

**RAADGEVENDE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUXRAAD**

---

27 februari 2012

**De luchtverkeersleiding**

**VERSLAG**

NAMENS DE DE VERENIGDE COMMISSIES VOOR  
FINANCIËN EN MOBILITEIT, VOOR  
BUITENLANDSE VRAAGSTUKKEN EN VOOR  
GRENSOVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING

UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER MICHEL LEBRUN <sup>(1)</sup>

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE  
CONSULTATIF  
DE BENELUX**

---

27 février 2012

**Le contrôle aérien**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS RÉUNIES DES  
FINANCES ET DE LA MOBILITÉ, DES PROBLÈMES  
EXTÉRIEURS ET DE LA COOPÉRATION  
TRANSFRONTALIÈRE

PAR  
M. MICHEL LEBRUN <sup>(1)</sup>

(1) Samenstelling van de commissies:

- a) Commissie Financiën en Mobiliteit  
Voorzitter: de h. Draps  
Leden: de hh. Collard, Collignon, Lebrun, Negri, Roth  
en Verougstraete
- b) commissie Buitenlandse Vraagstukken  
Voorzitter: de h. Hendrickx  
Leden: de hh. Angel, Bettel, mevr. Detiège, de h. Roegiers,  
mevr. Tilmans en de h. Tommelein
- c) commissie Grensoverschrijdende Samenwerking  
Voorzitter: de h. van Bochove  
Leden: de hh. Biskop, Collignon, Defossé, Negri, Oberweis Si-  
quet en Tommelein.

(1) Composition des commissions:

- a) Commission Finances et Mobilité  
Président: M. Draps  
Membres: MM. Collard, Collignon, Lebrun, Negri, Roth et  
Verougstraete
- b) Commission des Problèmes extérieurs  
Président: M. Hendrickx  
Membres: MM. Angel, Bettel, Mme. Detiège, M. Roegiers,  
Mme. Tilmans et M. Tommelein
- c) commission Coopération transfrontalière  
Président: M. van Bochove  
Membres: MM Biskop, Collignon, Defossé, Negri, Oberweis,  
Siquet et Tommelein.

**VAST SECRETARIAAT  
VAN DE INTERPARLEMENTAIRE BENELUXRAAD  
PALEIS DER NATIE — BRUSSEL**

**SECRETARIAT PERMANENT  
DU CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE DE BENELUX  
PALAIS DE LA NATION — BRUXELLES**

Dames en Heren,

Uw commissies voor Financiën en Mobiliteit, voor Buitenlandse vraagstukken en voor Grensoverschrijdende Samenwerking hebben naar aanleiding van de bespreking van het thema “De luchtverkeersleiding” op 1 juli 2011 een werkbezoek gebracht aan de controletoren en het luchtverkeersleidingcentrum (CANAC) van Belgocontrol te Steenokkerzeel; op 14 oktober heeft een hoorzitting plaatsgevonden met de heer Luc Tytgat, Directeur “Single Sky” bij Eurocontrol, en de heren Frank Durinckx, directeur-generaal, Patrick Vanheyste, directeur, en Raoul Verschueren, financieel expert bij het Directoraat-generaal Luchtvaart van België; en op 28 november 2011 werd een werkbezoek gebracht aan de luchthaven van Luik.

Een ontwerp van aanbeveling werd besproken tijdens de vergadering van 3 februari 2012.

### **I. WERKBEZOEK VAN 1 JULI 2011 AAN BELGOCONTROL**

De leden van de commissies werden ontvangen door de heer Frank Van Wonterghem die hen de werking van Belgocontrol heeft uiteengezet, alsook een rondleiding van de site heeft gegeven.

#### *A. Over Belgocontrol'*

##### A. 1. Algemeen

Met ingang van 2 oktober 1998 werd de Regie der Luchtwegen omgevormd tot Belgocontrol, een autonoom overheidsbedrijf.

Overeenkomstig artikel 170 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven<sup>2</sup> werd Belgocontrol belast met de volgende opdrachten:

1° de veiligheid van het luchtverkeer waarborgen in het luchtruim waarvoor de Belgische Staat verantwoordelijk is;

2° op de luchthaven Brussel-Nationaal de bewegingen van de luchtvaartuigen controleren bij

<sup>1</sup> [http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Corporate\\_NL](http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Corporate_NL)

<sup>2</sup> Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, *B.S.* 27 maart 1991.

