

RE-STABILISER LE TRAFIC AÉRIEN SUR LES PISTES PARALLÈLES 25, LES MEILLEURES DE L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL



RÉF : 7483-P

La durabilité de l'Aéroport de Bruxelles-National ne sera compétitive qu'exclusivement par une utilisation régulière des pistes 25, les plus longues et les mieux équipées

Analyse rédigée par
Philippe TOUWAIDE

Si on veut garantir la meilleure exploitation, la moins nuisible, du trafic aérien à l'Aéroport de Bruxelles-National, alors il faut s'efforcer de remettre la majorité des atterrissages et décollages sur les pistes parallèles et indépendantes 25R/L ; celles en fonction de quoi tout le monde est venu habiter à proximité de Zaventem.

L'imprécision actuelle des normes de vent, les changements continus de pistes, l'emploi de pistes plus courtes ou en mode unique, diminuent très fortement la capacité opérationnelle par heure de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Si l'Aéroport de Bruxelles-National veut rester compétitif, permettre un rôle de hub sans retards, assurer des correspondances sans délais, alors les autorités fédérales et régionales doivent admettre que seules l'usage des pistes 25 Right et Left permet d'atteindre un objectif de régularité du trafic.

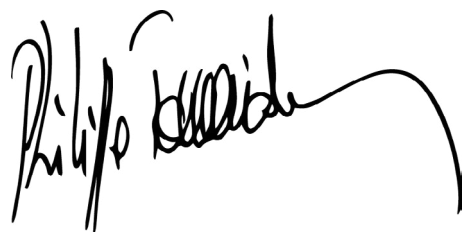
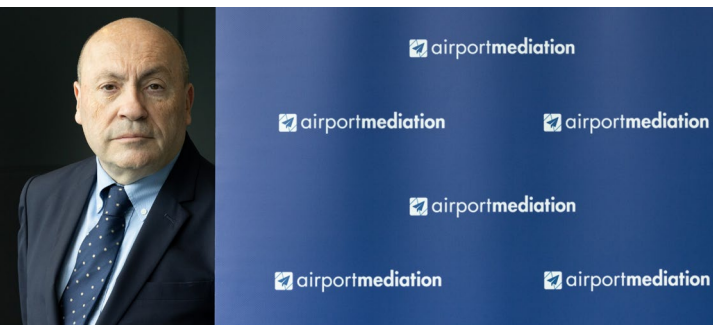
Les pistes 25R/L doivent redevenir la règle, les autres pistes 01, 07 et 19 l'exception par vent fort et soutenu de Nord, Est et Sud.

À l'atterrissage les pistes 25R/L survolent une zone non urbanisée et définie comme « non aedificandi », et en finale des zones agricoles et des champs de culture. Au décollage, la piste 25R est la seule configuration opérationnelle qui offre une répartition équitable, et donc équilibrée, en pourcentages entre le nombre d'avions qui virent vers la droite selon 4 procédures distinctes (NIK, HELEN, DENUT et CIV) et ceux qui virent vers la gauche en suivant 5 procédures concentrées jusqu'à Tervuren (LNO, SPI, PITES, ROUSY et SOPOK).

Il faut cesser de changer de pistes pour un oui ou pour un non, d'utiliser des pistes moins bien équipées et moins sécurisées pour un souffle de vent, il faut en revenir à la sérénité : utiliser les pistes les plus longues, indépendantes, les mieux équipées et les plus sécurisantes.

Seule l'utilisation des pistes 25 offre une répartition équitable au décollage, et les atterrissages 25 ne survolent aucune zone densément peuplée.

Le lundi 2 février 2026



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

1. LES AVANTAGES DES PISTES 25R/L

a. Longueur des pistes

- Piste 25 RIGHT : 3.638 mètres
- Piste 25 LEFT : 3.210 mètres
- Pistes 01/19 : 2.987 mètres

b. Système ILS

- Piste 25 RIGHT : CAT III B
- Piste 25 LEFT : CAT III B
- Piste 01 : CAT I

c. Atterrissage par faible visibilité

Catégorie	Hauteur de décision (DH)	Limite de RVR
Catégorie I	plus que 200 pieds	550 m ou 1.800 pieds
Catégorie II	moins que 200 pieds	350 m ou 1.200 pieds
Catégorie IIIa	moins que 100 pieds	200 m ou 700 pieds
Catégorie IIIb	moins que 50 pieds	50 m ou 150 pieds
Catégorie IIIc	aucune	aucune visibilité

d. Opérations indépendantes

- Pistes 25R/L : pistes parallèles et indépendantes sans croisements ;
- Pistes 01/19 : pistes dépendantes et croisent la piste 25L.

