

(N° 303)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 JUIN 1924.

Projet de loi concernant la création, autour des aérodromes utilisés par une ou des escadrilles de l'armée, d'une zone de sécurité frappée de servitudes militaires ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. FIEULLIEN.

MESSIEURS,

La nécessité de prendre des mesures pour empêcher que par la construction de bâtiments où l'établissement d'obstacles autour des aérodromes d'utilité militaire on n'en rende l'usage extrêmement difficile, sinon impossible, n'est pas contestable. Aussi le principe du projet n'a-t-il pas rencontré d'opposition.

Dans plusieurs Sections, des observations identiques ont été présentées. Elles peuvent être résumées ainsi :

- a) Il est regrettable que les mesures nécessaires, pour assurer une zone de protection autour des aérodromes, n'aient pas été prises lors de l'établissement de ceux-ci ;
- b) La plupart des champs d'aviation sont établis sur de bonnes terres agricoles, ce qu'il aurait fallu éviter pour conserver ces terres à l'agriculture ;
- c) Certains aérodromes ont été construits tout près des grandes villes d'où dépenses sérieuses pour les terrains et gêne sérieuse pour le développement des agglomérations.

Votre Section centrale tout en constatant qu'elle se trouve en présence d'une situation de fait et que ces remarques s'appliquent surtout au passé, a cependant estimé devoir y attirer l'attention du Département de la Défense Nationale, pour qu'il en soit tenu compte à l'avenir dans la mesure du possible.

(1) Projet de loi, n° 160.

(2) La Section centrale, présidée par M. PIRMEZ, était composée de MM. FIEULLIEN, BOLOGNE, DESTREE, FISCHER, DRION, BUISSET.

En ce qui concerne le choix de l'emplacement des aérodromes, il nous a été répondu « que des considérations d'ordre militaire exigent que les aérodromes soient établis dans certaines zones du territoire et qu'il a fallu tenir compte de la nature et de la qualité des terrains : il faut une zone parfaitement dégagée de tout obstacle, aussi plane que possible, une terre consistante et suffisamment fertile pour être gazonnée, ni sablonneuse ni marécageuse.

» Pour les aérodromes établis près des grands centres, leur emplacement s'impose par la nécessité, au point de vue commercial, de se trouver le plus près possible des agglomérations, sauf quoi, le gain de temps réalisé grâce aux transports aériens est perdu, en partie tout au moins, par suite de la longue durée du transfert des passagers, des marchandises et courriers postaux de l'aérogare à la ville. »

La Commission ne méconnaît pas l'importance de ces considérations, mais elle croit cependant qu'il y a lieu de réduire, autant que possible, les inconvénients sérieux pouvant résulter pour les centres agglomérés de l'établissement d'aérodromes enlevant à l'industrie, à l'habitation, etc., des centaines d'hectares de terrain. Elle espère qu'il y aura moyen de concilier à l'avenir les nécessités des installations aéronautiques et les besoins des agglomérations.

Aérodromes auxquels le projet de loi est applicable.

Nous avons demandé quels étaient les aérodromes auxquels la loi devait s'appliquer. La liste ci-après nous a été remise :

1. — *Aérodrome d'Ostende (Steene).*

Aérodrome civil (public et douanier) servant, pendant certaines périodes, aux manœuvres de l'Aéronautique militaire (tirs à la côte).

2. — *Aérodrome d'Anvers (Deurne).*

Aérodrome civil, servant pendant certaines périodes de l'année, aux manœuvres des escadrilles de l'Aéronautique militaire.

3. — *Aérodrome de Bruxelles (Haeren-Evere).*

Aérodrome civil, public, douanier et militaire,

4. — *Aérodrome de Schaffen (Diest),*

Aérodrome militaire pouvant servir de terrain de secours aux aéronefs civils.

5. — *Aérodrome de Gossoncourt (Tirlemont).*

Aérodrome militaire, peut être employé par les aéronefs civils comme terrain de secours.

6. — *Aérodrome de Bierset-Awans.*

Aérodrome militaire, peut être utilisé comme terrain de secours par les avions civils.

7. — *Aérodrome de Nivelles.*

Aérodrome militaire, peut être employé comme terrain de secours par les aéronefs civils.

8. — *Aérodrome de Wevelghem (Courtrai).*

Aérodrome militaire, peut être utilisé par les aéronefs civils comme terrain de secours.

9. — *Aérodrome de Zellick.*

Aérodrome militaire, peut être utilisé par les aéronefs civils comme terrain de secours.

10. — *Aérodrome de Beverloo.*

Aérodrome militaire auxiliaire occupé temporairement par des unités de l'Aéronautique militaire, peut être utilisé par les avions civils comme terrain de secours.

11. — *Aérodrome de Brasschaet.*

Aérodrome militaire auxiliaire occupé temporairement par des unités de l'Aéronautique militaire, peut être utilisé comme terrain de secours par les aéronefs civils.

12. — *Aérodrome d'Elsenborn.*

Aérodrome militaire auxiliaire occupé temporairement par des unités de l'Aéronautique militaire, peut être utilisé par les aéronefs civils comme terrain de secours.

EXAMEN DES ARTICLES.

ARTICLE PREMIER.

D'après le texte de cet article, une zone de sécurité peut être créée autour de tout aérodrome qui est ou qui serait utilisé par une des escadrilles de l'armée. Ainsi libellée, la disposition aurait pour effet de créer une zone de servitude militaire autour de tout aérodrome, même civil, du moment qu'à l'avenir il soit utilisé, même temporairement par une escadrille militaire.

