

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

4 avril 2006

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975
portant règlement général sur la police de la
circulation routière en ce qui concerne le
statut des aéroports**

(déposée par MM. Dylan Casaer et
Guido De Padt, Mme Karine Lalieux et
MM. David Lavaux et Jef Van den Bergh)

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

4 april 2006

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het koninklijk besluit van
1 december 1975 houdende het algemeen
reglement op de politie van het wegverkeer
betreffende het statuut van de luchthavens**

(ingediend door de heren Dylan Casaer en
Guido De Padt, mevrouw Karine Lalieux en
de heren David Lavaux en Jef Van den Bergh)

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise à permettre aux administrations locales de suspendre ou de modifier certaines dispositions du Code de la route dans les aéroports par le biais de règlements complémentaires en matière de circulation routière.

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe lokale besturen de mogelijkheid te geven om via aanvullende reglementen op het wegverkeer te beslissen dat bepalingen van de wegcode worden geschorst of gewijzigd in luchthavens.

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

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MONSIEURS,

Le législateur a compris très tôt que le trafic s'effectuant entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes ou fluviaux n'était pas totalement assimilable au trafic s'effectuant sur les routes «normales». Le Code de la route (arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière) prévoit dès lors une réglementation distincte en la matière. Les administrations locales (conseils communaux), qui sont les mieux informées de l'activité des ports maritimes et fluviaux, peuvent arrêter des règlements complémentaires de circulation routière suspendant ou modifiant les dispositions du Code de la route dans cette zone. Plusieurs conseils communaux ont fait usage de ce droit (c'est notamment le cas d'Anvers en ce qui concerne le port maritime).

Le Code de la route ne prévoit pas encore de réglementation distincte pour les activités de fret développées dans les aéroports. Il n'est pas étonnant que le législateur de 1975 n'ait pas perçu l'intérêt d'une telle réglementation. En effet, les activités de fret des aéroports étaient encore marginales à l'époque. Ce n'est plus le cas à l'heure actuelle, l'activité de transport de marchandises s'étant énormément développée, surtout dans les aéroports de Bruxelles National (environ 650 000 tonnes par an) et de Liège Bierseet (environ 375 000 tonnes par an). L'activité – et non le tonnage négocié – développée sur ces deux plate-formes logistiques est actuellement bien plus intense que celle de la majorité des ports fluviaux et même de certains ports maritimes. Il serait donc logique que le législateur intègre les aéroports dans la législation relative aux ports.

Dans le cas spécifique de l'aéroport de Bruxelles-National, l'activité et le trafic dans la zone de fret sont similaires et équivalents au trafic s'effectuant entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes ou fluviaux, à la différence que l'aéroport ne fait encore l'objet d'aucune réglementation spécifique.

Dans son ouvrage de fond «Voirie et constructions», Victor Bure affirme qu'une chaussée est destinée à la circulation publique lorsque la voirie est utilisée par le public. Une voirie à caractère privé est également une voirie publique si l'utilisation de la voirie en question a été autorisée ou tolérée par le propriétaire du terrain sur lequel la voirie est aménagée. En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, en tout cas, la situation n'est pas claire. Le propriétaire de la voirie est l'ex-

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De wetgever heeft al vroeg ingezien dat het verkeer tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen gelegen binnen de zee- en rivierhavens niet volledig kon worden gelijkgesteld met het verkeer op de 'normale' wegen. Daarom werd in de wegcode (het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer) in een afzonderlijke regeling voorzien. De lokale besturen (gemeenteraden) - die het meest vertrouwd zijn met de activiteit in de zee- en rivierhavens – kunnen via aanvullende reglementen op het wegverkeer beslissen dat bepalingen van de wegcode worden geschorst of gewijzigd in die zone. Verschillende gemeenteraden hebben van dit recht gebruik gemaakt. (vb. Antwerpen voor de zeehaven).

De vrachtactiviteiten in de luchthavens werden in de wegcode, vooralsnog, niet afzonderlijk geregeld. Het is niet zo verwonderlijk dat de wetgever in 1975 daartoe de noodzaak niet zag. De luchthaven als haven voor de verschepping van goederen was toen inderdaad nog marginaal. Momenteel echter worden vooral op de luchthavens van Brussel-Nationaal (zo'n 650.000 ton/jaar) en Bierseet-Luik (zo'n 375.000 ton/jaar) massaal goederen verscheept. De intensiteit van de activiteit, niet het verhandelde tonnage, op beide logistieke platformen is momenteel veel groter dan in de meeste rivierhavens en zelfs sommige zeehavens. Het lijkt dus logisch dat de wetgever de luchthavens inschakelt in de wetgeving die geldt voor de havens.

Specifiek, op de luchthaven Brussel-Nationaal is de activiteit én de verkeersactiviteit in de vrachtzone gelijkwaardig en gelijkwaardig met verkeer tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen gelegen binnen de zee- en rivierhavens. Alleen is er hier nog altijd geen specifieke reglementering van toepassing.

