

LA RÉPARTITION ÉQUITABLE DES DÉCOLLAGES



RÉF : 7479-P

En fonction des destinations suivies par les avions, répartir les survols équitabement au décollage sans concentration sur une seule zone

Analyse rédigée par
Philippe TOUWAIDE

Trop souvent, on confond la dispersion avec la répartition équitable. La dispersion étant tout sauf équitable, alors que la répartition l'est correctement.

Tout ceci doit se comprendre dans la grande commotion qui règne quant au nombre et la manière en fonction desquels les avions survolent, ou non, certaines zones.

De plus, disperser sans mesures d'accompagnement préalable a été jugé par les Cours et les Tribunaux comme un principe fautif donnant lieu à indemnisation et réparation.

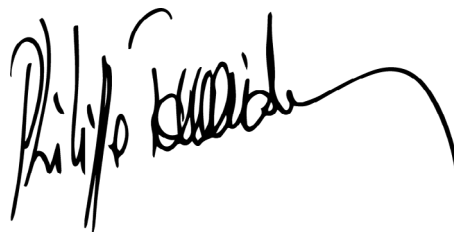
À cela s'ajoutent des erreurs de traduction : dans l'accord politique du 3 décembre 2003 la version francophone parle de « répartition équitable », alors que la version néerlandophone traite de « evenwichtige spreiding » ; deux terminologies fondamentalement différentes.

La même erreur se retrouve également dans le Bulletin des Questions et Réponses du Parlement Fédéral, QRVA 5623, publié le 8 septembre 2025 à la page 250, question 254 :

« L'objectif est de garantir une répartition plus équitable des nuisances, en tenant compte de données objectives telles que la densité de population, la charge sonore cumulée, la faisabilité technique, les impacts environnementaux et les considérations de sécurité. »

“Het doel is om een eerlijkere spreiding van de hinder te waarborgen, rekening houdende met objectieve gegevens zoals de bevolkingsdichtheid, de gecumuleerde geluidsbelasting, de technische haalbaarheid, de milieu-impact en de veiligheidsoverwegingen”

Le jeudi 25 novembre 2025

A handwritten signature in black ink, reading 'Philippe Touwaide'.

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 - SPF Mobilité et Transports

Préambule

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 ambiguïté.

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.



1. DÉFINITIONS EN AÉRONAUTIQUE

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.

Dispersion (principe jugé fautif et interdit par les Cours et Tribunaux) :

- 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 procédures 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.

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.



2. 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 néerlandaise n'évoque pas une « verdeling » mais bien une « spreiding » :

Version francophone : 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 **evenwichtige 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.

3. ORGANISATION DE L'ESPACE AÉRIEN BELGE

Au décollage les avions évoluent dans l'espace aérien, depuis Bruxelles-National, en partant de la piste assignée vers un point de sortie de la Belgique, qui peut être soit une balise aéronautique soit un point géographique.

Le plan de vol de l'avion est déterminé par sa compagnie et un logiciel qui détermine la procédure de vol la plus adéquate, la plus efficiente en fonction des vents dominantes, de la météo, de la charge de l'avion et de ses spécificités techniques.

Le contrôle aérien déterminera la version de procédure suivie, sur base du plan de vol de la compagnie, en fonction de la piste en activité.

Le contrôle aérien ne détermine pas la procédure à suivre, mais uniquement la variante de procédure en fonction de la piste en usage.

Les décollages s'effectuent depuis Bruxelles-National vers les points de sortie NIK, HELEN, DENUT, CIV, SPI, LNO, SOPOK, PITES et ROUSY.

Pour chaque piste de Bruxelles-National (01/07/19/25), il existe donc une variante de procédure de décollage vers les points de sortie tels que décrits.

