

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

3 MAI 1999

PROPOSITION DE LOI

**visant à interdire à certains types
d'avions l'utilisation nocturne de
l'aéroport de Bruxelles-National**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES (1)

PAR
M. Julien VAN APEREN

- (1) Composition de la commission :
Président : M. Schellens (A.)

A. — Titulaires

C.V.P. MM. Ansoms, Leterme,
Van Eetvelt, Vermeulen.
P.S. MM. Frédéric, Mook,
Toussaint.
V.L.D. MM. Huts, Taelman,
Van Aperen.
S.P. MM. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- MM. Vandenhaute,
F.D.F. Wauthier.
P.S.C. M. Arens.
Vl.Blok M. Geraerts.

Agalev/M. Vanoost.
Ecolo

B. — Plaatsvervangers

MM. Brouns, De Clerck, Didden,
Ghesquière, Vanpoucke.
P.M. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
MM. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
MM. Cuyt, Delathouwer,
Verstraeten.
MM. Hotermans, Moerman,
Reynders.
MM. Fournaux, Gehlen.
MM. Huysentruyt, M. Sevenhans.

Mme. Schüttringer,
M Van Dienderen.

C. — Membre sans voix délibérative

V.U. M. Olaerts

Voir:

- 1796 - 98 / 99:

- N° 1 : Proposition de loi de M. Vandenhaute.
- N° 2 : Amendements.

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

3 MEI 1999

WETSVOORSTEL

**tot instelling van een verbod op
nachtvluchten van en naar de
nationale luchthaven van Zaventem
voor bepaalde types van vliegtuigen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER Julien VAN APEREN

- (1) Samenstelling van de commissie :
Voorzitter : de heer Schellens (A.)

A. — Vaste leden

C.V.P. HH. Ansoms, Van Eetvelt,
Leterme, Vermeulen.
P.S. HH. Frédéric, Mook,
Toussaint.
V.L.D. HH. Huts, Taelman,
Van Aperen.
S.P. HH. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- HH. Vandenhaute,
F.D.F. Wauthier.
P.S.C. H. Arens.
Vl.Blok H. Geraerts.

Agalev/H. Vanoost.
Ecolo

B. — Plaatsvervangers

HH. Brouns, De Clerck, Didden,
Ghesquière, Vanpoucke.
HH. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
HH. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
HH. Cuyt, Delathouwer,
Verstraeten.
HH. Hotermans, Moerman,
Reynders.
HH. Fournaux, Gehlen.
HH. Huysentruyt, Sevenhans.

Mevr. Schüttringer,
H Van Dienderen.

C. — Niet-stemgerechtigd lid

VU : H. Olaerts

Zie:

- 1796 - 98 / 99:

- Nr. 1 : Wetsvoorstel van de heer Vandenhaute.
- Nr. 2 : Amendementen.

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 24 mars et 27 avril 1999.

I. — EXPOSÉ DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI

M. Vandenhaute renvoie aux développements de la proposition de loi à l'examen. Il répète qu'un Boeing-727 équipé d'un *hushkit* (silencieux) n'est pas moins bruyant. Etant passé dans une autre catégorie, ce type d'avion est déclaré moins bruyant et peut aussi être utilisé la nuit. Or, les sonomètres montrent que ce type d'avion cause d'importantes nuisances, surtout le matin. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Union européenne proposent de ne plus les exploiter. Aucun délai n'est toutefois prévu. La loi peut anticiper sur l'évolution prévisible et fixer un tel délai.

II. — POINT DE VUE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Le ministre souligne que la BIAC est compétente en la matière en vertu de l'article 32, § 1^{er}, du contrat de gestion conclu avec l'État. Un système de quotas sonores doit être instauré pour les vols de nuit pour le 1^{er} janvier 2 000. Le système fixera des quotas sonores globaux et des quotas par compagnie. C'est ainsi que le nombre de mouvements d'une compagnie effectuant des vols de nuit sera évidemment limité.

