geantwoord, tenzij ik het niet gehoord heb. Gaat u die al dan niet *on hold* zetten?

22.05 **Jacqueline Galant**, ministre: Le problème ne se situe pas au niveau fédéral. C'est le problème de la Région flamande et c'est elle qui doit trouver une solution. Ce n'est pas le fédéral qui doit s'adapter.

22.06 **Karin Temmerman** (sp.a): U zegt dat het niet waar is, maar voordat de gepersonaliseerde nummerplaten werden ingevoerd, heeft AWV, de politie en Centrex verwittigd dat deze nummerplaten niet herkend zouden worden. U zegt dat dit niet waar is.

In dat geval liegt de Vlaamse minister. Nogmaals, hij heeft verklaard dat het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer, de politie en Centrex gewaarschuwd hebben dat die gepersonaliseerde nummerplaten niet zouden herkend worden.

22.07 **Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

U hebt mij toch enigszins gerustgesteld, want blijkbaar is het geen probleem voor alle camera's. Sommige camera's zouden flitsen, andere niet. Het volstaat om de software te updaten.

Wie beweert dat auto-eigenaars een gepersonaliseerde nummerplaat zouden aanschaffen om niet te worden geflitst, gaat toch wel uit de bocht. Uit de soorten gepersonaliseerde nummerplaten kan men afleiden dat men die aanschaft om zijn identiteit te beklemtonen.

Hoe dan ook moet het probleem snel worden aangepakt en daarvoor moet u met de Gewesten overleggen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5087 van mevrouw Van Camp wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Vraag nr. 5155 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Vraag nr. 5181 van de heer Maingain is ingetrokken.

23 Interpellation de M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "les mesures structurelles du Gouvernement fédéral dans le cadre du dossier des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 56)
23 Interpellatie van de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de structurele maatregelen van de federale regering in verband met het dossier van de lawaaihinder in de omgeving van de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 56)

23.01 **Olivier Maingain** (FDF): Madame la ministre, je ne sais pas si vous êtes née sous une bonne étoile, ou sous uns bonne aile d'avion, mais vous avez la chance d'avoir l'aide, peut-être inattendue, d'une fédération d'associations qui ont présenté le 12 juin dernier une plate-forme de revendications communes. C'est d'autant plus intéressant que ces associations ne proviennent pas uniquement d'une Région ou de l'autre. Elles sont représentatives des dix-neuf communes mais aussi, et c'est sans doute le fait majeur, de la périphérie est et de la périphérie nord. Pour la première fois dans l'histoire des conflits liés aux routes aériennes et au survol de Bruxelles et de sa périphérie, on assiste à l'entente des associations qui, de tout temps jusqu'à présent, s'affrontaient.

Ces associations ont établi une plate-forme commune de revendications. Les points principaux ont été portés à votre connaissance notamment par la presse, et je ne doute pas qu'elles vous aient également été communiquées par les associations elles-mêmes.

Faisant ce travail d'entente, elles facilitent la recherche d'une solution structurelle et durable. Aujourd'hui, vous n'avez plus l'argument de dire que les uns ne veulent pas de ce que demandent les autres. C'est fait: elles se sont mises d'accord sur un cahier de revendications communes. Ce cahier porte notamment une attention toute particulière à l'interdiction des vols de nuit. Cette revendication est partagée. Cette interdiction ne préjudicierait aucun quartier et aucune commune, puisque ceux qui en bénéficieraient sont autant au nord qu'à l'est, au centre ou au sud de l'agglomération bruxelloise.

Bien entendu, ils demandent également qu'il y ait une étude d'incidence environnementale et une consultation publique préalable avant la définition de nouvelles routes aériennes, que les opérations soient interdites à l'aéroport de Zaventem pour les avions les plus bruyants, et ainsi de suite. Je ne vais pas reprendre tout leur cahier de revendications. C'est en tout cas un fait majeur, une première, et on ne peut que s'en réjouir.

C'est justement le sujet sur lequel je veux vous interroger. Comment recevez-vous ce cahier de revendications? En avez-vous fait l'analyse? Pouvez-vous dire aujourd'hui que vous y adhérez ou non, et pour quel motif?

C'est d'autant plus important - je dévoile ici des entretiens que j'ai eus avec vous dans le cadre de ma fonction de bourgmestre - que je sais que vous avez la volonté d'aller vers des solutions structurelles, si pas dans un bref délai, en tout cas pas si éloigné que cela. Nous pouvons espérer des avancées majeures d'ici la fin de l'année.

Vous avez raison de vouloir aller vers des avancées majeures et définitives dans ce dossier avant la fin de l'année, pour autant que vous rencontriez les attentes des populations concernées représentées par ces associations. Nous savons en effet que le 13 juin 2016 entrera en vigueur le règlement européen 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union européenne dans le cadre d'une approche équilibrée. Ce règlement abroge une ancienne directive.