Mesdames, Messieurs,

Vos commissions des Finances et de la Mobilité, des Problèmes extérieurs et de la Coopération transfrontalière ont, dans le cadre de l'examen du thème du “Contrôle aérien”, effectué le 1<sup>er</sup> juillet 2011 une visite de travail à la tour de contrôle et au centre de contrôle aérien (CANAC) de Belgocontrol à Steenokkerzeel; le 14 octobre a eu lieu une audition de M. Luc Tytgat, directeur de “Single Sky” chez Eurocontrol, et de MM. Frank Durinckx, directeur général, Patrick Vanheyste, directeur, et Raoul Verschueren, expert financier de la Direction générale Transport aérien de Belgique; et le 28 novembre 2011, une visite de travail a été effectuée à l'aéroport de Liège.

Un projet de recommandation a été discuté lors de la réunion du 3 février 2012.

### **I. VISITE DE TRAVAIL DU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2011 À BELGOCONTROL**

Les membres des commissions ont été reçus par M. Frank Van Wonterghem, qui leur a exposé le fonctionnement de Belgocontrol et leur a également fait visiter le site.

#### *A. À propos de Belgocontrol'*

##### A. 1. Généralités

Le 2 octobre 1998, la Régie des voies aériennes est devenue Belgocontrol, une entreprise publique autonome.

Conformément à l'article 170 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques<sup>2</sup>, Belgocontrol a été chargée des missions suivantes:

1° assurer la sécurité de la navigation aérienne dans les espaces aériens dont l'État belge est responsable;

2° assurer à l'aéroport de Bruxelles-National le contrôle des mouvements des aéronefs en

<sup>1</sup> [http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Corporate\\_NL](http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Corporate_NL)

<sup>2</sup> Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, *M.B.* 27 mars 1991.

de nadering, de landing, het opstijgen en op de landingsen rolbanen, alsook de geleiding van de luchtvaartuigen op de platforms;

3° aan de politie-, luchtvaart- en luchthaveninspectie-diensten inlichtingen verschaffen betreffende de luchtvaartuigen, de besturing, de bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan;

4° weerkundige inlichtingen verschaffen voor de luchtvaart, alsook telecommunicatiediensten of andere diensten verstrekken die verband houden met de activiteiten genoemd in 1° en 2°.

De activiteiten genoemd in 1° tot 3°, zijn taken van openbare dienst.

Belgocontrol verzekert aldus de veiligheid van het luchtverkeer in het gecontroleerde burgerlijke luchtruim boven België en het Groothertogdom Luxemburg waarvoor België verantwoordelijk is, alsook op de vijf Belgische openbare luchthavens. Belgocontrol ontvangt enerzijds de landingsrechten van de luchthaven van Zaventem en anderzijds de “en route–heffingen” voor de controle van de luchtveiligheid van dit luchtruim.

Zijn activiteitszone strekt zich *in concreto* uit van de grond — op het niveau van de luchthavens van Brussel-Nationaal, Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende — tot op vliegniveau 245 (8 000 meter) boven België en van vliegniveau 135<sup>3</sup> tot 245 (van 4 500 tot 8 000 meter) voor het Groothertogdom Luxemburg. Het verkeersleidingsgebied boven het vliegniveau 245 (8 000 meter) behoort tot de bevoegdheid van het luchtverkeersleidingscentrum van Eurocontrol te Maastricht (Nederland), aan wie België de bevoegdheid voor de controle van het hogere luchtruim heeft overgedragen.<sup>4</sup>

Jaarlijks controleert Belgocontrol circa 530 000 bewegingen.

Meer dan 900 mensen waaronder 400 luchtverkeersleiders, zijn actief bij Belgocontrol.

Belgocontrol is als autonoom overheidsbedrijf onderworpen aan de wetten op het gebruik van de

<sup>3</sup> Sinds 10 maart 2011 verzekert Belgocontrol de luchtverkeersleiding van vliegniveaus 145/165 tot 245 voor het Groothertogdom Luxemburg.

<sup>4</sup> Belgocontrol, Jaarverslag 2010  
[http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/AttachmentsByTitle/annual-report-2010\\_NL.pdf/\\$FILE/annual-report-2010\\_NL.pdf](http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/AttachmentsByTitle/annual-report-2010_NL.pdf/$FILE/annual-report-2010_NL.pdf)

approche, à l’atterrissage, au décollage et sur les pistes et les voies de circulation, ainsi que le guidage des aéronefs sur les aires de trafic;

3° fournir aux services de police et d’inspection aéronautique et aéroportuaire des informations relatives aux aéronefs, à leur pilotage, à leurs mouvements et aux effets observables de ceux-ci;

4° fournir des informations météorologiques pour la navigation aérienne, ainsi que des services de télécommunications ou autres services liés aux activités visées aux 1° ou 2°.