L'année suivante, un audit européen en matière d'incidence sur l'environnement (EMAS) devrait clarifier les choses. En attendant, le ministre a demandé aux compagnies aériennes qui font voler leurs avions la nuit de s'atteler au renouvellement de leur flotte. Le problème des *hushkits* se résoudrait dès lors de lui-même. DHL envisage d'acheter des Airbus 300 pour remplacer les Boeing 727 incriminés. La position belge, qui est parfaitement identique à la position de l'Union européenne, préconise une diminution progressive du recours aux *hushkits*. Les autorités américaines exercent toutefois une pression énorme sur l'Union européenne pour qu'elle n'interdise pas les *hushkits*, même à l'avenir. Lors du dernier conseil des ministres des Transports, le commissaire européen aux Transports a été mandaté pour poursuivre les négociations avec les autorités américaines, qui menacent en effet de prendre des mesures de rétorsion au cas où l'Union européenne impo-

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken op 24 maart en 27 april 1999.

I. — UITEENZETTING DOOR DE AUTEUR VAN HET WETSVOORSTEL

De heer Vandenhaute verwijst naar zijn toelichting. Hij herhaalt dat een Boeing-727 met een *hushkit* (geluiddempingsapparaat) niet minder lawaaiig is. Door het feit dat het in een andere categorie belandt, wordt een dergelijk vliegtuig wel als minder lawaaiig bestempeld en kan het ook 's nachts worden ingezet. De sonometers tonen aan dat dit type van vliegtuig vooral 's ochtends veel hinder veroorzaakt. Zowel de Organisatie van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart (OIBL) als de Europese Unie stellen hun intrekking voor. Er wordt echter in geen termijn voorzien. De wet kan op de voorzienbare evolutie anticiperen en dergelijke termijn opleggen.

II. — STANDPUNT VAN DE MINISTER VAN VERVOER

De minister onderstreept dat BIAC krachtens artikel 32, § 1, van het beheerscontract met de Staat terzake bevoegd is. Voor 1 januari 2000 moet een lawaaiquotasysteem worden ingesteld voor nachtvluchten. Het systeem zal voorzien in totale lawaaiquota en in quota per maatschappij. Zodoende zal het aantal bewegingen van een maatschappij die 's nachts vliegt, uiteraard beperkt worden.

Het daaropvolgende jaar zal een Europese milieu-audit (EMAS) meer duidelijkheid moeten scheppen. Intussen heeft de minister aan de vliegtuigmaatschappijen die 's nachts vliegen gevraagd werk te maken van de vernieuwing van hun vloot. Het probleem van de *hushkits* zou op die manier vanzelf worden opgelost. DHL overweegt Airbus-300's aan te kopen om de gewraakte Boeing-727's te vervangen. Het Belgisch standpunt is volledig afgestemd op het Europese, dit wil zeggen : een geleidelijke vermindering van het gebruik van *hushkits*. Evenwel oefenen de Amerikaanse autoriteiten zware druk uit opdat de Europese Unie de *hushkits* niet zou weren, zelfs niet in de toekomst. Op de jongste Europese ministerraad van Vervoer heeft de Europese Commissaris van Vervoer een mandaat gekregen om verder met de Amerikaanse autoriteiten te onderhandelen. Deze laatste dreigen immers met represaillemaatregelen indien de Europese Unie haar zin doorzet. Intussen

serait ses vues. En attendant, les régions peuvent toutefois adopter une attitude différente de celle des États membres de l'Union européenne.

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

Votre rapporteur déclare appuyer la proposition de loi à l'examen. Il convient de limiter autant que possible les nuisances sonores causées par le trafic aérien nocturne. Il faut cependant tenir compte du fait que le rythme de renouvellement de la flotte des compagnies aériennes pourrait peser sur la rentabilité. Il convient également de déterminer quelles seront les conséquences concrètes de l'instauration de quotas de bruit.

M. Vanoost souligne que la Cour de justice des Communautés européennes a statué récemment qu'une réglementation plus stricte en matière de nuisances acoustiques n'était pas contraire au principe de la libre circulation des biens et des services, qui est inscrit dans le Traité de Rome. Il est également favorable à la proposition de loi à l'examen.

Eu égard aux explications fournies par le ministre, *MM. Vandenhaute, Wauthier et Vanoost* présentent un amendement (n° 1 - Doc. n° 1796/2), afin de fixer précisément à dix-huit mois le délai dans lequel les avions équipés de «*hushkits*» ne pourront plus effectuer de vols de nuit. La directive européenne ne prévoit en effet aucune échéance en la matière. Ne rien faire revient à laisser la situation empirer. On s'attend en effet à ce qu'il y ait 400 000 mouvements par an en 2004. La situation deviendra alors intenable pour les riverains.