Il s'agit d'une dimension juridique importante, qui va lier le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux. Ils seront liés par ce règlement d'application directe et ne pourront plus de manière unilatérale limiter l'exploitation des aéroports. Si vous voulez donner satisfaction à ces associations fédérées, la date fatidique est donc connue. Vous avez une petite année pour aller de l'avant.

Voorzitter: Karine Lalieux.
Présidente: Karine Lalieux.

Je résume mes questions.

Comment accueillez-vous la création de la plate-forme de ces douze associations? Pouvez-vous y adhérer?

Ensuite, je ne doute pas que vos services ont déjà procédé à l'analyse juridique des conséquences liées à l'entrée en vigueur du règlement européen que je citais. Dès lors, ces conséquences étant évaluées, comment voyez-vous votre travail pour les mois qui viennent?

23.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Maingain, pour répondre à la première question, j'ai clairement indiqué qu'une délocalisation de l'aéroport n'était pas à l'ordre du jour.

En ce qui concerne les vols de nuit, je travaillerai, conformément à l'accord de gouvernement, à l'analyse des activités nocturnes de et vers Bruxelles National. Je ne souhaite pas donner d'instruction sans avoir une vue d'ensemble sur tout ce que recouvrent les activités nocturnes à l'aéroport et certainement pas sans concertation avec tous les acteurs.

Le nombre de mouvements doit respecter une logique d'équilibre entre le développement économique de Brussels Airport Company (BAC) et la réduction des nuisances sonores à destination des habitants de Bruxelles. Je souhaite que le nombre de mouvements reflète cet équilibre.

Concernant votre deuxième question, je ne vous rejoins pas quand vous dites que l'accord de gouvernement ne fait aucune mention du règlement 598/2014, puisque y figurent une loi sur les procédures de vol, une étude d'impact et une consultation du public, et la création d'une autorité indépendante qui est, comme j'ai déjà pu le dire à un de vos collègues tout à l'heure, presque finalisée. Il y est même inscrit le respect de l'usage préférentiel de l'usage des pistes et des normes de vent.

Je regrette donc ces actions judiciaires qui ne font qu'amener un peu plus d'instabilité dans ce dossier, qui, vous le reconnaîtrez, est

extrêmement complexe. Je sais quelles nuisances subissent les riverains, mais je ne peux malheureusement pas résoudre tous les problèmes en quelques mois. Je travaille sur tous les points et les riverains le savent puisque, par exemple, dans le cas de la piste 01, mon cabinet a expliqué tout le travail en cours à l'association. Comme vous, je me réjouis que toutes ces associations se sont mises ensemble. En effet, je suis une ardente défenderesse de la concertation.

23.03 **Olivier Maingain** (FDF): Madame la ministre, je vous remercie de prendre la mesure des conséquences du Règlement.

Je n'argumenterai pas davantage. Vous connaissez les objectifs que nous défendons avec ces associations. L'attente est immense. Vous n'avez que quelques mois pour y répondre de manière positive et définitive. Soit vous inscrirez votre nom dans l'histoire de la politique aéroportuaire de ce pays et vous aurez peut-être même l'avantage d'avoir un avion dédié à votre nom, soit vous annoncerez les catastrophes moins agréables pour les habitants des régions concernées.

Pour aider la majorité à aller dans le bon sens, je dépose une motion motivée.

Moties
Motions

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

Une motion de recommandation a été déposée par M. Olivier Maingain et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Olivier Maingain
et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges,
- considérant le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, qui entrera en vigueur le 13 juin 2016;
- considérant qu'à partir de cette date, les restrictions d'exploitation ne seront pas appliquées en première intention, mais uniquement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée;
- considérant les difficultés, résumées dans le rapport de l'ULB (*ULB & IGEAT, Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise, Etude pour le SPF Mobilité et Transports, rapport final, Bruxelles, 7 mai2014, p.9*), rendant épineuse la mise en œuvre des mesures préalablement recommandées par l'approche équilibrée telle que définie dans le Règlement n° 598/2014;
- considérant que les restrictions d'exploitation liées au bruit mises en place avant le 13 juin 2016 resteront en vigueur jusqu'à ce que les autorités compétentes décident de les réviser conformément au règlement n° 598/2014 ;
- considérant que le droit à la santé et à l'environnement sain pour les riverains constitue un droit inaliénable, prescrit par l'article 23 de la Constitution, qui ne porte nullement préjudice au développement économique de l'aéroport de Bruxelles-National;
- considérant l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien;
- considérant que la Cour d'appel de Bruxelles dans son arrêt du 9 juin 2005, rendu suite à un recours introduit par la Région bruxelloise à l'encontre de l'Etat belge, avait effectivement précisé que l'arrêté du 27 mai 1999 du gouvernement bruxellois était parfaitement légal et que le respect de la législation environnementale n'avait pas pour effet d'entraîner la cessation de l'activité de l'aéroport;
- considérant que l'exécution de cette décision de justice, qui permet depuis le 15 octobre 2005 à la Région bruxelloise d'exiger de l'Etat belge le paiement d'astreintes pour chaque infraction constatée à l'arrêté anti-bruit, n'a jamais pu être appliquée;
- considérant que la correcte exécution des décisions de justice relève simplement d'un objectif légaliste de respect des décisions du pouvoir judiciaire, qui s'inspire du principe de loyauté fédérale, dans le souci d'assurer la sécurité juridique;
- considérant la déclaration gouvernementale fédérale du 9 octobre 2014 qui annonce l'élaboration d'"une solution structurelle (...), en particulier dans les zones à forte densité de population" (*Accord du gouvernement fédéral, 10 octobre 2014, p. 219*) et l'ancrage des accords aéroportuaires "dans une loi sur les procédures de vols" (*Idem*);
- considérant les plans successifs visant à enrayer la pollution sonore à court et moyen terme, dont le