Les activités visées aux 1° à 3° sont des missions de service public.

Belgocontrol assure ainsi la sécurité de la navigation aérienne dans l’espace aérien contrôlé civil situé au-dessus de la Belgique et du grand-duché de Luxembourg et dont la Belgique est responsable, ainsi que sur les cinq aéroports publics belges. Belgocontrol perçoit, d’une part, les droits d’atterrissage de l’aéroport de Zaventem et, d’autre part, les redevances “en route” pour le contrôle de la sécurité aérienne de cet espace aérien.

Concrètement, sa zone d’activité s’étend du sol — au niveau des aéroports de Bruxelles-National, d’Anvers, de Charleroi, de Liège et d’Oostende — jusqu’au niveau de vol 245 (8 000 mètres) au-dessus de la Belgique et du niveau de vol 135<sup>3</sup> jusqu’au niveau de vol 245 (de 4 500 à 8 000 mètres) pour le grand-duché de Luxembourg. La zone de contrôle aérien au-dessus du niveau de vol 245 (8 000 mètres) relève de la compétence du centre de contrôle aérien d’Eurocontrol à Maastricht (Pays-Bas), auquel la Belgique a cédé la compétence de contrôle de l’espace aérien supérieur.<sup>4</sup>

Belgocontrol contrôle annuellement quelque 530 000 mouvements.

Plus de 900 personnes, dont 400 contrôleurs aériens, sont actives au sein de Belgocontrol.

En tant qu’entreprise publique autonome, Belgocontrol est soumise aux lois sur l’emploi des

<sup>3</sup> Depuis le 10 mars 10 2011, Belgocontrol assure le contrôle aérien des niveaux de vol 145/165 à 245 pour le grand-duché de Luxembourg.

<sup>4</sup> Belgocontrol, Rapport annuel 2010  
[http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/AttachmentsByTitle/annual-report-2010\\_FR.pdf/\\$FILE/annual-report-2010\\_FR.pdf](http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/AttachmentsByTitle/annual-report-2010_FR.pdf/$FILE/annual-report-2010_FR.pdf)

talen in bestuurszaken. Er zijn dus taalkaders. De luchtverkeersleiders van Belgocontrol worden niet verondersteld in contact te komen met het publiek in de zin van voormelde taalwetten. Bovendien legt de internationale reglementering de kennis van het Engels op aan de luchtverkeersleiders voor elke operationele communicatie. In dit verband kan verwezen worden naar het koninklijk besluit van 30 juni 2008 tot regeling van de kennis van de Engelse taal in de burgerluchtvaart.

Belgocontrol heeft een eigen opleidingscentrum dat ook ter beschikking staat van niet-Belgische verkeersleiders. De cursussen verlopen in het Engels.

Belgocontrol beschikt ook over een meteorologische dienst.

#### A.2. De controletoren<sup>5</sup>

De controletoren van Brussel-Nationaal werd in december 2004 in dienst gesteld.

De toren laat toe om de meest recente technologie inzake torenverkeersleiding optimaal te integreren, het zicht van de verkeersleiders te optimaliseren, de ergonomie van de werkposten volledig op punt te stellen en de diensten betrokken bij het beheer van het luchtverkeer in eenzelfde gebouw onder te brengen. Deze diensten bestaan uit de verkeersleiding en ATS management, AMS (*Airport Movement System*) software-ontwikkelingen, de mete- en luchtvaartinlichtingendiensten.

#### A.3. CANAC 2: het luchtverkeersleidingcentrum<sup>6</sup>

CANAC 2, dat in november 2009 in gebruik werd genomen, is het nieuwe luchtverkeersleidingcentrum (ACC – *Area Control Centre*) van Belgocontrol. CANAC 2 is eveneens het systeem voor het beheer van het luchtverkeer van de verkeersstorens van de vijf Belgische openbare luchthavens:

langues en matière administrative. Il y a donc des cadres linguistiques. Les contrôleurs aériens ne sont pas supposés entrer en contact avec le public au sens de la législation linguistique précitée. En outre, la réglementation internationale impose aux contrôleurs aériens la connaissance de l'anglais pour toute communication opérationnelle. À cet égard, il est fait référence à l'arrêté royal du 30 juin 2008 réglementant la connaissance de la langue anglaise dans l'aviation civile.