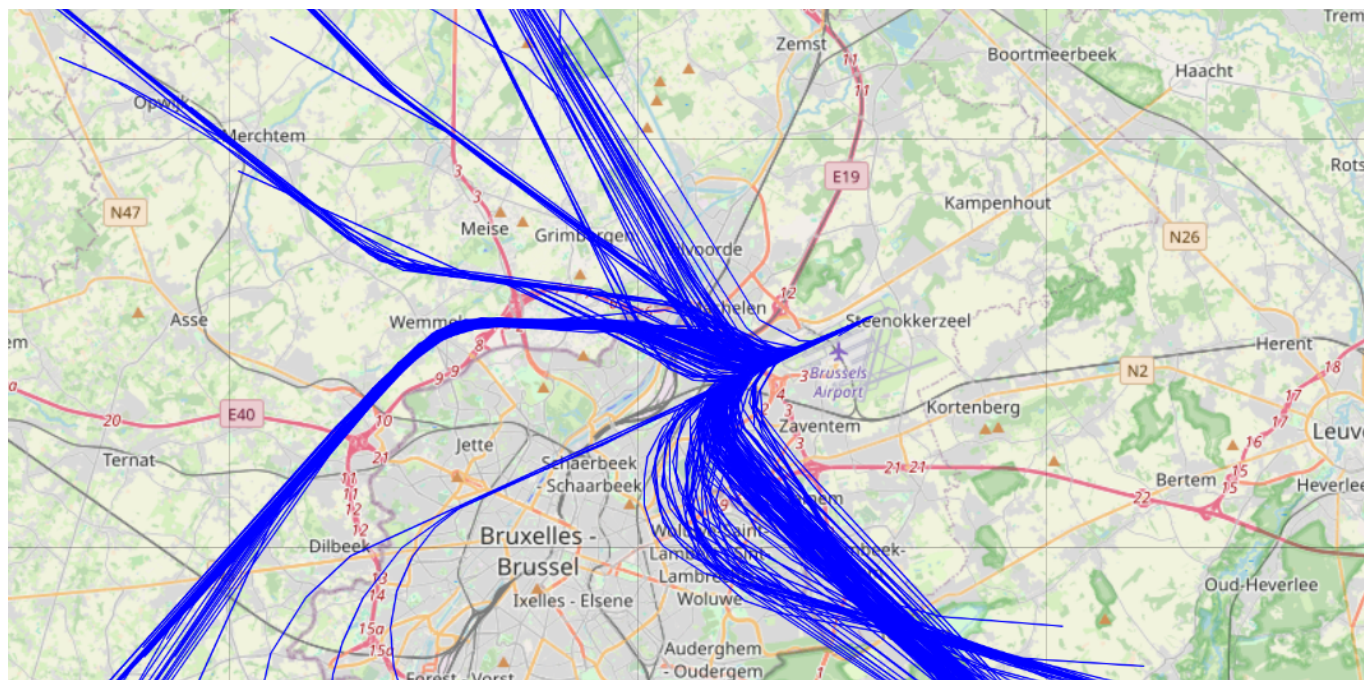
4. LES DÉCOLLAGES SONT UNIQUEMENT RÉPARTIS ÉQUITABLEMENT SUR LA PISTE 25R

En effet, depuis la principale piste de décollage 25R de Bruxelles-National (la 25R étant la piste la plus longue, la mieux équipée, la seule à permettre des opérations en parallèle sans conflits ni croisement au sol et qui offre la meilleure capacité opérationnelle par heure pour permettre le développement de l'aéroport), les départs sont équitablement répartis à raison de 50% des décollages sur le virage droite vers le Nord (Neder-over-Heembeek, Vilvorde ou Grimbergen ou Meise ou Wemmel) mais selon 4 procédures éclatées et distinctes (NIK, HELEN, DENUT et CIV).

Les autres 50% des décollages virent vers la gauche par Haren, Evere et Woluwe en direction de Tervuren et Huldenberg sur 5 procédures qui sont identiques (donc légèrement concentrées) jusqu'à Tervuren puis qui s'éclatent à hauteur d'Huldenberg vers l'Est (LNO et SPI) ou vers le SUD (SOPOK, PITES et ROUSY).