Votre rapporteur estime qu'un délai de dix-huit mois est irréaliste du point de vue économique. Il propose un délai de cinq ans, c'est-à-dire soixante mois. Il faut encourager le renouvellement de la flotte. Il convient en tout cas d'éviter qu'un système quelconque entraîne des distorsions de concurrence.

M. De Croo annonce qu'il s'abstiendra, afin d'inciter l'Union européenne à négocier avec les autorités américaines, qui menacent de prendre des mesures de rétorsion.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Art. 1^{er} à 3

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont rejetés par 9 voix contre une et 2 abstentions.

kunnen de gewesten wel een ander standpunt aankleven dan de lidstaten van de Europese Unie.

III. — ALGEMENE BESPREKING

Uw rapporteur steunt het wetsvoorstel. De geluidshinder veroorzaakt door het nachtelijk vliegverkeer moet zoveel mogelijk worden beperkt. Toch moet men rekening houden met het feit dat het vernieuwings-tempo van de vloot van de luchtvaartmaatschappijen de rentabiliteit kunnen drukken. Ook moet duidelijk worden gemaakt welke de concrete gevolgen van de invoering van de lawaaiquota zullen zijn.

De heer Vanoost onderstreept dat het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen recentelijk heeft geoordeeld dat een strengere wetgeving inzake lawaaihinder niet strijdig is met het door het Verdrag van Rome vooropgestelde principe van vrij verkeer van goederen en diensten. Ook hij staat achter het wetsvoorstel.

In het licht van de uitleg van de minister dienen *de heren Vandenhaute, Wauthier en Vanoost* amendement nr. 1 (Stuk nr. 176/2) in om de termijn waarbinnen de met *hushkits* uitgeruste vliegtuigen geen nachtvluchten meer mogen uitvoeren scherp te stellen op 18 maanden. De Europese richtlijn voorziet immers in geen enkele tijdslimiet. Niets doen staat gelijk met de toestand laten verergeren. In 2004 verwacht men immers 400.000 bewegingen per jaar. De toestand voor de omwonenden wordt dan onhoudbaar.

Uw rapporteur is van oordeel dat 18 maanden economisch niet haalbaar is. Hij stelt een termijn voor van 5 jaar, hetzij 60 maanden. Er moeten impulsen tot vernieuwing van de vloot komen. Men moet in ieder geval vermijden dat welk systeem ook tot concurrentievervalsing leidt.

De heer De Croo kondigt aan dat hij zich zal onthouden om de Europese Unie aan te sporen tot onderhandelingen met de Amerikaanse autoriteiten, die met represaillemaatregelen zwaaïen.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Art. 1 tot 3

Deze artikelen wordt zonder verdere bespreking verworpen met 9 tegen 1 stem en 2 onthoudingen.

Art. 3bis

MM. Vandenhaute, Wauthier et Vanoost présentent un amendement (n° 1 - Doc. n° 1796/2) tendant à insérer un article 3bis visant à accorder aux compagnies aériennes concernées un délai de 18 mois pour se conformer aux dispositions de la loi proposée. Cet amendement est rejeté par 9 voix contre une et 2 abstentions.

L'amendement (n° 2 - Doc. n° 1796/2) de *MM. Vandenhaute et Wauthier*, qui vise à prolonger le délai jusqu'au 1^{er} janvier 2002, est rejeté par un vote identique.

*
* *

La proposition de loi est rejetée par 9 voix contre une et 2 abstentions.

Le rapporteur,

Le président,

J. VAN APEREN

A. SCHELLENS

Art. 3bis

Dit door amendement nr. 1 van *de heren Vandenhaute, Wauthier en Vanoost* voorgestelde artikel, waarin de betrokken maatschappijen 18 maand respijt zouden krijgen om zich aan de wet aan te passen, wordt verworpen met 9 tegen 1 stem en 2 onthoudingen.

Amendement nr. 2 van *de heren Vandenhaute en Wauthier*, dat de hogervermelde termijn wil verlengen tot 1 januari 2002, wordt met eenzelfde stemming verworpen.

*
* *

Het wetsvoorstel wordt verworpen met 9 tegen 1 stem en 2 onthoudingen.

De rapporteur,

De voorzitter,

J. VAN APEREN

A. SCHELLENS