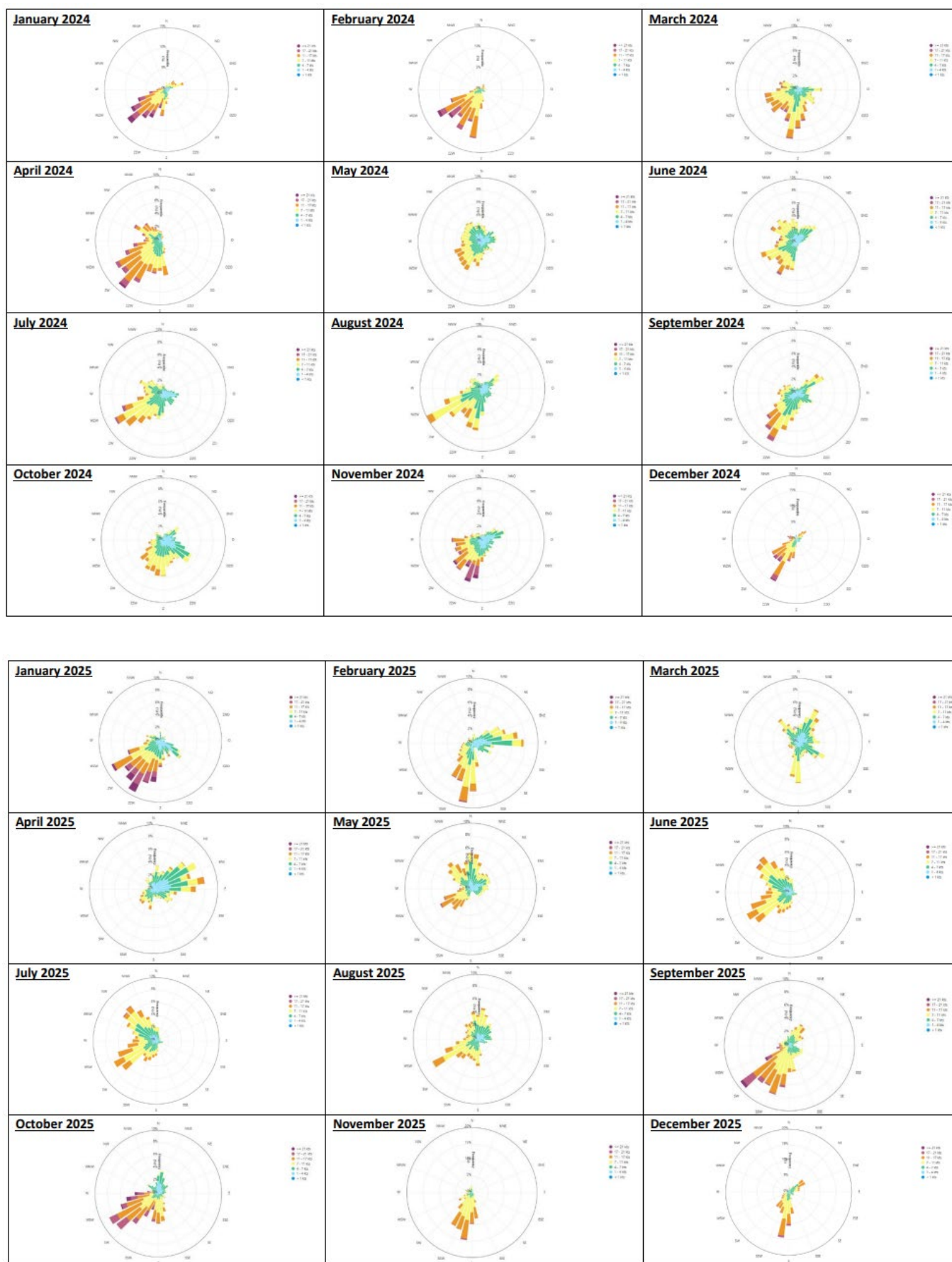
e. Capacité opérationnelle horaire

Runway Configuration		Declared IFR Capacity (movements/hour)		
Departures	Arrivals	Only Departures	Only Arrivals	Mixed Fleet
01	01	38	33	40
07L, 07R	01	34	27	54
07R	-	34	-	34
19	19	38	33	39
19,25R	25R	35	34	45
25R	25L,25R	41	68	75
25R	25R	41	34	41
-	07L	-	32	32
-	25L	-	34	34

f. Zones survolées en finale d'atterrissage

- Piste 25R : des champs et terres agricoles ;
- Piste 25L : des champs et terres agricoles ;
- Piste 01 : des zones urbanisées ;
- Pistes 07 : des zones urbanisées ;
- Piste 19 : des zones urbanisées.

g. Vents dominants



h. Atténuation du bruit

Seules les pistes 01, 07 et 19 correspondent à la définition de l'ICAO de la recommandation d'une norme de vent de maximum 5 nœuds.