Puisque le nombre global d'avions qui évoluent par le Nord est plus au moins identique à celui vers le Sud-Est ; on parle d'une répartition équitable effective des décollages à Bruxelles-National.

Contrairement à ce qui est souvent prétendu, il n'y a donc pas de concentration au Nord de Bruxelles, en périphérie du Brabant flamand.



Tracé radar des décollages depuis la piste 25R un jour de semaine

		2023		2024	
RIGHT	DENUT	6.182	8,71%	6.278	7,85%
	HELEN	3.949	5,56%	4.246	5,31%
	NICKY	6.482	9,13%	7.467	9,34%
	KOK	56	0,08%	83	0,10%
	ELSIK	41	0,06%	56	0,07%
	CIV RING	14.023	19,75%	16.772	20,98%
	ZULU	663	0,93%	860	1,08%

TOTAL	31 396	44,21%	35.762	44,74 %
-------	--------	--------	--------	---------

LEFT	LNO	2.561	3,61%	2.825	3,53%
	SPI	4.360	6,14%	4.848	6,06%
	SOPOK	13.439	18,92%	13.869	17,35%
	PITES	2.587	3,64%	2.841	3,55%
	ROUSY	9.284	13,07%	11.682	14,61%

TOTAL	32.231	45,39%	36.065	45,12%
-------	--------	--------	--------	--------

STRAIGHT AHEAD	CIV CANAL	6.701	9,44%	7.305	9,14 %
	DELTA	685	0,96%	807	1,01%

TOTAL	7.386	10,40%	8.112	10,15%
-------	-------	--------	-------	--------

TOTAL ALL	71.013		79.939	
-----------	--------	--	--------	--

5. LES DÉCOLLAGES SONT TOTALEMENT DÉSÉQUILIBRÉS DEPUIS LES PISTES 01, 07 ET 19

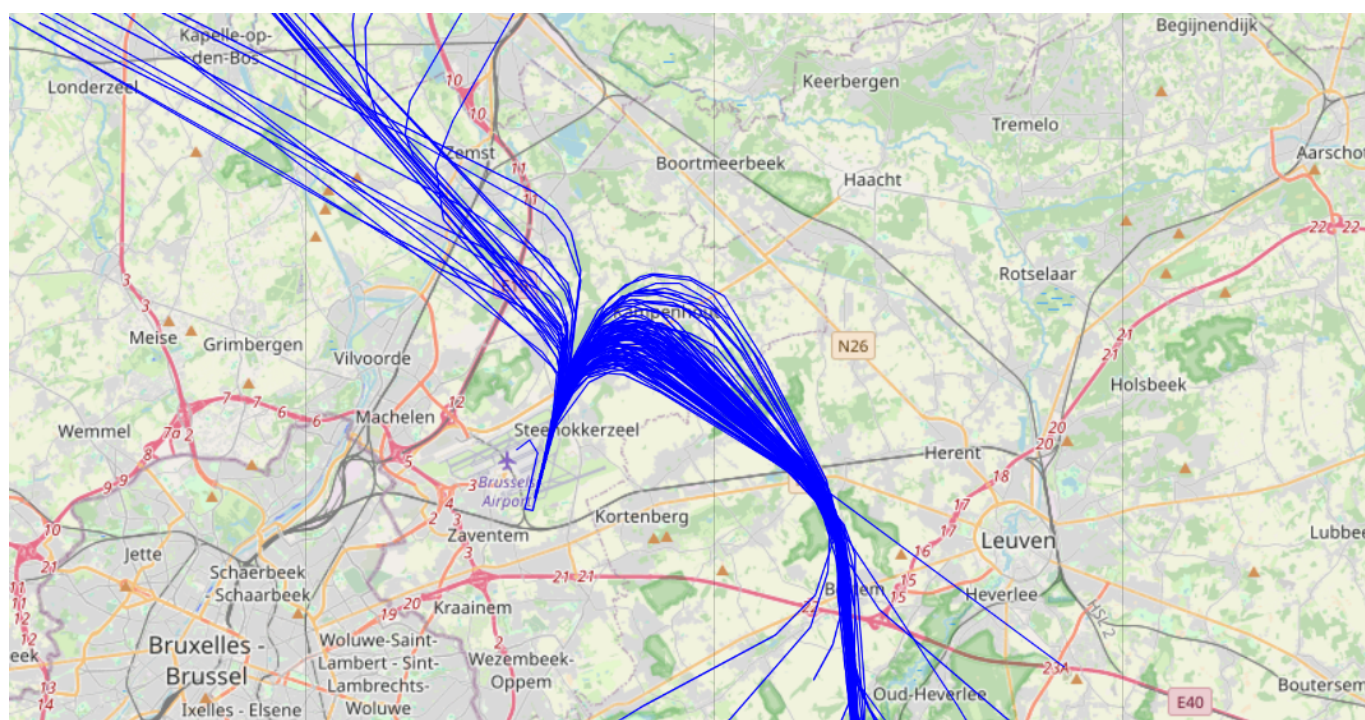
Depuis 2004, les départs depuis les autres pistes 01/07/19 de Bruxelles-National ne sont pas répartis équitablement, avec 70% des vols vers la balise d'Huldenberg pour seulement 30% des survols par le Nord ; sur décision du Ministre de l'époque, Bert Anciaux, sans doute pour favoriser sa région d'origine au Nord de Bruxelles.