La nécessité d'avoir une zone de sécurité autour des aérodromes doit être

prévue au moment de leur établissement. Les organisateurs doivent prendre leurs dispositions en conséquence et non pas compter sur l'aide éventuelle de la loi pour obtenir les dégagements qu'ils doivent prévoir.

Pour éviter toute équivoque, il a paru à votre Commission qu'il convenait d'indiquer clairement dans la loi les aérodromes auxquels elle est applicable. M. le Ministre de la Défense Nationale s'est rallié à cette manière de voir.

Nous proposons, en conséquence, d'insérer dans le texte de l'article premier la liste des aérodromes dont il s'agit. Si, pour l'avenir, des servitudes militaires devaient être établies pour d'autres aérodromes, un projet de loi nouveau ajoutera ceux-ci à la liste de ceux faisant l'objet de la présente loi.

L'article 2 stipule que la zone de sécurité aura une profondeur de 400 mètres sur tout le pourtour de l'aérodrome et que les couloirs de dégagement auront une largeur de 200 mètres, sur toute la profondeur de la zone (soit sur 400 mètres de longueur).

La profondeur de 400 mètres est comptée à partir de la limite du terrain d'atterrissage et serait donc la même pour tous les aérodromes quelle que soit leur situation. Or, il est évident que l'étendue du terrain d'atterrissage joue ici le rôle principal. Un terrain d'atterrissage de grande étendue ne nécessite pas une zone de servitude aussi grande qu'un terrain plus petit. La profondeur de la zone de sécurité devrait donc être établie d'après la situation spéciale de chaque aérodrome et non pas être fixée uniformément par la loi. Les limites fixées par l'article 2 devraient être des maxima qui ne pourraient être dépassés mais qui pourraient être réduits au minimum indispensable. La détermination de ces limites pourraient être faite par l'arrêté royal prévu à l'article 5.

La Commission propose de modifier l'article 2 en ce sens.

ART. 3 et 4.

Ces articles fixent la nature des servitudes dont sont frappés les terrains se trouvant dans la zone de sécurité.

ART. 3. — Dans la première bande d'une largeur de 200 mètres, il ne pourra être établi aucune construction ni obstacle quelconque de plus de 20 mètres de hauteur. Dans la deuxième bande de même largeur, la hauteur maximum permise ira en augmentant au fur et à mesure de l'éloignement de la limite du terrain d'atterrissage.

La Commission propose, pour les motifs donnés pour l'article 2, de permettre la réduction de la largeur de ces bandes par arrêt royal.

Cette servitude n'a rien de grave. Elle n'est pas de nature à causer préjudice. Comme le dit l'Exposé des motifs, la hauteur des constructions atteint rarement 20 mètres surtout à la campagne. Dans la plupart des grandes villes d'ailleurs, la hauteur des bâtisses est réglementée à la satisfaction générale.

La législation étrangère est plus sévère, notamment en Hollande et en Italie.

ART. 4. — Dans les couloirs de dégagement qui sont les véritables chemins d'arrivée et de départ des avions, aucune construction, plantation ou obstacle n

peut être élevé soit sur une largeur de 200 mètres et une profondeur de 400 mètres.

La hauteur maximum des clôtures et des cultures est fixée dans le projet à 1^m50. Certaines cultures pouvant, vers l'époque de la moisson notamment, dépasser cette hauteur, nous proposons, d'accord avec le Département de la Défense Nationale, de porter cette hauteur à 2 mètres.

Les servitudes frappant les terrains situés dans les couloirs de dégagement peuvent avoir dans certains cas des conséquences préjudiciables pour leur propriétaire, par exemple, pour des terrains situés à front de rue et destinés à la bâtisse. Aussi importe-t-il que le nombre des couloirs soit toujours limité au strict minimum. Le projet prévoit un maximum de cinq couloirs par aérodrome mais il nous a été déclaré que ce nombre serait rarement atteint.

ART. 5.

Cet article attribue à un arrêté royal le soin de déterminer pour chaque aérodrome l'emplacement des zones et couloirs. Il y a lieu de compléter le texte de façon que l'étendue des zones et couloirs soit aussi déterminée par cet arrêté royal (conséquence des modifications apportées aux articles 2 et 3).

ART. 6.

Les servitudes existeront de plein droit dès le jour du dépôt d'une copie de l'arrêté royal les créant, au siège des administrations communales où les propriétaires des biens frappés de servitude pourront les consulter.

La Commission estime que les propriétaires devraient être avisés, par lettre recommandée, par le Ministre de la Défense Nationale, de l'établissement de ces servitudes.

ART. 7.

Maintient les droits acquis pour toutes les constructions existantes dans la zone de sécurité, y compris les couloirs de dégagement, au moment de l'établissement des servitudes.

Pour éviter toute difficulté d'interprétation il y a lieu de compléter le premier alinéa après les mots : « hauteurs autorisées par l'article 3 », par les mots : « et l'article 4 ».

Quant à la seconde partie du deuxième alinéa, relative aux agrandissements, elle semble inutile, toute construction nouvelle étant permise à condition de rester dans les limites autorisées.

ART. 8.

Aucune indemnité n'est due du fait de l'établissement des servitudes militaires sur les terrains situés dans la zone de sécurité.