Belgocontrol a son propre centre de formation, qui est également à la disposition de contrôleurs aériens non belges. Les cours se donnent en anglais.

Belgocontrol dispose aussi d'un service météorologique.

#### A.2. La tour de contrôle<sup>5</sup>

La tour de contrôle de Bruxelles-National a été mise en service en décembre 2004.

La tour permet d'intégrer de manière optimale les technologies de contrôle aérien les plus récentes, de maximiser la visibilité des contrôleurs, de repenser complètement l'ergonomie des postes de travail et de regrouper dans un même bâtiment les services impliqués dans la gestion du trafic aérien. Ces services comprennent le contrôle aérien, le management ATS, le développement de l'AMS (*Airport Movement System*), le développement de logiciels et les services d'information aéronautique et météorologique.

#### A.3. CANAC 2: le centre de contrôle aérien<sup>6</sup>

CANAC 2, qui est opérationnel depuis novembre 2009, est le nouveau centre de contrôle aérien (ACC – *Area Control Centre*) de Belgocontrol. CANAC 2 est aussi le système de gestion du trafic aérien qui équipe ce nouveau centre ainsi que les tours de contrôle des cinq aéroports publics

<sup>5</sup> [http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Tower\\_NL](http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Tower_NL)

<sup>6</sup> [http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/CANAC-2-air-traffic-control-center\\_NL](http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/CANAC-2-air-traffic-control-center_NL)

<sup>5</sup> [http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Tower\\_FR](http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Tower_FR)

<sup>6</sup> [http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/CANAC-2-air-traffic-control-center\\_FR](http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/CANAC-2-air-traffic-control-center_FR)

Brussel-Nationaal, Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende<sup>7</sup>.

Het klaverblad concept omvat het luchtverkeersleidingcentrum en de verkeersstorens in een dynamisch geheel gericht op het tactische beheer van de luchtverkeersstromen.

### B. De herdefiniëring van het luchtruim (FAB)

Belgocontrol werkt voorts actief mee aan de verplichting om het luchtruim in te delen in functionele luchtruimblokken (FAB = *Functional Airspace Blocks*).

Het doel van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim is om het beheer van het luchtverkeer (ATM) in Europa te reorganiseren in een soepel, geharmoniseerd en homogeen netwerk, over de landsgrenzen heen en dat bestaat uit functionele luchtruimblokken (FAB). Om dit nieuwe Europese ATM-netwerk op te richten en de capaciteit, de veiligheid en de economische efficiëntie te verhogen, moeten de lidstaten functionele luchtruimblokken creëren (FAB) (verordening (CE) 551/2004 inzake het luchtruim). De FAB's moeten gebaseerd zijn op de operationele behoeften, en moeten het burgerlijke en militaire luchtruim integreren, zonder rekening te houden met de landsgrenzen.<sup>8</sup>

Op 2 december 2010 hebben de ministers van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland bevoegd voor transport te Brussel een Verdrag getekend voor de oprichting van FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*). Dit Verdrag is ook door de militaire autoriteiten ondertekend.

Het Verdrag moet ervoor zorgen dat het centrale luchtruim in Europa efficiënter geregeld wordt. Het FABEC-verdrag is een belangrijke stap in de ontwikkeling van het *Single European Sky*-project.

<sup>7</sup> Wat de regionale luchthavens betreft, is Belgocontrol door de wet gehouden om er haar diensten te verlenen overeenkomstig het samenwerkingsakkoord gesloten op 30 november 1989 tussen de Staat, optredend voor de Regie der Luchtwezen, en de gewesten.

<sup>8</sup> [http://www-test.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Single\\_European\\_Sky\\_NL~airspace\\_NL](http://www-test.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Single_European_Sky_NL~airspace_NL)

belges: Bruxelles-National, Anvers, Charleroi, Liège et Ostende<sup>7</sup>.

Le concept englobe le centre de contrôle aérien et les tours de contrôle dans un ensemble dynamique qui facilite la gestion tactique des flux de trafic aérien.

### B. La reconfiguration de l'espace aérien (FAB)

Belgocontrol participe par ailleurs activement à l'obligation de découper l'espace aérien en blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB = *Functional Airspace Blocks*).

