

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 juillet 2006

PROJET DE LOI

relatif à la fixation des procédures de vol

AMENDEMENTS

N° 23 DE MME **NAGY**

Art. 17

Compléter cet article par les mots «*et en limitant le nombre de personnes survolées*».

JUSTIFICATION

Le critère de densité de population doit être au cœur de toute prise de décision relative aux procédures de vol.

Documents précédents :

Doc 51 **2466/ (2005/2006)** :

001 : Projet de loi.

002 et 003 : Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 juli 2006

WETSONTWERP

inzake het vastleggen van vliegprocedures

AMENDEMENTEN

Nr. 23 VAN MEVROUW **NAGY**

Art. 17

De woorden «beperkt wordt» **vervangen door de woorden** «*en het aantal overvlogen personen beperkt worden*».

VERANTWOORDING

Het criterium van de bevolkingsdichtheid moet centraal staan bij iedere besluitvorming over de vliegprocedures.

Voorgaande documenten :

Doc 51 **2466/ (2005/2006)** :

001 : Wetsontwerp.

002 en 003 : Amendementen.

N° 24 DE MME NAGY

Art. 19

Supprimer la phrase «Le Roi détermine par un arrêté délibéré en Conseil des ministres la cartographie dont il doit être tenu compte» .

JUSTIFICATION

Cet article créait une délégation en faveur du Roi pour désigner la cartographie dont il doit être tenu compte. Or, le Conseil d'État a rappelé (dans son avis, paragraphe 21) que la compétence en matière de cartographie relève des Régions. Il ne peut donc être délégué au Roi la capacité de choisir la cartographie dont il doit être tenu compte, dès lors que celle-ci s'impose au pouvoir régional.

N° 25 DE MME NAGY

Art. 20

Remplacer cet article comme suit:

«La cartographie du bruit doit être mise à la disposition du public et doit être consultable à tout moment sur Internet».

JUSTIFICATION

D'une part, le Conseil d'État a rappelé (dans son avis, paragraphe 21) que la compétence en matière de cartographie relève des Régions, le Roi n'a donc pas à constater la compétence des Régions en matière de cartographie du fait que cette compétence existe en droit.

D'autre part, l'efficacité d'une cartographie dépendra de sa possible consultation publique par le canal des moyens actuels de communication performants, dont l'Internet.

Nr. 24 VAN MEVROUW NAGY

Art. 19

De zin «De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de geluidsbelastingkaart waarmee rekening moet gehouden worden.» **weglaten.**

VERANTWOORDING

Dit artikel machtigt de Koning ertoe de geluidsbelastingkaart vast te stellen waarmee rekening moet gehouden worden. De Raad van State heeft in punt 21 van zijn advies echter aangegeven dat de gewesten bevoegd zijn inzake geluidsbelastingkaarten. Derhalve kan de Koning er niet worden toe gemachtigd de geluidsbelastingkaart vast te stellen waarmee rekening moet gehouden worden, aangezien die bevoegdheid aan de gewestelijke overheid is toegewezen.

Nr. 25 VAN MEVROUW NAGY

Art. 20

Dit artikel vervangen als volgt:

«De geluidsbelastingkaart moet ter beschikking van het publiek worden gesteld en te allen tijde raadpleegbaar zijn op het Internet.».

VERANTWOORDING

De Raad van State heeft er in punt 21 van zijn advies aan herinnerd dat de gewesten bevoegd zijn wat geluidsbelastingkaarten betreft. Het komt derhalve de Koning niet toe de bevoegdheid van de gewesten inzake die kaarten vast te stellen, aangezien die bevoegdheid in rechte geldt.

Voorts zal de doeltreffendheid van geluidsbelastingkaarten ervan afhangen of ze voor het publiek raadpleegbaar zijn via hedendaagse, krachtige communicatiemiddelen, waaronder het Internet.

N° 26 DE MME NAGY

Art. 22

Les mots «, par l'exploitant aéroportuaire, par le prestataire du contrôle aérien ainsi que par l'administration fédérale du transport aérien (DGTA)» **sont insérés entre les mots** «par les aéronefs» **et les mots** «des procédures».

JUSTIFICATION

Imposer un respect des procédures aux seuls aéronefs et donc aux compagnies aériennes est un peu trop simpliste.

Tant l'exploitant aéroportuaire BIAC, que le prestataire du contrôle aérien BELGOCONTROL, que l'administration fédérale du transport aérien (DGTA) sont susceptibles à tout moment de commettre une faute, partant de l'adage que nul n'est parfait. Chacun devant prendre et assumer toutes ses responsabilités liées à l'exercice de sa fonction, il est tout à fait logique que le respect des procédures soit étendu à tous les acteurs impliqués.

N° 27 DE MME NAGY

Art. 28 (nouveau)

Insérer un article 28, rédigé comme suit:

«Art. 28. — Dès l'entrée en vigueur de la présente loi, les procédures de vol provisoirement applicables sont celles qui étaient en vigueur au 1^{er} janvier 1999 à savoir le schéma d'utilisation des pistes et les normes de vent qui étaient en vigueur à Bruxelles-National au 1^{er} janvier 1999, mais avec toutefois les routes aériennes qui étaient en vigueur au 1^{er} mars 2006».

