airportmediation
airportmediation.be +32 2 206 28 21
info@airportmediation.be

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Arrêté Royal du 15 Mars 2002
Site de skeyes - Local S.1.3.08
Chaussée de Tervueren 303 - 1820 Steenokkerzeel

CONCENTRATION, DISPERSION OU REPARTITION EQUITABLE ?

Réf : 7349-P

Les mots revêtent toute leur importance, surtout en Droit, nous expliquons dans ce document pourquoi le principe de la dispersion est jugé fautif par la justice belge.

Analyse rédigée par
Philippe TOUWAIDE

Dans un accord politique, les mots revêtent une importance primordiale : bien définir l'objectif à atteindre, être clair sur les termes, éviter les doubles sens et surtout traduire les termes correctement sans ambiguïtés.

Certains continuent à vendre ces principes, surtout la dispersion, sans trop en connaître exactement les conséquences. Persuadés qu'il s'agit de la solution miracle qui va tout résoudre, ce qui est totalement faux.

Ces choix de concentration, dispersion ou répartition équitable ne sont réalisables que pour les seuls décollages. En effet, un atterrissage doit s'aligner dans l'axe de piste, être clairement séparé de l'avion qui précède et de celui qui suit tant par sa position horizontale que verticale dans l'espace ; et surtout l'avion doit être totalement stabilisé à une certaine lointaine distance du seuil de piste. De ce fait, il est impossible de disperser ou de répartir les atterrissages, lesquels seront inévitablement concentrés sur les mêmes trajectoires avec la réserve que cette concentration pourrait éventuellement être réparties en cas d'utilisation de pistes parallèles et indépendantes à l'atterrissage, comme le schéma des pistes 25R et 25L à Bruxelles-National.

Le jeudi 19 octobre 2023

Philippe TOUWAIDE
Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime
Ancien Commissaire du Gouvernement
Directeur du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral - S.P.F. Mobilité et Transports

1. DÉFINITIONS EN AÉRONAUTIQUE

1.1 Concentration

Envoi de tous les survols sur une trajectoire unique depuis la même piste, souvent avec des mesures préalables d'expropriation et d'isolation, ce qui revient à survoler des zones soit expropriées soit isolées.

1.2 Dispersion

- Dispersion par les pistes : utilisation selon un calendrier horaire précis de toutes les pistes, dans un principe de rotation de l'usage des infrastructures, pour autant que les normes de vent permettent cet emploi afin d'obtenir des périodes de calme sans aucun mouvement depuis les pistes non utilisées.

- Dispersion par les routes et balises : utilisation selon un calendrier horaire précis de plusieurs couloirs aériens vers une même destination afin d'éviter toute concentration des survols sur une seule zone. Ce principe est potentiellement risqué, puisqu'une confusion ou une erreur, pourrait malgré tout créer des risques d'abordage.

1.3 Répartition (équitable)

Recherche d'une répartition équilibrée au départ d'une seule et même piste en fonction des destinations suivies par les avions, afin d'éviter une concentration des survols sur une et une seule trajectoire.

1.4 Plan de Dispersion

Les Ministres de la Mobilité Anciaux (2003) et Landuyt (2005) ont activé divers plans successifs de dispersion, en obligeant selon un calendrier horaire (dit « Dagschotel ») les utilisations d'autres pistes que les pistes habituelles 25R/25L, de jour comme de nuit.

Ces plans ont été contestés en justice, d'abord le Plan Anciaux suspendu (Conseil d'Etat en décembre 2003), puis l'utilisation de la piste 01 pour les atterrissages le samedi et le dimanche est interdite par jugements en 2004 et 2005, le principe du renversement est condamné en 2006 (rester sur la 01/19 mais passer de décollages 19 vers des atterrissages 01) et finalement le principe de dispersion est abandonné réellement en date du 2 février 2009.

1.5 Erreur de traduction

Dans l'accord de Gouvernement du 8 juillet 2003 certains termes n'ont pas été traduits correctement.

La version française parle de *« répartition équitable »* alors que la version néerlandophone n'évoque pas une *« verdeling »* mais bien une *« spreiding »* :

Version française :
Pour les nuisances causées par le **trafic aérien**, plus particulièrement les vols de nuit, le gouvernement, partant de l'accord du 24 janvier 2003, fera procéder à une **(1)** évaluation précise des zones survolées, commune par commune et/ou quartier de commune par quartier de commune, afin de mesurer l'impact sonore subi par les populations et afin d'alléger, dans le sens d'une **répartition plus équitable**, les nuisances ressenties. L'impact du bruit subi sera évalué zone par zone, définies de manière objective, et selon le principe de **répartition équitable**. Par répartition plus équitable, on entend notamment une révision des procédures de vol en fonction des populations et/ou des zones survolées et du type d'avions en mouvement, ainsi qu'une utilisation plus diversifiée des différentes pistes de décollages et d'atterrissage envisageables, en tenant compte de la sécurité des populations, du trafic aérien et de la gestion de l'aéroport.