L'objectif du Ciel unique européen est de réorganiser la gestion du trafic aérien (ATM) en Europe sous la forme d'un réseau flexible, harmonisé et homogène, indépendant des frontières nationales et constitué de blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB). Pour créer ce nouveau réseau ATM européen et obtenir plus de capacité, de sécurité et d'efficacité économique, les États membres de l'UE doivent créer ces blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB) (règlement (CE) 551/2004 sur l'espace aérien). Les FAB doivent être basés sur les besoins opérationnels, intégrer les espaces aériens civils et militaires, sans tenir compte des frontières nationales.<sup>8</sup>

Le 2 décembre 2010, les ministres belge, allemand, français, luxembourgeois, néerlandais et suisse, compétents pour le transport ont signé à Bruxelles un traité en vue de créer le FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*). Ce traité a également été signé par les autorités militaires.

Le traité doit faire en sorte que l'espace aérien central en Europe soit réglé plus efficacement. Le traité FABEC constitue une étape importante dans le développement du projet Ciel unique européen.

<sup>7</sup> En ce qui concerne les aéroports régionaux, Belgocontrol est tenue par la loi d'offrir ses services conformément à l'accord de coopération conclu le 30 novembre 1989 entre l'État, agissant pour la Régie des voies aériennes, et les communes.

<sup>8</sup> [http://www-test.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Single\\_European\\_Sky\\_NL~airspace\\_NL](http://www-test.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Single_European_Sky_NL~airspace_NL)

De zes landen gaan hun luchtruim functioneel opdelen in blokken om zo tot een efficiënter vliegverkeer te komen. Concreet gaat het om ongeveer 1,7 miljoen vierkante kilometer waarin nu al 55 % van het Europese vliegverkeer, goed voor jaarlijks zes miljoen vluchten, plaatsvindt. Het zal het derde functioneel gezamenlijk luchtruim worden in Europa. Het Verenigd Koninkrijk en Ierland hebben al zo'n luchtruim, alsook Denemarken en Zweden.

Het Europese luchtruim bestaat momenteel uit 650 sectoren die gecontroleerd worden vanuit een 50-tal *air traffic control centres*. Het grote nadeel van zo'n versnipperd luchtruim is dat vliegtuigen nu niet in een rechte lijn kunnen vliegen, maar via verschillende punten moeten gaan. Deze inefficiënte manier van vliegen kost de Europese luchtvaartsector naar schatting één miljard euro per jaar en een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 12 %. Een gezamenlijk luchtruim zal dus kostenbesparend zijn.<sup>9</sup>

Verder is er ook het project "Belgian Airspace Reorganisation" dat een verticale uitbreiding onderzoekt van het hogere Belgisch-Luxemburgse luchtruim, tot op vliegniveau 315 (31 500 voet). Momenteel wordt de controle daarvan verzekerd door het luchtverkeerscentrum van Eurocontrol te Maastricht (MUAC). Dit zou ook meer inkomsten scheppen voor Belgocontrol.

Les six pays vont diviser leur espace aérien en blocs de manière fonctionnelle afin d'accroître l'efficacité du trafic aérien. Concrètement, il s'agit d'environ 1,7 million de kilomètres carrés, où se déroulent déjà actuellement 55 % du trafic aérien européen, ce qui représente annuellement six millions de vols. Ce sera le troisième espace aérien fonctionnel en Europe. Le Royaume-Uni et l'Irlande possèdent déjà un espace aérien de ce type, au même titre que le Danemark et la Suède.

L'espace aérien européen se compose actuellement de 650 secteurs, qui sont contrôlés à partir d'une cinquantaine de centres de contrôle du trafic aérien. Le grand inconvénient d'un tel espace aérien morcelé réside dans le fait que les avions ne peuvent actuellement pas voler en ligne droite, mais doivent passer par différents points. Selon une estimation, cette façon inefficace de voler coûte un milliard d'euros par an au secteur aéronautique européen, de même qu'une émission de CO<sub>2</sub> de 12 %. Un espace aérien commun permettra donc de réaliser des économies.<sup>9</sup>

Il y a par ailleurs aussi le projet "*Belgian Airspace Reorganisation*", qui étudie un élargissement vertical de l'espace aérien belgo-luxembourgeois supérieur, jusqu'au niveau de vol 315 (31 500 pieds). À l'heure actuelle, le contrôle de cet espace est assuré par le centre de trafic aérien d'Eurocontrol à Maastricht (MUAC). Cet élargissement générerait également des revenus supplémentaires pour Belgocontrol.