Nous avons expliqué à l'occasion de l'examen de l'article 3 que ces servitudes ne sont pas de nature à causer préjudice.

Seuls les préjudices réels résultant des servitudes établies sur les biens se

trouvant dans un couloir de dégagement pourront donner lieu à l'octroi d'une indemnité.

ART. 9.

Cet article sera mieux à sa place après l'article 10. La seconde phrase devient inutile.

ART. 10.

Est relatif aux sanctions.

Votre Section centrale a adopté le projet ainsi modifié à l'unanimité des membres présents, et elle prie les Chambres de vouloir l'adopter à son tour dans le plus bref délai possible. Il y a lieu de craindre que de nouvelles constructions, dépassant les hauteurs autorisées, ne soient établies dans les zones et couloirs si la loi devait tarder à entrer en vigueur.

Le Rapporteur,
C. FIEULLIEN.

Le Président,
MAURICE PIRMEZ.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 17 JUNI 1924.

Wetsontwerp tot het aanleggen van eene met krijgsdienstaarheden belaste veiligheidszone rond de vliegpleinen met één of meer eskadrils van het leger ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN HEER FIEULLIEN.

MIJNE HEEREN,

Onbetwistbaar is het noodzakelijk, maatregelen te nemen om te beletten dat door het optrekken van gebouwen of het aanleggen van hindernissen rond de vliegpleinen voor militaire aangelegenheden, het gebruik er van uiterst moeilijk, zoo niet onmogelijk wordt gemaakt. In beginsel heeft het ontwerp dan ook geen verzet ontmoet.

In onderscheidene afdeelingen werden schier dezelfde aanmerkingen voorgebracht, die kunnen samengevat worden als volgt :

- a) Het is te betreuren dat de vereischte maatregelen om eene veiligheidszone rond de vliegpleinen aan te leggen, niet werden genomen bij het aanleggen zelf der vliegpleinen;
- b) Meestal de vliegpleinen werden aangelegd op goeden landbouwgrond, hetgeen had moeten vermeden worden ten einde deze gronden voor den landbouw te bewaren;
- c) Sommige vliegpleinen werden aangelegd in de nabijheid der groote steden, hetgeen voor gevolg had : aanzienlijke uitgaven voor het verkrijgen der gronden en eene ware belemmering voor de uitbreiding der agglomeraties.

(1) Wetsontwerp, n^o 160.

(2) De Middenafdeeling, voorgezet door den heer PIRMEZ, bestond uit de heeren FIEULLIEN, BOLOUNE, DESTAEE, FISCHER, DRAON en BUISSET.

Ofschoon uwe Middenafdeeling vaststelt dat zij tegenover een feitlijken toestand staat en deze aanmerkingen vooral op het verleden doelen, meent zij niettemin de aandacht van het Departement van Landsverdediging daarop te moeten vestigen, opdat deze aanmerkingen later, in de mate van het mogelijke, worden in acht genomen.

Wat de plaatskeuze der vliegpleinen betreft, werd ons geantwoord « dat wegens redenen van militairen aard de vliegpleinen in zekere zones van het grondgebied moeten aangelegd worden en de aard en de hoedanigheid van den grond moet worden in acht genomen: de zone moet volkomen vrij zijn van elke hindernis en zoo effen mogelijk, de grond moet vast en voldoende vruchtbaar zijn om met gras te kunnen bezaaid worden; het mag noch zand- noch moerasgrond wezen.

« Sommige vliegpleinen werden dichtbij de groote centrums aangelegd, omdat zij, uit handelsopzicht, zoo dicht mogelijk bij de agglomeraties moeten liggen, zooniet gaat de tijd, ingewonnen door middel van het vervoer per luchtvaart, ten minste gedeeltelijk verloren wegens den langen duur van het overbrengen der passagiers, der goederen en der postcolli van de vliegpleinstatie naar de stad ».

Ofschoon de Commissie de waarde dezer beschouwingen niet onderschat, meent zij niettemin dat men zoo veel mogelijk de ernstige bezwaren moet beperken, welke voor de agglomeraties kunnen voortspruiten uit het aanleggen van vliegpleinen die honderden hectaren gronds onbruikbaar maken voor de industrie, den woningbouw, enz. Zij hoopt dat er middel bestaat om de eischen van het vliegwezen voortaan overeen te brengen met de noodwendigheden der agglomeraties.

Vliegpleinen waarop het wetsontwerp toepasselijk is.

Wij hebben gevraagd op welke vliegpleinen de wet kon van toepassing komen. De volgende lijst werd ons overgemaakt :

1. — *Vliegplein van Oostende (Steene).*

Burgerlijk vliegplein (voor het publiek en den toldienst) dat op sommige tijdstippen ter beschikking wordt gesteld van den militairen vliegdiens (kust-beschieting).

2. — *Vliegplein van Antwerpen (Deurne).*

Burgerlijk vliegplein dat, op sommige tijdstippen van het jaar, dient voor de manoeuvres der eskadrils van den Militairen Vliegdiens.

3. — *Vliegplein van Brussel (Haren-Evere).*

Burgerlijk vliegplein voor het publiek, den toldienst en den militairen dienst.

4. — *Vliegplein van Schaffen (Diest).*

Militair vliegplein dat als landingsterrein kan dienen voor de burgerlijke luchtschepen.

5. — *Vliegplein van Goidsenhoven (Thienen).*

Militair vliegplein dat als landingsterrein kan dienen voor de burgerlijke luchtschepen.