Ainsi, les vols vers CIV (balise de Chièvres suivie pour les destinations France, Espagne, Portugal, Açores, Baléares, Maroc et Algérie) ont changé de côté en quittant le groupe du NORD pour rejoindre le groupe Sud-Est soit 70% de survols dans une même direction :

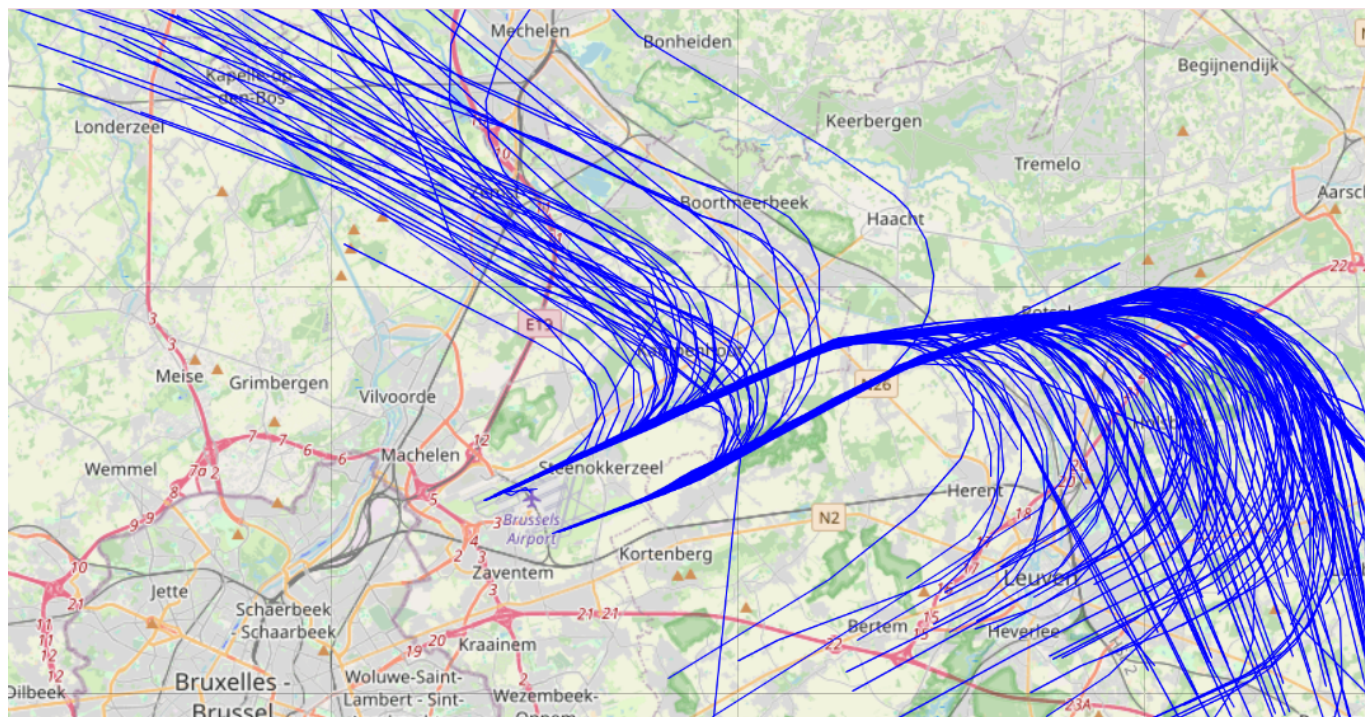
- Décollages 01 :
 - 30% virent à gauche vers NIK, HELEN et DENUT curieusement d'ailleurs à une altitude inédite de 1.800 pieds sans justification ;