<sup>9</sup> <http://www.flightlevel.be/4353/zes-landen-tekenen-verdrag-ter-oprichting-fabec>

<sup>9</sup> <http://www.flightlevel.be/4353/zes-landen-tekenen-verdrag-ter-oprichting-fabec>

II. Hoorzitting van 14 oktober 2011 met de heer Luc Tytgat, Directeur “*Single Sky*” bij Eurocontrol, en de heren Frank Durinckx, directeur-generaal, Patrick Vanheyste, directeur, en Raoul Verschueren, financieel expert bij het Directoraat-generaal Luchtvaart van België

#### A. Uiteenzettingen

A.1. Uiteenzetting van de heer Luc Tytgat, Directeur “*Single Sky*” bij Eurocontrol

De heer Tytgat, directeur van “*Single Sky*” bij Eurocontrol, geeft een uiteenzetting over de stand van zaken van het project “*Single European Sky*”, het FABEC-Verdrag, de “*en route*” heffingen en de samenwerking met de militaire luchtverkeersleiding.

#### 1. De “*Single European Sky*”

Eurocontrol werd in 1963 opgericht. 39 Staten hebben zich aangesloten.

In 2004 heeft de EU een eerste wetgevend pakket maatregelen aangenomen met betrekking tot de “*Single European Sky*” (SES I). Eind 2009 werd een tweede pakket maatregelen van kracht (SES II).

Eurocontrol werd door de Europese Unie erkend als een noodzakelijk technisch instrument inzake luchtverkeersleiding en heeft sindsdien meer juridische slagkracht en instrumenten gekregen om zijn taken waar te maken.

In december 2010 werd het FABEC-verdrag ondertekend. Dit Verdrag schept tussen een beperkt aantal Staten een kader om prestaties te verbeteren inzake veiligheid, ecologische duurzaamheid, capaciteit en kostenefficiëntie.

Vanaf 2012 treden de performantieplannen, opgesteld door de lidstaten, in werking. Op verzoek van de Europese Commissie zal Eurocontrol erover waken dat de kosten voor de luchtverkeersleiding niet zullen oplopen. Momenteel bedraagt de jaarlijkse kostprijs 8 miljard euro.

Eurocontrol heeft wat de implementatie van de “*Single European Sky*” tabellen opgesteld voor de landen van Benelux met prestatiemetingen. De luchtvaartveiligheid moet op een geharmoniseerde

II. Audition du 14 octobre 2011 de M. Luc Tytgat, directeur de “*Single Sky*” chez Eurocontrol, et de MM. Frank Durinckx, directeur général, Patrick Vanheyste, directeur, et Raoul Verschueren, expert financier de la Direction générale Transport aérien de Belgique

#### A. Exposés

A.1. Exposé de M. Luc Tytgat, directeur de “*Single Sky*” chez Eurocontrol

M. Tytgat, directeur de “*Single Sky*” chez Eurocontrol, fait un exposé sur l'état d'avancement du projet “*Single European Sky*” (Ciel unique européen), le Traité FABEC, les redevances “*en route*” et la coopération avec le contrôle aérien militaire.

#### 1. Le “*Single European Sky*”

Eurocontrol a été créé en 1963 et 39 États y ont adhéré.

En 2004, l'UE a adopté un premier paquet législatif de mesures relatives au “*Single European Sky*” (SES I). Fin 2009, un second paquet de mesures est entré en vigueur (SES II).

Eurocontrol a été reconnu par l'Union européenne comme un instrument technique nécessaire en matière de contrôle aérien et s'est vu offrir une plus grande assise juridique et davantage de moyens pour assurer ses missions.

Le Traité FABEC a été signé en décembre 2010. Ce Traité crée entre un nombre limité d'États un cadre permettant d'améliorer les performances en matière de sécurité, de durabilité écologique, de capacité et de maîtrise des coûts.

Les plans de performance, établis par les États membres, entreront en vigueur à partir de 2012. À la demande de la Commission européenne, Eurocontrol veillera à ce que les coûts du contrôle aérien n'augmentent pas. À l'heure actuelle, le coût annuel s'élève à 8 milliards d'euros.