6. — *Vliegplein van Bierset-Awans.*

Militair vliegplein dat als landingsterrein kan dienen voor de burgerlijke vliegtuigen.

7. — *Vliegplein van Nijvel.*

Militair vliegplein dat als landingsterrein kan dienen voor de burgerlijke luchtschepen.

8. — *Vliegplein van Wevelghem (Kortrijk).*

Militair vliegplein dat als landingsterrein kan dienen voor de burgerlijke luchtschepen.

9. — *Vliegplein van Zellick.*

Militair vliegplein dat als landingsterrein kan dienen voor de burgerlijke luchtschepen.

10. — *Vliegplein van Beverloo.*

Militair vliegplein dat tijdelijk door de eenheden van den militairen vliegdiensl wordt in gebruik genomen en als landingsterrein kan dienen voor de burgerlijke vliegtuigen.

11. — *Vliegplein van Brasschaet.*

Militair vliegplein dat tijdelijk door eenheden van den militairen vliegdiensl wordt in gebruik genomen en als landingsterrein kan dienen voor de burgerlijke luchtschepen.

12. — *Vliegplein van Elsenborn.*

Militair vliegplein dat tijdelijk door eenheden van den militairen vliegdiensl wordt in gebruik genomen en als landingsterrein kan dienen voor de burgerlijke luchtschepen.

ONDERZOEK DER ARTIKELEN.

EERSTE ARTIKEL.

Luidens den tekst van dit artikel, kan eene veiligheidszone worden aangelegd rond ieder vliegplein dat door één of meer eskadrils van het leger wordt gebruikt of zou gebruikt worden. Aldus opgesteld zou de bepaling voor gevolg hebben eene zone met krijgsdienstbaarheden aan te leggen rond ieder vliegplein, zelfs wanneer het een burgerlijk vliegplein is van stonden aan, dat het in de toekomst, zelfs tijdelijk, door een militaire eskadril wordt in gebruik genomen.

De noodzakelijkheid van eene veiligheidszone rond de vliegpleinen moet worden voorzien bij het aanleggen ervan.

De inrichters moeten dienvolgens hunne schikkingen treffen en niet rekenen op de eventueele hulp van de wet om de vrijmakingen te verkrijgen die zij moeten voorzien.

Om alle misverstand weg te nemen, meende uwe Commissie dat men duidelijk in de wet diende aan te geven op welke vliegpleinen zij van toepassing is. De Minister van Landsverdediging heeft zich bij deze zienswijze aangesloten.

Wij stellen dus voor, in den tekst van artikel 1 de lijst van de voornoemde vliegpleinen te vermelden. Moesten er later krijgsdienstbaarheden gelegd worden op andere vliegpleinen, dan zullen die door een nieuwe wet bij de lijst gevoegd worden van deze waarover de huidige wet handelt.

ARTIKEL 2 bepaalt dat de veiligheidszone eene diepte moet hebben van 400 meter rond het vliegplein, en dat de uitwegen 200 meter breed moeten zijn op heel de diepte van de zone (hetzij 400 m. lengte).

De diepte van 400 meter wordt gerekend vanaf de grens van het landings-terrein, en zou dus dezelfde zijn voor al de vliegpleinen waar ook gelegen. Welnu, het is duidelijk dat de uitgestrektheid van het landingsterrein hier de hoofdzaak is. Een landingsterrein van groote uitgestrektheid vergt niet een zone van krijgsdienstbaarheden zoo groot als een kleiner terrein. De diepte van de zone zou dus moeten vastgesteld worden volgens de bijzondere ligging van elk vliegplein, en niet eenvormig door de wet bepaald worden. De grenzen bepaald bij artikel 2 zouden maxima moeten zijn die niet zouden mogen overschreden worden, maar die tot het onmisbare minimum zouden kunnen ingekrompen worden. De vaststelling van deze grenzen zou kunnen geschieden door het Koninklijk besluit voorzien in artikel 5.

De Commissie stelt voor artikel 2 in dien zin te wijzigen.

ART. 3 en 4.

Deze artikelen bepalen den aard van de krijgsdienstbaarheden welke gelegd worden op de terreinen in de veiligheidszone gelegen.

ART. 3. — In de eerste strook van 200 meter breedte, zal geen gebouw noch eender welke hindernis mogen opgetrokken worden van meer dan 20 meter

hoogte. In de tweede strook van dezelfde breedte, zal de toegelaten maximum-hoogte stijgen naarmate de grens van het landingsterrein verder afgelegen is.

Om de redenen aangegeven in artikel 2, stelt de Commissie voor, de vermindering van de breedte dezer strooken toe te laten bij Koninklijk besluit.

Deze dienstbaarheid is niet erg. Zij is niet van zulken aard dat zij kan schade berokkenen. Zooals de Memorie van Toelichting zegt, bereikt de hoogte der gebouwen zelden 20 meter, vooral op het platteland. Ten andere, in de meeste onzer groote steden is de hoogte der gebouwen geregeld naar ieders voldoening.

De buitenlandsche wetgeving is strenger, namelijk in Holland en in Italië.

ART. 4. — Op de uitwegen, die de werkelijke aankomst- en vertrekwegen der vliegtuigen zijn, mag geen gebouw, noch beplanting of andere hindernis opgetrokken worden, hetzij dus op eene breedte van 200 meter en eene diepte van 400 meter.