Les pistes 25R/L ne sont pas préférentielles pour l'atténuation du bruit, mais le sont pour offrir une garantie de capacité opérationnelle suffisante de trafic par heure.

La recommandation de l'ICAO de maximum 5 nœuds ne s'applique donc pas du tout pour les pistes capacitaires préférentielles 25R/L.

La recommandation de l'ICAO est une avis, ce n'est donc ni une norme ni une valeur absolue qui devrait être imposée.

i. Absence d'interférences entre les trafics

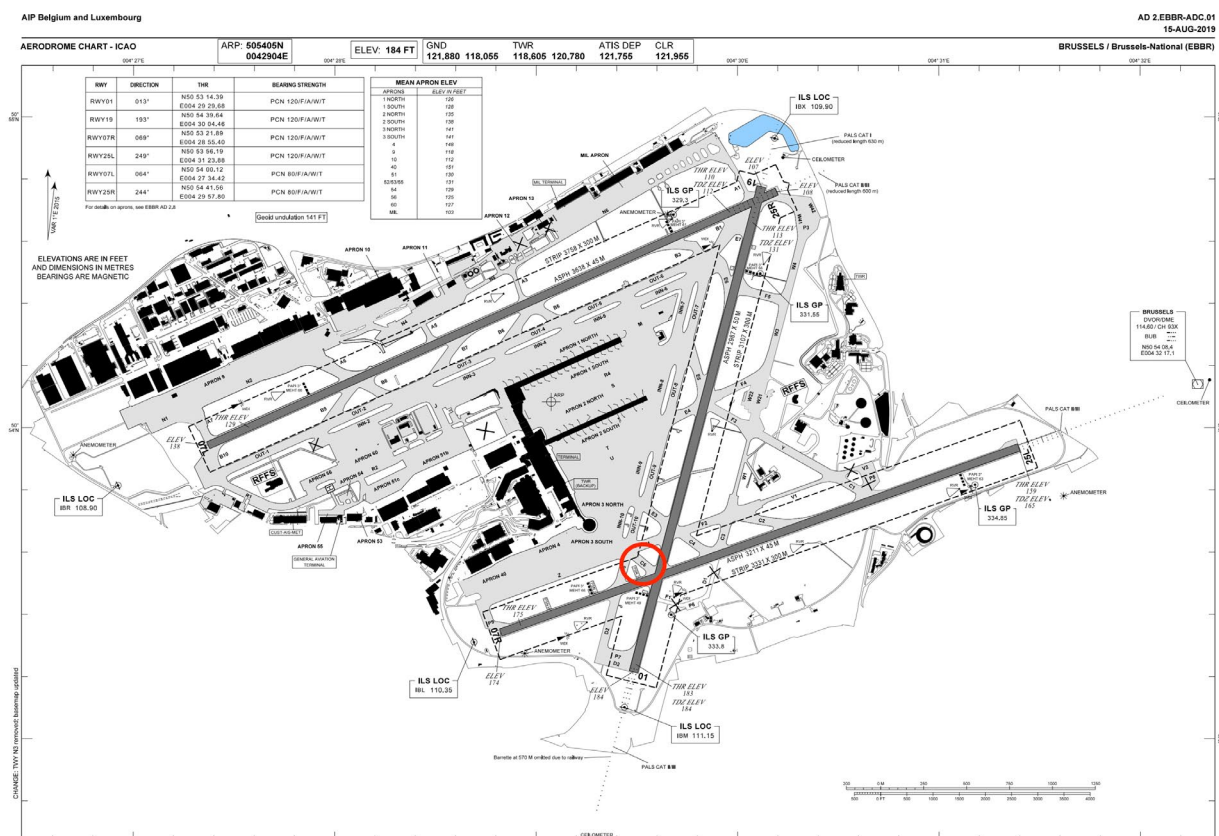
En 25R/L les trafics sont séparés, indépendants et parallèles. Un décollage de la piste 25R peut s'effectuer en même temps qu'un atterrissage sur la piste 25L.