Pour la mise en œuvre du Ciel unique européen, Eurocontrol a établi pour les pays du Benelux des tableaux comprenant une série de mesures de performance. La sécurité du trafic aérien doit être

wijze worden gecontroleerd. Het gebruik van radars en het ter beschikking stellen van het luchtruim (*flexible use of aerospace*) zijn evenzeer items waar een geharmoniseerde toepassing op zijn plaats is. Eurocontrol heeft de prestaties van de drie landen op deze terreinen in kaart gebracht zodat men een beeld krijgt van de naleving van de Europese voorschriften op het gebied van luchtvaartveiligheid.

## 2. Het FABEC – verdrag

In Maastricht is er een Europees controlecentrum (MUAC), beheerd door Eurocontrol. Hier worden de hogere Europese vliegroutes boven de landen van de Benelux en het noorden van Duitsland geïntegreerd. In 2010 werden 1,45 miljoen vluchten gevolgd. De jaarlijkse kostprijs van het centrum in Maastricht bedraagt 139 miljoen euro. Eurocontrol staat in voor het tariefsysteem. In 2010 werd een bedrag van ongeveer 402 miljoen euro geïnd.

Wanneer we de vergelijkende tabel van de kosten voor luchtverkeersleiding analyseren, merken we dat de kosten voor Belgocontrol hoog oplopen. Dit heeft te maken met de verfijnde controle, de dichtheid en de complexiteit van het verkeersnet. De aard van de prestatie zorgt voor de hoge kostprijs. In Nederland liggen de kosten om dezelfde redenen ongeveer even hoog. De kosten verschillen naargelang de plaats waar men zich in het luchtruim bevindt.

Er komen een 9-tal functionele airspace blocks (FAB) binnen Europa. Deze gemeenschappelijke functionele ruimteblokken impliceren eveneens een gemeenschappelijk kader voor de diensten van luchtvaartnavigatie en gemeenschappelijk beheer.

Het FABEC project ("*Functional Airspace Block Europe Central*") is erop gericht is om tegen december 2012 de samenwerking tussen de verkeersleidingagentschappen van de zes landen (Benelux, Frankrijk, Duitsland en Zwitserland) te versterken. FABEC is het meest complexe functionele ruimteblok van Europa. Het gebied kent drie grote internationale *hubs* (Schiphol, Frankfurt, Parijs).

Het FABEC -verdrag is zowel door de burgerlijke als de militaire autoriteiten ondertekend. De integratie van de militaire operaties maakt de

contrôlée de manière harmonisée. L'utilisation des radars et la mise à disposition de l'espace aérien (*flexible use of aerospace*) sont également des domaines qui requièrent une harmonisation. Eurocontrol a recensé les performances des trois pays dans ces domaines, ce qui permet de se faire une idée du respect des prescriptions européennes dans le domaine de la sécurité aérienne.

## 2. Le Traité FABEC

Un centre de contrôle européen (MUAC), géré par Eurocontrol, est implanté à Maastricht. Ce centre coordonne les trajectoires de vol au-dessus des pays du Benelux et du Nord de l'Allemagne. En 2010, 1,45 million de vols ont été suivis. Le coût annuel du centre de Maastricht s'élève à 139 millions d'euros. Eurocontrol se charge du système tarifaire. En 2010, un montant d'environ 402 millions d'euros a été perçu.

Lorsque nous analysons le tableau comparatif des coûts du contrôle aérien, nous constatons que les coûts de Belgocontrol sont élevés. Cette situation est liée au contrôle pointu, à la densité et à la complexité du réseau aérien. C'est la nature de la prestation qui génère le coût élevé. Aux Pays-Bas, les coûts sont environ aussi élevés pour les mêmes raisons. Les coûts varient selon l'endroit où l'on se trouve dans l'espace aérien.

Neuf blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB) vont être créés en Europe. Ces blocs d'espace aérien fonctionnels communs impliquent également un cadre commun pour les services de navigation aérienne et une gestion commune.

Le projet FABEC ("*Functional Airspace Block Europe Central*") vise à renforcer d'ici décembre 2012 la coopération entre les agences de contrôle aérien des six pays (Benelux, France, Allemagne et Suisse). FABEC est le bloc d'espace aérien fonctionnel le plus complexe d'Europe. La zone possède trois grands *hubs* internationaux (Schiphol, Francfort, Paris).

Le Traité FABEC a été signé tant par les autorités civiles que par les autorités militaires. L'intégration des opérations militaires accroît encore la



aangelegenheid van integratie van het luchtverkeer nog complexer.