Version néerlandophone :
Wat betreft de storingen veroorzaakt door het **luchtverkeer**, en meer bepaald de nachtvluchten, neemt de regering het akkoord van 24 januari 2003 als vertrekpunt. Een **(1)** precieze evaluatie zal gemaakt worden van de zones die overgevlogen worden, gemeente per gemeente en/of wijk per wijk in de gemeente om de geluidsimpact die de bevolking ondergaat te meten en om de ervaren geluidshinder te verzachten door een meer **evenwichtige spreiding**. De geluidsimpact zal zone per zone geëvalueerd worden, die op een objectieve manier beschreven zullen worden, en volgens het principe van de billijke spreiding. Onder meer **billijke spreiding** verstaat men o.m. een herziening van de vliegprocedures in functie van de bevolking en/of de zones die overvlogen wordt en van het type vliegtuig, alsook een meer gediversifieerd gebruik van de verschillende landings- en opstijgpistes. Daarbij zal ook rekening gehouden worden met de veiligheid van de bevolking, met het luchtverkeer en met het beheer van de luchthaven.

2. DISPERSION, STOP OU ENCORE ?

Première entorse par rapport au prescrit réglementaire : le principe de la Dispersion par une utilisation alternée des pistes ne permet pas d'atteindre la capacité opérationnelle horaire des pistes de Bruxelles-National.

Cette capacité est justement établie conformément à 2 arrêtés royaux qui font partie de la réglementation aéronautique, qui sont une base juridique et qui doivent être respectés.

2.1 Capacité opérationnelle horaire des pistes

74 mouvements coordonnés par heure sont garantis à Bruxelles-National par :

- **Article 24** de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C. stipule que le titulaire de la licence garantit la capacité déclarée des pistes à septante-quatre mouvements coordonnés par heure, capacité pouvant être portée à quatre-vingt mouvements par heure.

- **Article 24 § 1er** de l'arrêté royal du 25 avril 2014 portant approbation du troisième contrat de gestion conclu entre l'Etat belge et Belgocontrol stipule que Belgocontrol garantit la capacité déclarée des pistes à l'Aéroport de Bruxelles-National, en tant qu'aéroport entièrement coordonné, de 74 mouvements coordonnés par heure.

Configuration des pistes EBBR	Capacité horaire maximale déclarée
07R/07L	67
01/07R	54
01 single	41
19 single	40
25R single	40
25R/19	40
07R single TOFF	35
25L single TOFF	35
07 single TOFF	32

Source : SKEYES, rapport capacité opérationnelle 2014

2.2 Arrêts de la Cour d'Appel, la dispersion est constitutive de faute

Seconde entorse, la dispersion sans mesures préalables est constitutive de faute.

Dans son Arrêt du 31 mars 2017, la Cour d'Appel de Bruxelles constate que « *l'Etat belge n'a pas recherché un juste équilibre entre les intérêts en présence puisqu'il n'a prévu aucune mesure d'accompagnement des intimés habitant sous le couloir d'approche de la piste 01 exposés de manière spécifique à des graves nuisances sonores. Ce faisant, l'Etat belge a violé, à leur égard, l'article 8 de la CEDH* » (point 154, page 107/2522).

« Par identité de motifs avec ceux exposés ci-avant concernant les instructions du 28 février 2004 relatives à l'utilisation préférentielle de la piste 02, en décidant le 18 mars 2004 l'utilisation sous-préférentielle de la piste 02 :

- *Sans enquêtes et sans études préalables appropriées des effets de la décision sur les intimés habitant sous le couloir d'approche de la piste 01;*
- *La nuit et les jours de repos (samedi et dimanche);*
- *Alors que la procédure de moindre bruit ne peut être appliquée à l'atterrissage sur la piste 01;*
- *Sans aucune mesure d'accompagnement.*

L'Etat belge a violé à leur égard, l'article 8 de la CEDH » (point 155, page 107/2522).

Sous le point IX.DISPOSITIF, la Cour dit *« que l'Etat belge a violé l'article 22 de la Constitution ainsi que l'article 8 CDH et que ces violations sont constitutives d'une faute au sens de l'article 1382 du Code Civil, qui l'oblige à réparer le préjudice des intimés habitant sous le couloir d'approche de la piste 01 de l'aéroport de Bruxelles-National »* (page 112/2527).

La Cour d'Appel de Bruxelles, par son Arrêt du 22 octobre 2020, a jugé que seule l'instruction du 17 juillet 2013 est légale, licite, motivée (point 92, page 113/2777) et peut produire ses effets ; et qu'elle ne viole pas l'article 8 de la CEDH.