premier datait de septembre 1988;
- considérant l'ordonnance rendue par le tribunal de première instance de Bruxelles le 31 juillet 2014 ayant statué sur l'illégalité des modifications élaborées dans le cadre du Plan Wathelet;
- considérant l'application de cette décision de justice, à propos de laquelle le gouvernement fédéral a induit un moratoire des modifications apportées aux routes aériennes le 6 février 2014, ayant pour conséquence depuis plusieurs semaines des nuisances sonores pour plusieurs milliers de riverains et un survol aérien abusif sur Bruxelles et sa proche périphérie;

demande au gouvernement fédéral que:
- 1 toute route aérienne fasse l'objet d'une étude d'incidence environnementale et d'une consultation publique préalable;
- 2 tout survol nocturne au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Bruxelles-National soit interdit entre 22h et 7h;
- 3 les opérations soient interdites à l'aéroport de Zaventem, pour tous les avions les plus bruyants, selon les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);
- 4 le survol des zones densément peuplées soit interdit;
- 5 la route du canal qui impacte plus particulièrement des zones densément peuplées soit dans le cadre des mesures structurelles pour réduire les nuisances sonores causées par l'aéroport de Bruxelles-National;
- 6 une stratégie aéroportuaire soit mise une place au niveau du pays, exploitant les spécificités de chaque aéroport, Liège étant reconnu et adapté pour le fret;
- 7 les procédures aéronautiques soient contrôlées par une autorité indépendante, incluant des représentants régionaux;
- 8 Belgocontrol applique de manière transparente les normes de vent et les procédures;
- 9 Belgocontrol fasse appliquer l'instruction d'éviter la Région bruxelloise (Avoid EBP-01), en détournant les flux d'atterrissage;
- 10 la *noise abatment procedure* (NA) soit réintroduite avec montée rapide pour tous les décollages et descente continue pour tous les atterrissages;
- 11 la vitesse limite de la *noise abatment procedure* soit déterminée sur base d'une étude des conséquences et soit valable pour tout appareil opérant à l'aéroport national;
- 12 en cas d'infraction aux procédures aéronautiques publiées dans les A.I.P., des sanctions administratives soient dressées par la DGTA (*Conformément à l'art. 21, chapitre II "Dispositions pénales" et à l'art. 46, chapitre III "Amendes administratives", de la loi du 27 juin 1937 portant révision à la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne*);
- 13 la planification et la gestion foncière soient optimisées pour réduire les incidences sur les habitants;
- 14 la gestion du bruit passe par des moyens efficaces d'insonorisation ayant fait leurs preuves dans d'autres aéroports (à Liège par exemple)"

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Olivier Maingain en luidt als volgt:
"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Olivier Maingain
en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling,
- gelet op verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van richtlijn 2002/30/EG, die op 13 juni 2016 van kracht zal worden;
- overwegende dat vanaf die datum de exploitatiebeperkingen niet in eerste instantie zullen worden toegepast, maar slechts nadat de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak in overweging zijn genomen;
- gelet op de in het rapport van de ULB (*ULB &IGEAT, Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise, Étude pour le SPF Mobilité et Transports, Rapport final, Brussel, 7 mei 2014, blz. 9*) samengevatte problemen, die de uitvoering van de vooraf te nemen maatregelen overeenkomstig de aanbeveling inzake de evenwichtige aanpak zoals omschreven in verordening nr. 598/2014, bemoeilijken;
- overwegende dat geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen die werden ingevoerd vóór 13 juni 2016 geldig blijven totdat de bevoegde instanties besluiten deze overeenkomstig verordening nr. 598/2014 te herzien;
- overwegende dat het recht op gezondheid en op een gezonde omgeving voor de buurtbewoners een onvervreemdbaar recht is, op grond van artikel 23 van de Grondwet, dat de economische ontwikkeling van Brussels Airport geenszins in het gedrang brengt;
- gelet op het besluit van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder