

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION EXTRAORDINAIRE 1995 (*)

16 AOÛT 1995

PROPOSITION DE LOI

**portant interdiction de survol de
certaines parties du territoire
du Royaume**

(Déposée par
M. Jacques Vandenhaute)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi complète les dispositions comprises dans l'arrêté royal du 11 juin 1954 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume et celles reprises dans la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation aérienne. Elle tend à abroger et à remplacer les dispositions prises par l'arrêté royal du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume.

L'arrêté royal du 14 avril 1958 préparait la mise en service du tout nouvel aéroport de Bruxelles-National à Zaventem (inauguration le 5 juillet 1958); mais il organisait surtout le trafic aérien au-dessus de Bruxelles en prévision de l'afflux de touristes qui assistèrent à l'Exposition universelle.

Cet arrêté précise, en fait, que le survol d'une partie de l'agglomération bruxelloise, située au cœur d'une circonférence de 5 km de rayon, centrée sur le parc de Bruxelles, est strictement interdit pour le vol à vue, sauf pour les aéronefs suivis et guidés par les services de régulation du trafic aérien (cette disposition ne s'applique donc pas à tous les avions décollant

(*) Première session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1995 (*)

16 AUGUSTUS 1995

WETSVOORSTEL

**houdende verbod tot vliegen boven
bepaalde gedeelten van het
grondgebied van het Rijk**

(Ingediend door
de heer Jacques Vandenhaute)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel vult de bepalingen aan vervat in het koninklijk besluit van 11 juni 1954 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het grondgebied van het Rijk en die van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart. Het wil de bepalingen neergelegd in het koninklijk besluit van 14 april 1958 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het grondgebied van het Rijk opheffen en vervangen.

Het koninklijk besluit van 14 april 1958 bereidde de ingebruikneming voor van de nieuwe luchthaven van Brussel-Nationaal te Zaventem (opengesteld op 5 juli 1958), maar het regelde vooral het luchtverkeer boven Brussel met het oog op de verwachte toevloed van toeristen naar de wereldtentoonstelling.

Dat besluit bepaalt dat het vliegen boven een deel van de Brusselse agglomeratie, gelegen binnen een cirkel met een straal van 5 km, met als middelpunt de Brusselse Warande, volstrekt verboden is voor vluchten op zicht, behalve voor vliegtuigen die gecontroleerd en geleid worden door de luchtverkeersleiding (deze bepaling is dus niet van toepassing op alle

(*) Eerste zitting van de 49^e zittingsperiode.

ou atterrissant à Bruxelles-National) puisqu'ils sont obligatoirement sous la direction d'un service de contrôle aérien.

La site actuel des domaines aéroportuaires de Melsbroeck-Zaventem ne correspond à aucun choix logique comme, par exemple, la prédominance de certains vents. C'est l'occupant allemand qui créa, *ex nihilo*, une plaine d'aviation dans les champs de Melsbroeck alors qu'auparavant l'aéroport était localisé à Evere et Haren.

Comme la Belgique est à plus de 90 % de l'année sous l'influence d'un vent d'ouest (Gulf Stream), il aurait été plus judicieux d'installer un aéroport au nord-ouest de la capitale plutôt qu'à l'est.

Au moment de la publication de l'arrêté royal de 1958 (à modifier par la présente proposition de loi), la plupart des avions étaient à hélice et de capacité réduite. Il n'y avait pratiquement pas de trafic de nuit.

Depuis 1958, le monde de l'aviation a beaucoup évolué sans que les dispositions légales de limitation de survol de Bruxelles n'aient été modifiées, ni que l'arrêté royal de 1958 n'ait été adapté à l'évolution technologique de l'exploitation de la navigation aérienne.

En 1960, il y eut la mise en service d'avions à réaction à portée intercontinentale (Boeing 707); au début des années soixante, le développement de nouvelles pistes à Zaventem (02 et 25 L); en 1972, la mise en service d'avions à très grande capacité de charge (Boeing 747); en 1980, le développement du trafic de courrier-express et de messageries aériennes et, en 1985, l'installation à Bruxelles-National du Centre européen de tri postal de la plus grande compagnie de fret-express.

L'évolution du trafic aérien, depuis 1958, a engendré un accroissement des nuisances. Les avions à réaction sont plus bruyants, ils ont une plus grande capacité et sont donc plus lourds. Les besoins économiques ont conduit, quant à eux, à une exploitation permanente de l'aéroport (24 heures sur 24) au détriment de la tranquillité et du repos des communes limitrophes de Bruxelles-National.

Les dernières statistiques de février 1995 font état de 17 231 mouvements, soit plus ou moins 500 vols par jour, chiffre qui ne cesse de progresser.

Par rapport à 1958, l'utilisation de l'avion s'est généralisée et banalisée, Bruxelles est devenue la capitale administrative de la Communauté économique européenne ainsi qu'un centre d'affaires très important. D'autre part, les vols charters qui n'existaient pratiquement pas en 1958 sont empruntés actuellement très fréquemment pour des vacances lointaines et ensoleillées.

Parallèlement, depuis 1958, la Région de Bruxelles s'est fortement étendue, ce qui entraîne que le site actuel de l'aéroport de Bruxelles-National se trouve confiné entre les banlieues extrêmes de Bruxelles et de Louvain. L'urbanisation de Bruxelles est telle que l'expansion de la capitale se fait surtout vers l'est (Wezembeek, Crainhem, Tervuren) et vers le sud

vliegtuigen die opstijgen of landen te Brussel-Nationaal) omdat die verplicht onder de leiding staan van een dienst voor verkeersregeling.

De huidige vestigingsplaats van de luchthaven te Melsbroeck-Zaventem is geen logische keuze, gelet op onder meer de overheersende winden. Het was de Duitse bezetter die *ex nihilo* een vliegveld heeft aangelegd in de velden van Melsbroeck. De luchthaven was vroeger immers te Evere en Haren gelegen.

Aangezien in België 90 % van het jaar een westenwind staat (Golfstroom), was het verstandiger geweest een luchthaven te vestigen ten noordwesten van de hoofdstad, veeleer dan in het oosten.

Toen het koninklijk besluit van 1958 werd bekendgemaakt (te wijzigen door dit wetsvoorstel), hadden de meeste vliegtuigen schroeven en een beperkte capaciteit. Er waren bijna geen nachtvluchten.

Sedert 1958 is de wereld van de luchtvaart sterk geëvolueerd zonder dat de wettelijke bepalingen voor de beperking van het vliegen boven Brussel werden gewijzigd, en zonder dat het koninklijk besluit van 1958 werd aangepast aan de technologische ontwikkeling van de exploitatie van de luchtvaart.

In 1960 werden de intercontinentale straalvliegtuigen in dienst genomen (Boeing 707), in het begin van de jaren zestig kwamen er nieuwe landingsbanen te Zaventem (02 en 25 L), in 1972 werden vliegtuigen in dienst genomen met zeer groot laadvermogen (Boeing 747), in 1980 was er de ontwikkeling van snelkoerierdiensten en luchtkoerierdiensten en in 1985 de vestiging te Brussel-Nationaal van het Europees Postsorteercentrum en het grootste bedrijf voor snelvrachtvervoer.

De ontwikkeling van het luchtverkeer sedert 1958 heeft in toenemende mate overlast meegebracht. De straalvliegtuigen maken meer lawaai, zij hebben een grotere capaciteit en zijn dus zwaarder. De economische behoeften hebben geleid tot een permanente exploitatie van de luchthaven (24 uur op 24), met alle gevolgen van dien voor de rust en de nachtrust in omliggende gemeenten.

De laatste statistieken van februari 1995 vermelden 17 231 bewegingen, dat wil zeggen ± 500 vluchten per dag en dat aantal neemt steeds toe.

In vergelijking met 1958 wordt het vliegtuig in ruime kring gebruikt en is het een massavervoermiddel geworden, Brussel is de administratieve hoofdstad van de EEG (de Europese Economische Gemeenschap) en een zeer belangrijk zakencentrum geworden. Anderzijds zijn de chartervluchten, vrijwel onbestaande in 1958, thans zeer populair voor verre en zonnige vakanties.

Sedert 1958 is de Brusselse agglomeratie sterk uitgebreid, wat betekent dat de huidige vestigingsplaats van de luchthaven Brussel-Nationaal grenst aan de verste randgemeenten van Brussel en Leuven. De stadsontwikkeling te Brussel is zo dat de hoofdstad zich vooral in oostelijke (Wezembeek, Kraainem, Tervuren) en zuidelijke (Waterloo, Rixen-

De plus, un nouvel aéroport, de nouveaux avions, de nouvelles procédures de vol mériteraient très certainement une limitation stricte du survol de Bruxelles.

Sur les 44 routes de départ qui existent actuellement depuis les 3 pistes de Bruxelles-National, 6 routes survolent régulièrement Bruxelles en traversant l'actuelle circonférence de 5 km centrée sur le parc de Bruxelles. Certaines de ces procédures sont également utilisées la nuit.

* Les routes Olno 1 Alfa et Sprimont 1 Alfa sont utilisées tous les jours par les avions à 1, 2 et 3 moteurs qui mettent cap vers l'est et la balise d'Huldenberg.

Il survolent, entre autres, Evere, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre.

* Les routes Olno 2 Bravo et Sprimont 1 Bravo sont utilisées tous les jours par les avions gros porteurs à 4 moteurs qui mettent également cap vers l'est par la balise d'Huldenberg. Cette route a reçu le surnom de « Grand Tour de Bruxelles ».

Les avions survolent Schaerbeek, Laeken, Koekelberg, Molenbeek, Anderlecht et Uccle.

* Les routes Chièvres 3 Delta et Nebul 1 Delta sont utilisées uniquement les week-ends du vendredi 17 heures GMT au lundi 6 heures GMT pour tous les avions en direction du sud vers la balise de Cambrai.

Ils survolent Schaerbeek, Koekelberg, Molenbeek et Anderlecht.

Il devient urgent de procéder à une adaptation de l'arrêté royal de 1958 devenu désuet et d'enfin légiférer en fonction de l'évolution du trafic aérien. C'est pourquoi, il est proposé de modifier l'arrêté royal du 14 avril 1958 en adaptant son article 2 qui n'interdisait pas le survol de la zone de 5 km autour du parc de Bruxelles à tout avion suivi par les services de régulation du trafic aérien, et en modifiant la zone d'interdiction à un cercle d'un rayon de 4 kilomètres centré sur la Grand Place de Bruxelles, car une telle zone protégerait mieux la ville sans remettre en cause l'existence même de l'aéroport.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Pour garantir la sécurité et la tranquillité des Bruxellois, il est important qu'une zone réellement exempte de tout survol d'avions soit instaurée au-dessus de Bruxelles : le nouvel article 2 de l'arrêté royal ne permet plus le passage d'avions au-dessus de Bruxelles qu'aux seuls cas exceptionnels très précis : avions en difficulté, vols militaires, vols sanitaires et humanitaires, maintien de l'ordre et vols spéciaux pour travaux et transports inhabituels et en excluant tous les avions de ligne et de fret même suivis et guidés par le service de contrôle de la circulation aérienne !

J. VANDENHAUTE

Een nieuwe luchthaven, nieuwe vliegtuigen, nieuwe vliegprocedures vergen zeer zeker een strikte beperking van het vliegen boven Brussel.

Van de 44 bestemmingen waarop wordt gevlogen vanop de 3 startbanen van Brussel-Nationaal, zijn er 6 die regelmatig boven Brussel vliegen en de cirkel van 5 kilometer met de Brusselse Warande als middelpunt doorkruisen. Daar zijn ook nachtvluchten bij.

* De routes Olno 1 Alfa en Sprimont 1 Alfa worden alle dagen gebruikt door vliegtuigen met 1, 2 en 3 motoren die koers zetten naar het oosten en het baken van Huldenberg.

Ze vliegen onder andere over Evere, Schaerbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe.

* De routes Olno 2 Bravo en Sprimont 1 Bravo worden alle dagen gebruikt door grote transportvliegtuigen met 4 motoren die ook koers zetten naar het Oosten via het baken van Huldenberg. Deze route heeft de bijnaam « Grand Tour de Bruxelles » gekregen.

De vliegtuigen vliegen boven Schaerbeek, Laken, Koekelberg, Molenbeek, Anderlecht en Ukkel.

* De routes Chièvres 3 Delta en Nebul 1 Delta worden alleen gebruikt tijdens de weekends, van vrijdag 17 uur GMT tot maandag 6 uur GMT voor alle vliegtuigen die koers zetten naar het zuiden naar het baken van Kamerijk.

Zij vliegen boven Schaerbeek, Koekelberg, Molenbeek en Anderlecht.

Het is dringend noodzakelijk het verouderde koninklijk besluit van 1958 aan te passen en eindelijk de wetten af te stemmen op de ontwikkeling van het luchtverkeer. Daarom wordt voorgesteld artikel 2 van het koninklijk besluit van 14 april 1958 te wijzigen, dat het vliegen boven Brussel in de zone van 5 kilometer rond de Brusselse Warande niet verbood voor vliegtuigen gecontroleerd door de luchtverkeersleiding, en de verbodszone te wijzigen in een cirkel met een diameter van 4 km, met als middelpunt de Brusselse Grote Markt. Een dergelijke zone zou de stad immers beter beschermen zonder het bestaan van de luchthaven op de helling te zetten.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELN

Om de veiligheid en de rust van de Brusselaars te waarborgen is het van belang dat in Brussel een zone wordt gecreëerd waarboven niet mag worden gevlogen : het nieuwe artikel 2 van het koninklijk besluit maakt het onmogelijk dat vliegtuigen boven Brussel vliegen, behoudens in enkele nauwkeurig omschreven gevallen : vliegtuigen in moeilijkheden, militaire vliegtuigen, vluchten met een medische of humanitaire opdracht, ordehandhaving en bijzondere vluchten voor ongewone werkzaamheden en transporten, met uitsluiting van alle lijn- en vrachtvluchten zelfs wanneer zij gecontroleerd en geleid worden door de luchtverkeersleiding !

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

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

Art. 2

Les articles 1^{er} et 2 de l'arrêté royal du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume, sont remplacés comme suit :

« Article 1^{er}. — Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 11 juin 1954 prérappelé, il est interdit aux aéronefs de survoler la partie de la Région de Bruxelles-Capitale située à l'intérieur d'une circonférence de 4 km de rayon, centrée sur la Grand-Place de Bruxelles.

Art. 2. — Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1^{er}, les aéronefs en difficulté, ceux effectuant des vols sanitaires et humanitaires, les vols du maintien de l'ordre et les vols spéciaux accomplissant des travaux et transports inhabituels, les vols militaires, pour autant qu'ils se conforment, soient suivis et contrôlés par le service de contrôle de la circulation aérienne. ».

12 juillet 1995.

J. VANDENHAUTE

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

De artikelen 1 en 2 van het koninklijk besluit van 14 april 1958 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het grondgebied van het Rijk, worden vervangen als volgt :

« Artikel 1. — Onverminderd het bepaalde in het voormelde koninklijk besluit van 11 juni 1954, is het de vliegtuigen verboden het gedeelte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te overliegen dat gelegen is binnen een cirkel met een straal van 4 km, met als middelpunt de Brusselse Grote Markt.

Art. 2. — Aan het in artikel 1 neergelegde verbod zijn niet onderworpen de vliegtuigen in moeilijkheden, die welke vluchten met een medische of een humanitaire opdracht uitvoeren, de vluchten voor ordehandhaving en de bijzondere vluchten die ongewone werken of transporten betreffen, en de militaire vluchten, voor zover zij zich houden aan de voorschriften van en gecontroleerd en geleid worden door de luchtverkeersleiding. ».

12 juli 1995.