JUSTIFICATION

Partir d'une feuille blanche n'étant pas la solution, il faut que les procédures de départ, modifiables par le dispositif prévu dans la loi, soient des procédures qui n'aient jamais fait l'objet de contestations, qui soient conformes aux réglementations internationales, qui aient été validées au niveau de la sécurité et qui n'imposent aucune utilisation de pistes sans respect de leur différence physique et en tenant compte de l'orientation des vents dominants.

Nr. 26 VAN MEVROUW NAGY

Art. 22

Tussen de woorden «door de vliegtuigen» **en** «wordt gecontroleerd,» **de woorden** «, de luchthavenexploitant, de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten en het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)» **invoeegen.**

VERANTWOORDING

Het zou al te simplistisch zijn te stellen dat alleen de vliegtuigen, en dus de luchtvaartmaatschappijen, de procedures in acht moeten nemen.

Zowel de luchthavenexploitant BIAC, de verlener van de luchtverkeersleidingsdiensten BELGOCONTROL als de federale dienst voor het luchtvaartverkeer (DGLV) kunnen te allen tijde een fout begaan – niemand is immers perfect. Aangezien elkeen de volledige verantwoordelijkheid moet dragen voor wat zijn functie meebrengt, is het niet meer dan logisch dat de inachtneming van de procedures wordt uitgebreid tot alle betrokken actoren.

Nr. 27 VAN MEVROUW NAGY

Art. 28 (nieuw)

Een artikel 28 invoeegen, luidende:

«Art. 28. — Vanaf de inwerkingtreding van deze wet zijn de voorlopig toepasbare vliegprocedures die welke van toepassing waren op de AIP van 31 december 1998, te weten de «selection of runway in use», alsook een windnorm van 8 knopen rugwind zonder windstoten en van 15 knopen zijwind zonder windstoten, uitsluitend voor baan 25, maar met de vliegroutes die golden op 1 januari 2003.».

VERANTWOORDING

Aangezien van een onbeschreven blad vertrekken niet bepaald een oplossing is, moeten de startprocedures – die kunnen worden gewijzigd door de in de wet vervatte maatregelen – procedures zijn die nooit betwist zijn geweest, die overeenkomen met de internationale reglementeringen, die op het punt van de veiligheid zijn gevalideerd en die niet tot het gebruik van start- en landingsbanen verplichten zonder dat acht wordt geslagen op de onderlinge fysieke verschillen en die voorts rekening houden met de dominante windrichting.

De ce fait, les procédures qui étaient en vigueur quant à l'utilisation des pistes au 31 décembre 1998 avant que la problématique ne soit examinée par divers gouvernements, s'imposent comme une base de départ non contestée ni contestable. De même, les normes de vent qui ont été d'application, sans contestation ni incident de 1973 à 2003, et qui étaient en vigueur au 31 décembre 1998 doivent faire partie du cadre des procédures applicables de départ dans le cadre de la loi.

N° 28 DE MME NAGY

Art. 30 (*nouveau*)

Insérer un article 30, rédigé comme suit:

«Art. 30 — *L'entrée en vigueur de la présente loi ne peut être antérieure à la conclusion des accords de coopération nécessaires à son application.*».

Marie NAGY (ECOLO)

N° 29 DE M. LAVAUX

Art. 3

Insérer un point 26° rédigé comme suit:

«26° *Une rafale de vent : un écart dans la mesure de l'intensité du vent, effectivement observé au cours d'une période de 10 minutes qui précède son éventuelle prise en considération, et pour autant que cet écart soit supérieur à 10 nœuds en dépassement de la valeur fixée par la norme*».

JUSTIFICATION

Cette définition de la notion de «rafale de vent» est conforme à celle précisée au texte de l'annexe 3 § 4.5.6 de la réglementation fixée par l'OACI: «*Variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes should be reported only when the variation from the mean speed is 20 km/h (10 kt) or more*».

Daardoor zijn de baangebruiksprocedures die golden op 31 december 1998, dus voordat de kwestie door de diverse regeringen ter hand werd genomen, onvermijdelijk het onbetwiste en onbetwistbare uitgangspunt. Evenzo moeten de windnormen die zonder enige betwisting noch enig incident werden toegepast van 1973 tot 2003 en dus van kracht waren op 31 december 1998, deel uit maken van de in het raam van de wet toepasbare startprocedures.

Nr. 28 VAN MEVROUW NAGY

Art. 30 (*nieuw*)

Een artikel 30 (*nieuw*) invoegen, luidende:

«Art. 30 — *Deze wet mag niet eerder in werking treden dan nadat de voor de toepassing ervan vereiste samenwerkingsovereenkomsten zijn gesloten.*».