- 70% virent à droite vers CIV, LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY.
- Décollages 07 :
 - 30% virent à gauche vers NIK, HELEN et DENUT ;
 - 70% virent à droite vers CIV, LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY en suivant la procédure spéciale LEUVEN RECHTDOOR.
- Décollages 19 unique :
 - 30% virent à droite vers NIK, HELEN et DENUT ;
 - 70% virent à gauche vers CIV, LNO, SPI, SOPOK, PITES et ROUSY.

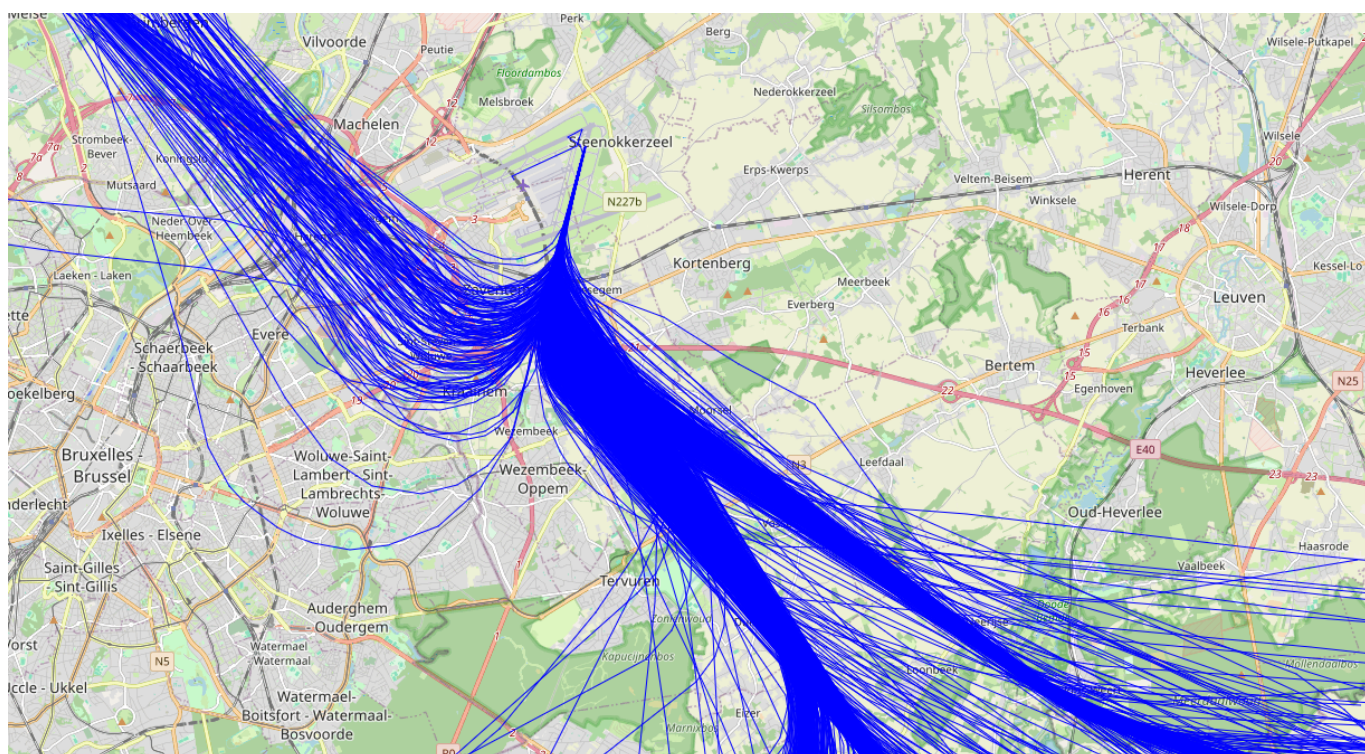
À noter que la nuit et le week-end toutefois en utilisation combinée 19 + 25R, les CIV partent de la 25R en suivant une procédure spéciale dans l'axe de la piste via le Canal de Bruxelles, ce qui donne une répartition suivante : 20% tout droit vers Bruxelles et 30% par le Nord en 25R, mais 50% par le Sud-Est en 19.