Victor Bure stelt in zijn basiswerk «Voorie et constructions» dat een weg voor het openbaar verkeer bestemd is indien de weg gebruikt wordt door het publiek. Een weg met privaat karakter is ook openbare wegen indien het gebruik van bedoelde weg toegestaan of geduld werd door de eigenaar van de grond waarop de weg ligt. Zeker voor de luchthaven Brussel-Nationaal is de situatie niet helder. De eigendom van de wegen ligt bij de luchthavenexploitant maar de na-

exploitant de l'aéroport, mais la nature des activités (à l'exception de quelques zones) est telle que l'utilisation de la voirie par le public (fournisseurs, transporteurs propres, membres du personnel; etc.) est inévitable. Le parquet territorialement compétent considère dès lors que la voirie, compte tenu de son utilisation, a un statut de voirie publique. Le tribunal de police territorialement compétent adhère à cette conception et ne s'en est pas écarté, même en appel. Il s'agit donc bien d'une voirie publique, mais qui ne dispose pas d'un statut spécifique, au même titre que les ports. Une séparation totale de la voirie publique et un statut de voirie privée, n'est ni réalisable, ni, de surcroît, souhaitable. Ajoutons que la jurisprudence selon laquelle la voirie privée des aéroports accessible au personnel et aux voyageurs est considérée comme une voirie privée, n'est pas applicable à la voirie de la zone de fret située côté ville, mais l'est explicitement à la voirie située sur le tarmac, donc sur les aires de trafic et les plates-formes situées côté piste.

Si les aéroports étaient repris à l'article 57, cela présenterait plusieurs avantages supplémentaires en termes de sécurité routière. Premièrement, des véhicules conçus spécialement pour le transport du fret aérien évoluent en effet actuellement dans le trafic régulier dans la zone en question. Nous pouvons les appeler des véhicules aéroportuaires. La sécurité de ces véhicules aéroportuaires ne fait actuellement l'objet d'aucune réglementation. Si les aéroports étaient repris à l'article 57, les conseils communaux pourraient prévoir des règlements complémentaires de circulation routière. Ceux-ci pourraient mentionner des conditions de sécurité pour les véhicules aéroportuaires. Deuxièmement, si les aéroports étaient repris à l'article 57, il n'y aurait plus d'insécurité juridique quant à l'application ou non des limitations de vitesse, des réglementations de stationnement et d'autres règles du Code de la route. Troisièmement, il serait possible de procéder à des contrôles adaptés, assortis, au besoin, de sanctions, dans le respect de la sécurité juridique.

tuur van de activiteit (bepaalde zones uitgezonderd) is van dien aard dat het gebruik van de wegen door het publiek (leveranciers, eigen vervoer, personeelsleden, ...) onvermijdelijk is. Het territoriaal bevoegde parket is dan ook van oordeel dat de wegenis het statuut van openbare wegenis heeft en dit door het gebruik. De territoriaal bevoegde politierechtbank volgt die zienswijze en ook in beroep is hiervan niet afgeweken. Wel openbare wegenis dus, maar nog geen specifiek statuut zoals de havens. Een totale afsluiting, en dus het statuut van private weg, is niet werkbaar en bovendien ook niet wenselijk. Bijkomend kan worden gesteld dat de rechtspraak waarbij de private wegenis van vliegvelden die toegankelijk zijn voor personeel en reizigers als private wegen worden beschouwd, niet van toepassing is op de landzijdige wegenis in de vrachtzone maar uitdrukkelijk op de wegenis op de tarmac, dus op aprons en platforms aan de luchtzijde zelf.

Het onderbrengen van de luchthavens in artikel 57 zou verschillende bijkomende voordelen bieden op het vlak van verkeersveiligheid. Ten eerste, in de bewuste zone evolueren nu, tussen het reguliere verkeer, namelijk voertuigen die speciaal gemaakt zijn om luchtvracht te transporteren. We kunnen ze luchthavenvoertuigen noemen. De veiligheid van deze luchthavenvoertuigen is nu op geen enkele wijze gereguleerd. In het geval de luchthavens in artikel 57 worden opgenomen ontstaat voor de gemeenteraden de mogelijkheid om te voorzien in aanvullende reglementen op het wegverkeer. In die aanvullende reglementen zouden veiligheidsvoorwaarden kunnen opgenomen worden voor de luchthavenvoertuigen. Ten tweede, bij opname van de luchthaven in artikel 57 zou er bovendien geen rechtsonzekerheid meer zijn over het al of niet van kracht zijn van snelheidsbeperkingen, parkeerreglementen en alle andere regels van de wegcode. Ten derde, een aangepaste controle en desnoods beteugeling zou op een rechtszekere wijze kunnen gebeuren.

Dylan CASAER (sp.a-spirit)
 Guido DE PADT (VLD)
 Karine LALIEUX (PS)
 David LAVAUX (cdH)
 Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 57 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, les mots «dans les aéroports et» sont insérés entre le mot «établis» et les mots «dans les ports».

24 février 2006

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 57 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt tussen de woorden «binnen de» en de woorden «zee- of de rivierhavens» het woord «lucht-,» ingevoegd.

24 februari 2006

Dylan CASAER (sp.a-spirit)
Guido DE PADT (VLD)
Karine LALIEUX (PS)
David LAVAUX (cdH)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)