De hoogte van de afsluitingen en van de beplantingen wordt in het ontwerp vastgesteld op 1^m50. Daar sommige beplantingen deze hoogte kunnen overtreffen, namelijk in den oogsttijd, stellen wij voor, in overleg met het Departement van Landsverdediging, deze hoogte te brengen op 2 meter.

De krijgsdienstbaarheden op de gronden gelegd in de uitwegen, kunnen in sommige gevallen nadeelige gevolgen hebben voor den eigenaar, bij voorbeeld voor bouwgrond langs de straten gelegen. Daarom is het noodig dat het getal uitwegen altijd tot het strenge minimum beperkt weze. Het ontwerp voorziet een maximum van vijf uitwegen per vliegplein, maar er werd ons medegedeeld dat dit getal zelden zou bereikt worden.

ART. 5.

Krachtens dit artikel, zal een Koninklijk besluit voor elk vliegplein de plaats der zones en uitwegen bepalen. De tekst moet aangevuld worden zoodanig dat de *uitgestrektheid* der zones en uitwegen ook vastgesteld worde bij dit Koninklijk besluit (gevolg van de wijzigingen gebracht aan de artikelen 2 en 3).

ART. 6.

De krijgsdienstbaarheden zullen van rechtswege bestaan vanaf den dag waarop eene kopij van het Koninklijk besluit, dat ze instelt, wordt neergelegd bij de gemeentebesturen waar de eigenaars van de gronden, waarop dienstbaarheden worden gelegd, ze kunnen nazien.

De Commissie meent dat de eigenaars, bij aangeteekenden brief, van den Minister van Landsverdediging zouden moeten kennis krijgen van het vestigen dier krijgsdienstbaarheden.

ART. 7.

Handhaaft de verworven rechten voor al de gebouwen in de veiligheidszone, met inbegrip van de uitwegen, die bestaan op het oogenblik van het vestigen der krijgsdienstbaarheden.

Om alle misverstand in de verklaring te vermijden, moet men het eerste lid aanvullen met na de woorden « bepaald onder artikel 3 » bij te voegen « en artikel 4 ».

Wat aangaat het tweede gedeelte van dit lid, betreffende de vergrootingen, dit komt ons onnoodig voor, daar elke nieuwe aanbouw toegelaten is mits binnen de voorgeschreven grenzen te blijven.

ART. 8.

Geene vergoeding is verschuldigd uit hoofde van het vestigen van krijgsmilitairen op de gronden gelegen binnen de veiligheidszone.

Bij het onderzoek van artikel 3, hebben wij uitgelegd dat deze dienstbaarheden geene schade kunnen berokkenen.

Alleen voor de werkelijke nadelen, die kunnen voortvloeien uit de krijgsmilitairen gevestigd op gronden die zich in een uitweg bevinden, kan eene vergoeding toegestaan worden.

ART. 9.

Dit artikel zal beter op zijn plaats staan na artikel 10. De tweede zinn wordt nutteloos.

ART. 10.

Betreft de strafbepalingen.

Uwe Middenafdeeling heeft eenparig het aldus gewijzigd ontwerp aangenomen, en zij verzoekt de Kamer het op hare beurt zoo spoedig mogelijk goed te keuren. De vrees bestaat immers, dat nieuwe gebouwen, die de toegelaten hoogte overtreffen, zouden kunnen opgetrokken worden in de zones en uitwegen, indien men langer moest wachten de wet van kracht te maken.

De Verslaggever,
C. FIEULLIEN.

De Voorzitter,
MAURICE PIRMEZ.

(ANNEXE AU RAPPORT N° 305.)

Projet de loi concernant la création, autour des aérodromes utilisés par une ou des escadrilles de l'armée, d'une zone de sécurité frappée de servitudes militaires.

TABLEAU DES TEXTES :

- 1° Texte du projet de loi;
- 2° Texte proposé par la Section centrale.

(BIJLAGE VAN HET VERSLAG N° 305.)

Wetsontwerp tot het aanleggen van eene met krijgsdienstbaarheden belaste veiligheidszone rond de vliegpleinen van één of meer eskadrils van het leger.

TABEL DER TEKSTEN :

- 1° Tekst van het wetsontwerp;
- 2° Tekst voorgesteld door de Middenafdeeling.

TEXTE DU PROJET DE LOI.

TEKST VAN HET WETSONTWERP.

Projet de loi concernant la création, autour des aérodromes utilisés par une ou des escadrilles de l'armée, d'une zone de sécurité frappée de servitudes militaires.

Wetsontwerp tot het aanleggen van eene met krijgsdienstbaarheden belaste veiligheidszone rond de vliegpleinen van één of meer eskadrils van het leger.

ARTICLE PREMIER.

EERSTE ARTIKEL.

Autour de tout aérodrome utilisé par une ou des escadrilles de l'armée, il est créé une zone de sécurité. Cette zone est créée également autour de tout aérodrome utilisé simultanément par une ou des escadrilles de l'armée et par de l'aviation civile.

Er wordt eene veiligheidszone aangelegd rond ieder door één of meer eskadrils van het leger gebruikt vliegplein. Zulk eene zone wordt eveneens afgebakend rond ieder vliegplein, dat tegelijk door één of meer eskadrils van het leger en door burgerlijke vliegtuigen wordt gebruikt.

Dans cette zone de sécurité, des couloirs de dégagement sont réservés au nombre de cinq au maximum. Les terrains situés dans une zone de sécurité sont frappés de servitudes militaires.

