

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1995

18 SEPTEMBRE 1995

Proposition de loi portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume

(Déposée par M. Goovaerts)

DÉVELOPPEMENTS

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

Le site actuel des domaines aéroportuaires de Melsbroek-Zaventem ne correspond à aucun choix logi-

BELGISCHE SENAAAT

BUITENGEWONE ZITTING 1995

18 SEPTEMBER 1995

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

(Ingediend door de heer Goovaerts)

TOELICHTING

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 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 Melsbroek-Zaventem is geen logische keuze, gelet op

que 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 Melsbroek alors qu'auparavant l'aéroport était localisé à Evere et Haren.

Comme la Belgique est à plus de 90 p.c. 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 l'Union 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 signifie 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, Kraainem, Tervuren) et vers le sud (Waterloo, Rixensart, La Hulpe), donc vers la zone de l'aéroport!

onder meer de overheersende winden. Het was de Duitse bezetter die *ex nihilo* een vliegveld heeft aangelegd in de velden van Melsbroek. De luchthaven was vroeger immers te Evere en Haren gelegen.

Aangezien in België 90 pct. van het jaar een westenwind staat (Golfstream), 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 jongste statistieken van februari 1995 vermelden 17 231 bewegingen, dat wil zeggen ongeveer 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 E.U. (de Europese Unie) 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, Rixensart, Terhulpen) richting uitbreidt, dus naar de luchthaven toe!

La configuration urbanistique de la zone de limitation de survol comprise dans la circonférence des 5 km de rayon centrée sur le parc de Bruxelles a fondamentalement changé depuis 1958, de nombreux immeubles ont été érigés dans cette zone: la Tour du Midi, la Tour des Finances, la Cité administrative de l'État, la Cité administrative de la ville de Bruxelles, le Berlaymont, le Charlemagne, le Parlement européen, le Centre international Rogier et le World Trade Center — mais aussi des grands complexes à forte concentration de population, comme le Woluwe Shopping Center, le City 2, l'hôpital Saint-Luc, et enfin des zones à forte concentration de bureaux et d'industries (Belliard, Loi, Souverain, Val d'Or, Kappelveld, Cora, Colonel Bourg, Toison d'Or, Bourse, Arts, Espace Léopold) qui sont autant de quartiers fortement fréquentés ainsi que survolés quotidiennement par des avions de lignes régulières, et souvent à très basse altitude.

Outre les questions de nuisances sonores et de pollution atmosphérique qu'engendrent les survols fréquents de Bruxelles par des avions, il ne faut pas sous-estimer la sécurité des populations qui sont sans cesse survolées par des aéronefs.

Il est dangereux de continuer à faire survoler Bruxelles-Ville et ses communes par des avions au décollage. 85 p.c. des accidents d'avions surviennent dans les phases de décollage ou d'atterrissage. Pour cette raison, le risque d'un accident aérien au-dessus de Bruxelles doit être définitivement éliminé en établissant une zone exempte de tout trafic dans un cercle d'un rayon de 4 kilomètres autour de la Grand Place de Bruxelles.

En 1958, on baignait encore dans une certaine euphorie des affaires; de là, la construction et le développement de Bruxelles sans que l'on ne se soucie de l'environnement et de la pollution.

Depuis 1981, l'intérêt de la population pour son environnement n'a fait que se confirmer: souci d'information quant au devenir de son quartier, respect de sa tranquillité, droit au repos et au calme, volonté d'économiser les énergies, les ressources et développement du recyclage de produits.

Selon l'O.C.D.E. (Organisation de coopération et de développement économiques) qui a réalisé une étude dans six pays européens, nous vivons dans une société de plus en plus polluée par le bruit. Par ailleurs, sur la base d'une autre étude réalisée auprès des riverains de l'aéroport de Schiphol en Hollande, on a constaté une majoration de 65 p.c. des consultations médicales dans les zones d'habitat exposées aux nuisances sonores engendrées par les trafics terrestre et aérien. Elles se ventilent en difficultés psychologiques, troubles cardio-vasculaires et manifestations psychosomatiques.

De zone van Brussel waarboven een beperkt vliegverbod heerst, een cirkel met een straal van 5 km en de Warande van Brussel als middelpunt, is sedert 1958 sterk gewijzigd, tal van gebouwen werden binnen die zone opgetrokken: de Zuidertoren, de Financietoren, het Rijksadministratief centrum, het administratief centrum van de stad Brussel, het Berlaymontgebouw, het Karel de Grote-gebouw, het Europees Parlement, het Internationaal Rogiercentrum en het World Trade Center — maar ook grote complexen waar veel volk komt zoals Woluwe Shopping Center, City 2, Sint-Lukasziekenhuis, en ten slotte zones met een sterke concentratie van kantoren en industrieën (Belliardstraat, Wetstraat, Vorstlaan, Gouddallaan, Kappelveld, Cora, Kolonel Bourgstraat, Gulden Vlieslaan, Beurs, Kunstlaan, Leopoldruimte), allemaal drukke buurten waar dagelijks lijntoestellen overvliegen, vaak op zeer lage hoogte.

Naast de geluidshinder en de luchtvervuiling veroorzaakt door de frequente vluchten boven Brussel, moet terdege rekening worden gehouden met de veiligheid van de bevolking boven wie voortdurend vliegtuigen hangen.

Het is gevaarlijk de stad Brussel en haar gemeenten te blijven laten overvliegen door opstijgende toestellen. 85 pct. van de vliegtuigongevallen doen zich voor in de opstijg- of landingsfase. Daarom moet de dreiging van een vliegtuigongeval boven Brussel definitief worden weggenomen door een verkeersvrije zone in te stellen in een cirkel met een diameter van 4 kilometer, met als middelpunt de Brusselse Grote Markt.

In 1958 heerst er nog een zekere euforie met betrekking tot de zakenwereld en werd Brussel volgebouwd en uitgebreid zonder rekening te houden met het leefmilieu en de vervuiling.

Sedert 1981 is de belangstelling van de bevolking voor het leefmilieu gestaag toegenomen: inwinnen van informatie over de toekomst van de eigen wijk, respect voor de rust, recht op nachtrust en stilte, wil om zuinig om te springen met energie- en hulpbronnen en om de recycling van produkten te ontwikkelen.

Volgens de O.E.S.O. (Organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling), die in zes Europese landen een studie heeft verricht, leven wij in een maatschappij met steeds meer geluidshinder. In een andere studie gerealiseerd bij omwonenden van de luchthaven van Schiphol in Nederland, is een vermeerdering met 65 pct. vastgesteld van het aantal consulten in woonzones blootgesteld aan geluidshinder veroorzaakt door land- en luchtverkeer. Daarbij gaat het vooral om psychologische moeilijkheden, cardiovasculaire stoornissen en psychosomatische problemen.

Les Bruxellois, au vu des éléments fournis ci-avant, se sentent sensibilisés et préoccupés par la question du survol de Bruxelles par des avions.

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.

Ils 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.

COMMENTAIRE 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

De Brusselaars zijn dan ook gevoelig voor en bezorgd over het probleem van de vluchten boven Brussel.

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, Schaarbeek, 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 Schaarbeek, 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 Schaarbeek, 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 verbodt 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.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

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

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 en excluant tous les avions de ligne et de fret même suivis et guidés par le service de contrôle de la circulation aérienne!

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article premier

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 aux prescriptions du service de contrôle de la circulation aérienne et qu'ils soient suivis et contrôlés par lui.»

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!

Leo GOOVAERTS.

*
* *

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 overvliegen 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.»

Leo GOOVAERTS.