Par contre, un décollage de la piste 07R en schéma alternatif, ne recevra l'autorisation de décoller qu'au moment où l'atterrissage 01 aura dépassé l'intersection C.5 de croisement entre les pistes 01 et 07R.

En schéma de piste unique 01, 07 ou 19 ; chaque décollage ne recevra une autorisation de se positionner sur la piste pour ensuite décoller qu'uniquement après que l'avion venant d'atterrir ait précisément quitté la piste en service.

23-07-2025, 09:05

opennav.com/diagrams/EBBR.svg



Re-stabiliser le trafic aérien sur les pistes parallèles 25, les meilleures de l'Aéroport de Bruxelles-National — RÉF : 7483-P

2. AUTRES CARACTÉRISTIQUES DES PISTES 25R OU 25L

- La piste 25R est la plus proche des terminaux aéroportuaires, et diminue donc fortement le temps de circulation des avions au sol ;
- La piste 25R est la seule équipée de nombreuses sorties à grande vitesse pour les avions, permettant une évacuation rapide hors de la piste ;
- Les pistes 25R et 25L ont des zones de sécurité en bout de piste ;
- Les pistes 25R et 25L ne créent ni conflit ni croisement de pistes ;
- En décollages 25R, la répartition du trafic est de 50/50 entre les départs vers le Nord par Diegem et Neder-over-Heembeek, et ceux par Diegem, Haren, Evere vers Woluwe ; c'est donc la seule piste de décollage qui offre une répartition équitable (sur les autres pistes c'est chaque fois 30% vers le Nord pour 70% vers le Sud-Est) ;
- Seules les pistes 25R/L sont orientées face aux vents dominants relevés à l'Aéroport de Bruxelles-National, lesquels proviennent en majorité de l'Ouest.



3. DÉFINIR CORRECTEMENT LES NORMES DE VENT POUR STABILISER L'USAGE DES PISTES 25R/L

Stabiliser l'usage des pistes 25R/L par une définition correcte des normes de vent, des valeurs de composantes de vent et des rafales de vent, comme le décrit l'instruction correcte, motivée et légale du 17 juillet 2013 :

- Seule les instructions des 15 mars 2012, 21 juin 2012 et 17 juillet 2013 n'ont pas été annulées ou déclarées illicites par les Cours et Tribunaux ;
- L'instruction du 16 décembre 2013 jugée illicite et fautive n'a toujours pas été retirée ;
- Le calcul à prendre en compte est exclusivement la composante de vent au départ des pistes 25R/L ;
- Le changement de pistes ne doit s'effectuer que si les valeurs de composantes de vent sont réellement, et donc effectivement, dépassées sur les pistes 25R/L ;
- Les mesures météorologiques doivent s'effectuer en temps réel, sur base des mesures et observations relevées aux anémomètres installés à proximité des diverses pistes de l'Aéroport de Bruxelles-National ;
- Les changements de pistes ne peuvent pas s'effectuer sur base de prévisions ou d'estimations météo ;
- Les données météo doivent être surveillées très régulièrement ;
- Le délai préalable pour un changement de pistes doit être raisonnable et ne peut être de 6 heures en anticipation ;
- La procédure de changement de pistes et d'adaptation de l'orientation des flux de trafic prend effectivement au moins 30 minutes ;
- Le retour au système préférentiel capacitair 25R/L doit s'effectuer immédiatement dès que le vent faiblit de façon prolongée.