In die veiligheidszone worden er ten hoogste vijf uitwegen vrij gehouden. Op de binnen eene veiligheidszone gelegen terreinen worden krijgsdienstbaarheden gelegd.

ART. 2

ART. 2.

La zone de sécurité a, en partant de la limite du terrain d'atterrissage, une profondeur de quatre cents mètres. Chaque couloir de dégagement a une largeur de deux cents mètres sur toute la profondeur de la zone.

Vanaf de grens van het landingsterrein moet de veiligheidszone vierhonderd meter diep zijn. Iedere uitweg moet tweehonderd meter breed zijn over heel de diepte der zone.

TEXTE PROPOSÉ PAR LA SECTION
CENTRALE.

TEKST VOORGESTELD
DOOR DE MIDDENAFDEELING.

Projet de loi concernant la création
autour de certains aérodromes d'une
zone de sécurité frappée de servi-
tudes militaires.

Wetsontwerp tot het aanleggen, rond
zekere vliegpleinen, van eene met
krijgsvaardigheden belaste vei-
ligheidszone.

ARTICLE PREMIER.

*Il est créé une zone de sécurité autour
des aérodromes suivants :*

Aérodrome d'Ostende (Steene).

Id. d'Anvers (Deurne).

Id. de Bruxelles (Haeren-Evere).

Id. de Schaffen (Diest).

Id. de Gossoncourt (Tirlemont).

Id. de Bierset-Awans.

Id. de Nivelles.

Id. de Wevelghem.

Id. de Zellick.

Id. de Beverloo.

Id. de Brasschaet.

Id. d'Elsenborn,

Dans cette zone de sécurité, des cou-
loirs de dégagement sont réservés au
nombre de cinq au maximum. Les ter-
rains situés dans une zone de sécurité
sont frappés de servitudes militaires.

ART. 2.

La zone de sécurité a, en partant de
la limite du terrain d'atterrissage, une
profondeur *maxima* de quatre cents
mètres. Chaque couloir de dégagement
a une largeur *maxima* de deux cents
mètres sur toute la profondeur de la
zone.

EERSTE ARTIKEL.

*Er wordt eene veiligheidszone aange-
legd rond de volgende vliegpleinen :*

Vliegplein van Oostende (Steene).

Id. van Antwerpen (Deurne).

Id. van Brussel (Haren-Evere).

Id. van Schaffen (Diest).

Id. van Goidsenhoven (Thienen).

Id. van Bierset-Awans.

Id. van Nijvel.

Id. van Wevelghem.

Id. van Zellick.

Id. van Beverloo.

Id. van Brasschaet.

Id. van Elsenborn,

In die veiligheidszone worden er ten
hoogste vijf uitwegen vrij gehouden.
Op de binnen eene veiligheidszone ge-
legen terreinen worden krijgsvaardig-
heden gelegd.

ART. 2.

Vanaf de grens van het landingster-
rein moet de veiligheidszone *ten hoogste*
vierhonderd meter diep zijn. Iedere
uitweg moet *ten hoogste* tweehonderd
meter breed zijn over heel de diepte der
zone.

Texte du projet de loi.

Tekst van het Wetsontwerp.

ART. 3.

La zone de sécurité est subdivisée en deux bandes, l'une de zéro à deux cents mètres, l'autre de deux cents à quatre cents mètres, comptés en partant de la limite du terrain d'atterrissage. Dans la zone de zéro à deux cents mètres, la hauteur des constructions, plantations ou obstacles, est limitée à vingt mètres. Dans la zone de deux cents à quatre cents mètres, cette hauteur ne peut dépasser le dixième de la distance de la construction, plantation ou obstacle à la limite du terrain d'atterrissage précité.

ART. 4.

Dans les couloirs de dégagement, il ne peut être établi aucune construction, plantation ou obstacle. La hauteur des cultures et des clôtures ne peut dépasser un mètre cinquante centimètres.

ART. 5.

Pour chaque aérodrome, la zone de sécurité et les couloirs de dégagement sont, sur la proposition du Ministre de la Défense Nationale, déterminée par arrêté royal. Ils sont indiqués sur un plan terrier annexé à l'arrêté royal.

ART. 3.

De veiligheidszone is onderverdeeld in twee reepen, de eene van nul tot tweehonderd meter, de andere van tweehonderd tot vierhonderd meter, gerekend vanaf de grens van het landingsterrein. In de zone van nul tot tweehonderd meter mogen de gebouwen, beplantingen of hindernissen geen twintig meter hoogte overtreffen. In de zone van tweehonderd tot vierhonderd meter mag deze hoogte het tiende niet overtreffen van den afstand tusschen de gebouwen, beplantingen of hindernissen en de grens van het hoogergemeld landingsterrein.

ART. 4.

Op de uitwegen mogen geene gebouwen, noch beplantingen of hindernissen gezet worden. De gewassen en afsluitingen mogen er geen anderhalven meter hoogte te boven gaan.

ART. 5.

Voor ieder vliegplein, worden de veiligheidszone en de uitwegen, op voorstel van den Minister van Landsverdediging, bepaald bij Koninklijk besluit. Zij staan aangeteekend op een bij voormeld Koninklijk besluit gevoegd grondplan.

Texte proposé par la Section centrale.

Tekst voorgesteld door de Middenafdeeling.

ART. 3.