La Cour d'Appel de Bruxelles a jugé que l'instruction du 16 décembre 2013 était illicite et qu'elle était constitutive de faute de l'Etat belge, que cette instruction viole l'article 8 CEDH et l'article 22 de la Constitution (point 93 page 114/2778 et point 95 page 115/2779) .

Par ces motifs, l'Etat belge a été condamné pour faute par la Cour d'Appel dans son Arrêt du 22 octobre 2020 et que sur base de l'article 1382 du Code Civil, il convient que l'Etat belge, fautif, répare le dommage qu'il a occasionné et pour lequel il a été condamné à indemnisation :

1) A la page 110, notifiée par écrit 2774, la Cour d'Appel rappelle que *« l'utilisation de la piste 01 sans enquêtes et sans études préalables et appropriées des effets de la décision sur les intimés habitant sous le couloir d'approche de la piste 01, sans aucune mesure d'accompagnement ou de compensation pour l'utilisation plus intense de la piste 01 à l'atterrissage, que cette inertie de l'Etat belge est constitutive de faute ».*

2) A la page 122, notifiée par écrit 2786, la Cour d'Appel précise que *« la réparation intégrale du dommage implique le rétablissement du préjudicié dans l'état où il serait demeuré si la faute n'avait pas été commise ».*

3) A la page 150, notifiée par écrit 2814, figure bien le point VII. DISPOSITIF qui ne peut être interprété nullement d'une autre façon, suivi à la page 152, notifiée par écrit 2816, qui arrête ce qui suit :

« En ce qui concerne la faute de l'Etat belge pour la période du 1er janvier 2012 au 31 octobre 2018. Dit que l'Etat belge a violé l'article 8 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ainsi que l'article 22 de la Constitution et que ces violations sont constitutives d'une faute au sens de l'article 1382 du Code Civil, qui l'oblige à réparer le préjudice des intimés habitant sous le couloir d'approche de la piste 02 (actuellement piste 01) de l'aéroport de Bruxelles-National, du fait des nuisances sonores générées par l'utilisation de cette piste à l'atterrissage … ».

L'article 1382 du Code civil stipule : « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ».

Jugement du 28 février 2020 du Tribunal de première instance Néerlandophone – 2018/687/A :

Aucune loi n'impose de la dispersion selon le Jugement du Tribunal de première instance Néerlandophone de Bruxelles, du 28 février 2020 : « une obligation telle que formulée de disperser la gêne sonore n'existe pas ; la charge du trafic aérien peut être combattue par la concentration des procédures pour survoler le moins de population, le déménagement ou la diminution des activités de l'aéroport, l'expropriation ou l'isolement d'habitations situées sous les couloirs aériens ; Le Ministre Fédéral […] dispose […] d'un pouvoir discrétionnaire et d'une grande liberté de gestion pour déterminer les instructions en matière d'utilisation préférentielle des pistes ; La Directive 598/2014 impose à l'État belge de prendre en considération la densité de population des zones survolées, ainsi que les normes de bruit bruxelloises qui n'ont pas été annulées lors de diverses procédures en justice ; L'État belge n'a commis aucune faute en matière d'utilisation préférentielle des pistes ; l'État belge est obligé de respecter ces normes de bruit [bruxelloises], et diverses décisions de justice l'ont confirmé ; Le système fédéral belge ne permet pas au gouvernement fédéral de supprimer ou d'adapter les réglementations des autorités régionales ; Le Tribunal n'est pas la place où une éventuelle dispersion équitable pourrait être obtenue […] dispersion qui n'est pas rendue obligatoire par des obligations en droit et l'État belge dans son utilisation préférentielle des pistes n'a pas commis de fautes au sens de l'article 1382 du Code Civil ».

2.3 Conclusion juridique

Disperser les trajectoires d'avions par une modification de l'utilisation des pistes utilisées sans enquêtes et sans études préalables et appropriées des effets de la décision, sans aucune mesure d'accompagnement ou de compensation pour l'utilisation plus intense de la piste nouvellement utilisée, est une inertie de l'Etat belge qui est constitutive de faute.

Une lecture honnête et indépendante en déduit que toute dispersion sans enquêtes préalables, sans études préalables et sans mesures d'accompagnement préalables est interdite, puisque constitutive de faute.

L'Etat belge, seule autorité à décider de l'utilisations des pistes et des routes, dans le respect des principes élémentaires de base du Droit Administratif ne peut mentir ni ne commettre intentionnellement de faute.

Dès lors, toutes choses égales par ailleurs et dans l'état actuel de la législation, la dispersion est interdite, car c'est un principe qui est et reste fautif.

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
c/o skeyes Site de Steenokkerzeel Local S.1.3.08
Chaussée de Tervueren, 303 à Steenokkerzeel

EDITEUR RESPONSABLE
Philippe TOUWAIDE
Directeur du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National