4. QUANT À LA MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DU VENT, DES RAFALES ET DES COMPOSANTES

- C'est la composante de vent qui détermine la piste utilisée ;
- La limite de composante de vent sur la piste 25R doit être atteinte mais pas dépassée ; la piste de référence étant uniquement la piste 25R ;
- La petite rafale de vent instantanée et inférieure à 5 nœuds ne doit pas être additionnée à la vitesse moyenne du vent ;
- Une certaine confusion entre vitesse moyenne du vent et vitesse maximale du vent a été constatée à l'Aéroport de Bruxelles-National, avec une vitesse maximale à peine supérieure à souvent 2 à 3 nœuds par rapport à une vitesse moyenne sous 7 nœuds, mais un écart de 2 à 3 nœuds est bien une petite rafale qui ne doit pas être prise en compte dans le calcul final ;
- Tout vent qui souffle en permanence au-delà de 10 nœuds est un vent qui souffle en rafales ;
- En 2003, la norme de composante de vent pour ne plus opérer en piste 25R était de 10 nœuds rafales incluses, permettant de voler jusqu'à 9.99 nœuds de vitesse moyenne avec de petites rafales de maximum 4.99 nœuds ; donc potentiellement 14.98 nœuds avec de petites rafales. Cette norme 10 + 5 a été demandée par toutes les compagnies aériennes belges, avec l'accord des pilotes et des associations, et validée par le DGTA et par skeyes ;
- En 2013, la norme de composante de vent pour ne plus opérer en piste 25R était de 7 nœuds rafales incluses, permettant de voler jusqu'à 6.99 nœuds de vitesse moyenne avec de petites rafales de maximum 4.99 nœuds ; donc potentiellement 11.98 nœuds avec de petites rafales ;
- Difficile de croire que la norme 7 + 5 de 2013 serait si dangereuse et constituerait une atteinte à la sécurité du trafic aérien ; alors que la norme de 10 + 5 de 2003 n'a suscité aucune contestation ;
- On ne volera jamais jusqu'à 12 nœuds de vent constant, puisque tout vent supérieur à 10 nœuds est un vent qui souffle en rafales et induit un changement de pistes ;
- La F.A.A. a défini une composante maximale de vitesse moyenne du vent arrière à maximum 10 nœuds de vent constant, la norme de 7 nœuds est sous cette limite de la F.A.A. ;
- La majorité des avions commerciaux sont certifiés par les constructeurs comme pouvant voler avec une composante de vent arrière de 15 nœuds de vitesse moyenne constante.

5. CONCLUSIONS

- Les pistes 25R/L sont bien les meilleures pistes de l'Aéroport de Bruxelles-National ;
- Toute l'urbanisation autour de l'Aéroport de Bruxelles-National depuis 1958 s'est réalisée sur base d'une utilisation principale des pistes 25R/L ;
- Le couloir final d'approche vers les pistes 25R/L est non bâti et non habité ;
- Les pistes 25R/L créent très peu de nuisances à l'atterrissage ;
- Recentrer le trafic sur les pistes 25R/L évite de survoler des zones urbanisées en atterrissages 01, 07 et 19 ;
- Seuls les décollages 25R sont équitablement répartis sans concentration du trafic sur une seule zone ;
- Le trafic peut s'écouler sans retards depuis les pistes 25R/L puisque les atterrissages et décollages sont parallèles et indépendants ;
- Les pistes 25R/L sont bien les mieux équipées, les plus longues et les plus sécurisantes ;
- La sérénité impose de remettre la majorité du trafic aérien sur les pistes parallèles et indépendantes 25R/L de l'Aéroport de Bruxelles-National.



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



 airportmediation.be
 airportmediation@mobilit.fgov.be

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Arrêté Royal du 15 Mars 2002
Rue du Progrès, 56 à 1210 BRUXELLES