La zone de sécurité est subdivisée en deux bandes; l'une de zéro à deux cents mètres; l'autre de deux cents à quatre cents mètres, comptés en partant de la limite du terrain d'atterrissage. Dans la zone de zéro à deux cents mètres, la hauteur des constructions, plantations ou obstacles est limitée à vingt mètres. Dans la zone de deux cents à quatre cents mètres, cette hauteur ne peut dépasser le dixième de la distance de la construction, plantation ou obstacle à la limite du terrain d'atterrissage précité.

La largeur de ces bandes pourra être réduite par arrêté royal.

ART. 4.

Dans les couloirs de dégagement, il ne peut être établie aucune construction, plantation ou obstacle. La hauteur des cultures et des clôtures ne peut dépasser deux mètres.

ART. 5.

Pour chaque aéroport, l'emplacement et l'étendue de la zone de sécurité et des couloirs de dégagement sont, sur la proposition du Ministre de la Défense Nationale, déterminés par arrêté royal. Ils sont indiqués sur un plan terrier annexé à l'arrêté royal.

ART. 3.

De veiligheidszone is onderverdeeld in twee reepen, de eene van nul tot tweehonderd meter, de andere van tweehonderd tot vierhonderd meter, gerekend vanaf de grens van het landingsterrein. In de zone van nul tot tweehonderd meter mogen de gebouwen, beplantingen of hindernissen geen twintig meter hoogte overtreffen. In de zone van tweehonderd tot vierhonderd meter mag deze hoogte het tiende niet overtreffen van den afstand tusschen de gebouwen, beplantingen of hindernissen en de grens van het hooger gemeld landingsterrein.

De breedte dier reepen kan bij Koninklijk besluit verminderd worden.

ART. 4.

Op de uitwegen mogen geene gebouwen, noch beplantingen of hinderissen gezet worden. De gewassen en afsluitingen mogen er geen anderhalven meter hoogte te boven gaan.

ART. 5.

Voor ieder vliegplein, worden de ligging en de uitgestrektheid der veiligheidszone en der uitwegen, op voorstel van den Minister van Landsverdediging, bepaald bij koninklijk besluit. Zij staan aangeteekend op een bij voormeld Koninklijk besluit gevoegd grondplan.

Texte du projet de loi.

Tekst van het Wetsontwerp.

ART. 6.

ART. 6.

Une copie du texte de cet arrêté royal et une copie de ce plan terrier sont déposées, par les soins du Ministre de la Défense nationale, au siège de chacune des Administrations communales, sur le territoire de laquelle se trouve le terrain de l'aérodrome. Les servitudes sont établies de plein droit dès le jour du dépôt de ces documents. Ceux-ci peuvent être consultés par les propriétaires des biens frappés de servitudes, mais sans déplacement.

Ieder gemeentebestuur, op wiens grondgebied het vliegplein gelegen is, krijgt, door toedoen van den Minister van Landsverdediging, afschrift van den tekst van dat Koninklijk besluit, met afschrift van het grondplan. De dienstbaarheden gaan van rechtswege in den dag waarop die stukken toekomen. Die stukken liggen ter inzage van de eigenaars der met dienstbaarheden belaste goederen, doch mogen niet meegenomen worden.

ART. 7.

ART. 7.

Les constructions, plantations ou obstacles dépassant les hauteurs autorisées par l'article 3, existant dans la zone de sécurité au moment de son établissement, peuvent être maintenus.

Les propriétaires pourront faire réparer ces constructions, les faire transformer et même les faire reconstruire. Ils pourront y faire ajouter des agrandissements, à condition que les hauteurs de ces agrandissements ne dépassent pas les hauteurs autorisées par l'article 3 et que ces agrandissements n'empiètent pas sur le terrain réservé pour l'établissement d'un couloir de dégagement.

De gebouwen, beplantingen of hindernissen, hooger dan bepaald onder artikel 3, en gelegen binnen de veiligheidszone, op 't oogenblik dat zij afgebakend wordt, mogen blijven staan.

De eigenaars mogen die gebouwen doen herstellen, veranderen en zelfs herophouwen. Zij mogen ze vergrooten, op voorwaarde dat de aangebouwde deelen niet hooger reiken dan bepaald onder artikel 3, en dat ze niet op het tot het aanleggen van eenen uitweg voorbehouden terrein komen.

Texte proposé par la Section centrale.

Tekst voorgesteld door de Middelenafdeeling.

ART. 6.

Une copie du texte de cet arrêté royal et une copie de ce plan terrier sont déposées, par les soins du Ministre de la Défense nationale, au siège de chacune des Administrations communales, sur le territoire de laquelle se trouve le terrain de l'aérodrome. Les servitudes sont établies de plein droit dès le jour du dépôt de ces documents. Ceux-ci peuvent être consultés par les propriétaires des biens frappés de servitudes, mais sans déplacement. *Les propriétaires seront avisés par lettre recommandée de l'établissement de ces servitudes par les soins du Ministre de la Défense Nationale.*

ART. 7.

Les constructions, plantations ou obstacles dépassant les hauteurs autorisées par les articles 3 et 4, existant dans la zone de sécurité au moment de son établissement, peuvent être maintenus.

Les propriétaires pourront faire réparer ces constructions, les faire transformer et même les faire reconstruire.

ART. 6.