Tracé radar des décollages depuis la piste 01



Tracé radar des décollages depuis les pistes 07



Tracé radar des décollages depuis la piste 19



6. QUELLE RÉPARTITION ÉQUITABLE DES DÉCOLLAGES ?

Une gestion correcte et respectueuse de toutes les zones consisterait à ramener, depuis toutes les pistes, les décollages CIV dans le groupe NORD (avec les NIK, HELEN et DENUT) afin d'obtenir un rapport correct 50/50 pour les pistes 01, 07 et 19 selon la répartition équitable suivante des décollages :

- Piste 01 : 50% de virages vers la gauche et 50% vers la droite ;
- Piste 07 : 50% de virages vers la gauche et 50% vers la droite ;
- Piste 19 : 50% de virages vers la gauche et 50% vers la droite ;
- Piste 25R : la situation actuelle est équitablement répartie.

Pour les décollages 07, transférer les décollages CIV vers la gauche correspond d'ailleurs à la philosophie de la Cessation Environnementale qui a jugé que les virages gauches devaient aussi suivre la procédure Leuven Rechtdoor.

7. CONCLUSIONS

Tout déséquilibre dans la répartition des décollages sera ressenti comme une injustice ou une forme de discrimination.

Si on veut respecter l'égalité de traitement entre citoyens lors des décollages d'avions depuis Bruxelles-National, il est primordial de répartir équitablement, et donc parfaitement, les trajectoires des avions en fonction des destinations suivies à raison de moitié/moitié.

C'est évident que les départs vers la balise CIV doivent changer de côté depuis les procédures de décollage des pistes 01, 07 et 19.

Comme il est tout aussi logique qu'il est impossible de répartir équitablement (ne parlons plus jamais de disperser puisque c'est un principe fautif et donc interdit) les atterrissages, du fait que chaque avion doit être aligné et stabilisé depuis une longue distance dans l'axe final de la piste, afin aussi de permettre des descentes continues (CDO) à but environnemental et de moindre consommation en kérosène.

La répartition équitable des décollages depuis toutes les pistes, sans exceptions, est donc un principe correct qui respecte toutes les décisions de justice, mais qui met à égalité tous les riverains de Bruxelles-National sans concentration ni discrimination, et qui permet de ramener une sérénité indispensable dans le dossier des survols.



Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES

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