Nr. 29 VAN DE HEER LAVAUX

Art. 3

Dat lid aanvullen met een punt 26, luidende:

«26° *Windstoot: een afwijking in de gemeten windsterkte die daadwerkelijk wordt geobserveerd binnen een tijdspanne van 10 minuten voordat die afwijking eventueel in aanmerking wordt genomen, en op voorwaarde dat die afwijking de bij wijze van norm vastgelegde waarde met meer dan 10 knopen overstijgt.*».

VERANTWOORDING

Die definitie van het begrip «windstoot» is conform die welke wordt gepreciseerd in de tekst van bijlage 3, § 4.5.6 van de door de ICAO vastgestelde reglementering: «*Variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes should be reported only when the variation from the mean speed is 20 km/h (10 kt) or more*».

N° 30 DE M. LAVAUX

Art. 16

Remplacer chaque fois les mots «et des usages internationaux» **par les mots** «*ou des usages précédemment admis, en particulier lorsqu'il s'agit de prendre en considération les rafales de vent*».

JUSTIFICATION

La présente disposition a pour but d'apporter une correction à la pratique actuelle qui consiste à faire un amalgame inapproprié entre de faibles «écarts d'intensité du vent» et la notion véritable de «rafales de vent» au sens fixé avec précision par l'OACI.

La piste 02 pour les atterrissages, moins adaptée à une utilisation intensive que les pistes 25, occasionne une limitation de la capacité de l'aéroport aux heures de pointe.

Elle permet surtout d'éviter que 100% des atterrissages soient dirigés sur la piste 02, y compris lors de périodes de nuit complète, occasionnant ainsi des périodes de concentration excessives et ininterrompues au dessus des quartiers résidentiels denses peuplés dans les communes de Sterrebeek, Wezembeek-Oppem, Kraainem, Woluwé-Saint-Pierre, Auderghem, Waterloo, Lasne, Braine-l'Alleud notamment.

Le Médiateur de l'aéroport a eu l'occasion de rappeler que la majeure partie des plaintes formulées sont liées à l'utilisation excessive de la piste 02.

L'utilisation de la piste 02, dans les cas où les conditions météo l'imposent véritablement, occasionne déjà une lourde nuisance pour la population du fait des survols concentrés à très basse altitude, particulièrement bruyants sur une longue trajectoire.

Pour rappel, les atterrissages sur les pistes 25, considérées comme principales permettent de survoler des zones déclarées non aedificandi de longue date et donc extrêmement peu peuplées. L'utilisation sans nécessité, et donc excessive, de la piste 02 est de ce fait en contradiction directe avec l'obligation de fixer des «procédures d'exploitation à moindre bruit», conformément aux prescriptions de l'OACI (Résolution A33/7 de 2001), exigence également formulée par la Commission européenne en conformité avec la réglementation existante (Directive 2002/30/CE).

David LAVAUX (cdH)

Nr. 30 VAN DE HEER LAVAUX

Art. 16

De woorden «en internationale gebruiken» **telkens vervangen door de woorden** «*of voorheen aanvaarde gebruiken (inzonderheid wanneer het erom gaat windstoten in aanmerking te nemen)*».

VERANTWOORDING

Deze bepaling strekt ertoe een verbetering aan te brengen aan de thans gevolgde werkwijze, waarbij zwakke «afwijkingen in de windsterkte» abusievelijk over één kam worden geschoren met echte zogenaamde «windstoten» in de betekenis die de ICAO nauwkeurig heeft vastgelegd.

Landingsbaan 02, die minder goed aan intensief gebruik is aangepast dan de banen 25, beperkt tijdens de piekuren de capaciteit van de luchthaven.

Met deze bepaling kan vooral worden voorkomen dat ook wanneer het volop nacht is 100 % van de landingen naar baan 02 wordt geleid; dat veroorzaakt periodes van overdreven en onafgebroken concentratie, inzonderheid boven de dichtbevolkte woonwijken in de gemeenten Sterrebeek, Wezembeek-Oppem, Kraainem, Sint-Pieters-Woluwe, Oudergem, Waterloo, Lasne en Eigenbrakel.

De ombudsman van de luchthaven heeft de gelegenheid gehad eraan te herinneren dat de meeste klachten verband houden met een overdreven gebruik van baan 02.

De aanwending van baan 02 in de gevallen waarin de weersomstandigheden het werkelijk vereisen, betekent reeds zware overlast voor de bevolking, aangezien het gaat om een concentratie aan bijzonder luidruchtige vluchten op zeer lage hoogte over een lang traject.

Pro memorie: de landingen op de banen 25 (die als hoofdbanen worden beschouwd), maken het mogelijk zones te overvliegen die sinds lang tot *non aedificandi*-zone zijn verklaard en dus uitermate dunbevolkt zijn. Het nodeloze en bijgevolg buitensporige gebruik van baan 02 is *de facto* rechtstreeks in tegenspraak met de verplichting om overeenkomstig de voorschriften van de ICAO «*noise abatement operational procedures*» te bepalen (Resolutie A33/7 van 2001), een vereiste die de Europese Commissie eveneens stelt in overeenstemming met de bestaande reglementering (Richtlijn 2002/30/EG).