Ieder gemeentebestuur, op wiens grondgebied het vliegplein gelegen is, krijgt, door toedoen van den Minister van Landsverdediging, afschrift van den tekst van dat Koninklijk besluit, met afschrift van het grondplan. De dienstbaarheden gaan van rechtswege in den dag waarop die stukken toekomen. Die stukken liggen ter inzage van de eigenaars der met dienstbaarheden belaste goederen, doch mogen niet meegenomen worden. *Aan de eigenaars moet, door het toedoen van den Minister van Landsverdediging, bij aangeteekenden brief kennis gegeven worden van het vestigen dier dienstbaarheden.*

ART. 7.

De gebouwen, beplantingen of hindernissen, hooger dan bepaald onder de artikelen 3 en 4, en gelegen binnen de veiligheidszone, op 't oogenblik dat zij afgebakend wordt, mogen blijven staan.

De eigenaars mogen die gebouwen doen herstellen, veranderen en zelfs herophouwen.

Texte du projet de loi.

Tekst van het Wetsontwerp.

ART. 8.

L'établissement des servitudes militaires ne donne droit à aucune indemnité sauf éventuellement pour les biens, situés dans les couloirs de dégagement, auxquels elles porteraient un préjudice réellement justifié.

Dans ce cas, une indemnité annuelle pourra être accordée aux propriétaires de ces biens aussi longtemps que les servitudes et le préjudice subsisteront.

ART. 9.

La présente loi entrera en vigueur le jour de sa promulgation. Ses prescriptions seront d'application dès ce même jour à tous les aérodromes existant utilisés par l'escadrille de l'armée.

ART. 10.

Les infractions aux prescriptions de la présente loi seront constatées par les agents assermentés de l'État et les contrevenants seront contraints par ordre du Ministre de la Défense Nationale à supprimer l'objet de la contravention.

A défaut par eux de donner suite à cet ordre dans le délai déterminé, il y sera procédé d'office et à leurs frais.

Le remboursement des dépenses faites sera poursuivi comme en matière domaniale, sur simple état dressé par l'autorité militaire qui aura pris les mesures d'exécution.

ART. 8.

Het vestigen van krijgsdienstbaarheden verleent geen recht op vergoeding, behoudens, desgevallend, voor de op de uitwegen gelegen goederen, waaraan zij een klaar bewezen nadeel zouden berokkenen.

In dit geval kan er aan de eigenaars van die goederen eene jaarlijksche vergoeding toegekend worden, zoolang de dienstbaarheden en het nadeel blijven bestaan.

ART. 9.

Onderhavige wet treedt in werking vanaf den dag harer afkondiging. Van dien dag af zijn de voorschriften ervan toepasselijk op al de door de legereskadrils gebruikte vliegpleinen.

ART. 10.

De inbreuken op de voorschriften van onderhavige wet worden vastgesteld door de beëdigde staatsagenten, en de overtreders zullen er, op bevel van den Minister van Landsverdediging, toe gedwongen worden het voorwerp der overtreding weg te doen.

Verzuimen zij aan dit bevel gevolg te geven binnen den bepaalden tijd, dan wordt daartoe overgegaan van rechtswege en op hunne kosten. De terugbetaling van de gedane uitgaven wordt vervolgd zooals in domeinzaken, op eenvoudigen staat, opgemaakt door de militaire overheid, die de uitvoeringsmaatregelen heeft getroffen.

Texte proposé par la Section centrale.

Tekst voorgesteld door de Middenafdeeling.

ART. 8.

L'établissement des servitudes militaires ne donne droit à aucune indemnité sauf éventuellement pour les biens, situés dans les couloirs de dégagement, auxquels elles porteraient un préjudice réellement justifié.

Dans ce cas, une indemnité annuelle pourra être accordée aux propriétaires de ces biens aussi longtemps que les servitudes et le préjudice subsisteront.

ART. 9.

Les infractions aux prescriptions de la présente loi seront constatées par les agents assermentés de l'État et les contrevenants seront contraints par ordre du Ministre de la Défense Nationale à supprimer l'objet de la contravention.

A défaut par eux de donner suite à cet ordre dans le délai déterminé, il y sera procédé d'office et à leurs frais.

Le remboursement des dépenses faites sera poursuivi comme en matière domaniale, sur simple état dressé par l'autorité militaire qui aura pris les mesures d'exécution.

ART. 10.

La présente loi entrera en vigueur le jour de sa publication au Moniteur.

ART. 8.

Het vestigen van krijgsdienstbaarheden verleent geen recht op vergoeding, behoudens, desgevallend, voor de op de uitwegen gelegen goederen, waaraan zij een klaar bewezen nadeel zouden berokkenen.

In dit geval kan er aan de eigenaars van die goederen eene jaarlijksche vergoeding toegekend worden, zoolang de dienstbaarheden en het nadeel blijven bestaan.

ART. 9.

De inbreuken op de voorschriften van onderhavige wet wordt vastgesteld door de beëdigde Staatsagenten, en de overtreders zullen er, op bevel van den Minister van Landsverdediging, toe gedwongen worden het voorwerp der overtreding weg te doen.

Verzuimen zij aan dit bevel gevolg te geven binnen den bepaalden tijd, dan wordt daartoe overgegaan van rechtswege en op hunne kosten. De terugbetaling van de gedane uitgaven wordt vervolgd zooals in domeinzaken, op eenvoudigen staat, opgemaakt door de militaire overheid, die de uitvoeringsmaatregelen heeft getroffen.

ART. 10.

Deze wet treedt in werking op den dag harer bekendmaking in het Staatsblad.