Inzake heffingen strekt het FABEC-Verdrag ertoe op termijn te komen tot één enkel unitair tarief voor het *en route*-verkeer en tot een gemeenschappelijk tariefzone. Het gemeenschappelijk functioneel ruimteblok, een gemeenschappelijk beheer en een bundeling van de infrastructuur binnen FABEC zullen moeten toelaten de kosten te drukken. Binnen de Benelux kan dit proces van integratie worden versneld.

### 3. De “en route” vergoedingen

Er zijn verschillen in de tarieven van de luchtvaartrechten. Er is binnen FABEC bereidheid om tegen 2015 te komen tot één enkel unitair tarief (zie *supra*).

Er is een verordening die volledige transparantie vereist over de wijze waarop de kosten aan de luchtvaartmaatschappijen worden doorberekend.

MUAC heeft een plan voorgelegd om de kosten te drukken.

De Europese prestatiestudies wijzen uit dat de landen van de Benelux inspanningen hebben geleverd om de kosten van de heffingen te drukken.

### 4. De samenwerking met de militaire luchtverkeersleiding

De militairen vliegen niet volgens dezelfde normen als de burgerluchtvaartmaatschappijen. De militaire trainingzones zijn versnipperd.

Een dialoog tussen de militairen en de burgers kan plaatsvinden onder coördinatie van Eurocontrol.

Eurocontrol ondersteunt de militaire overheden, onder meer bij de detectie van terroristische dreigingen. Voor de burgerlijke-militaire samenwerking inzake luchtvaartverkeersleiding kan verwezen worden naar SESAR (*Single European Sky ATM Research Programme*).

De Benelux kan de integratie versnellen. MUAC en Eurocontrol staan ter beschikking van de

complexité de la question de l'intégration du trafic aérien.

En ce qui concerne les redevances, le Traité FABEC vise à obtenir à terme un tarif unitaire unique pour le trafic en route et une zone tarifaire commune. Le bloc d'espace aérien fonctionnel commun, une gestion commune et un regroupement de l'infrastructure au sein de FABEC devront permettre de réduire les coûts. Ce processus d'intégration peut être accéléré au sein du Benelux.

### 3. Les redevances “en route”

Il existe des différences dans les tarifs des redevances de la navigation aérienne. Les signataires du Traité FABEC sont disposés à établir un tarif unitaire unique d'ici 2015 (voir *supra*).

Il existe un règlement qui requiert une totale transparence sur la manière dont les coûts sont imputés aux compagnies aériennes.

Le MUAC a soumis un plan visant à réduire les coûts.

Les études de performances européennes montrent que les pays du Benelux ont consenti des efforts afin de réduire les coûts des redevances.

### 4. La coopération avec le contrôle aérien militaire

Les militaires ne volent pas selon les mêmes normes que les compagnies d'aviation civile. Les zones d'entraînement militaire sont morcelées.

Un dialogue entre les militaires et les civils peut être organisé sous la coordination d'Eurocontrol.

Eurocontrol soutient les autorités militaires, notamment dans la détection de menaces terroristes. La coopération entre le civil et le militaire en matière de contrôle aérien se déroule dans le cadre du programme SESAR (*Single European Sky ATM Research*).

Le Benelux peut accélérer l'intégration. Le MUAC et Eurocontrol sont à la disposition du Benelux et

Benelux en kan tools aanreiken om sneller in die richting te evolueren. Het gebrek aan een *Single Sky* kost ongeveer jaarlijks 3 miljard euro.

A.2. Uiteenzettingen van de heren Frank Durinckx, directeur-generaal, Patrick Vanheyste, directeur, en Raoul Verschueren, financieel expert bij het Directoraat-generaal Luchtvaart van België

*De heer Frank Durinckx, directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart van België, benadrukt het belang van het tijdstip waarop deze hoorzitting plaatsvindt, in het bijzonder op het ogenblik dat belangrijke beslissingen moeten worden genomen over de verdere vorm die de samenwerking over de luchtverkeersleiding tussen de FABEC-lidstaten dient aan te nemen. In FABEC zien de Beneluxlanden zich immers geprangd tussen Frankrijk en Duitsland. Samenwerking tussen de Beneluxlanden dringt zich hier dus op.*

\*

*De heer Patrick Vanheyste, directeur, en de heer Raoul Verschueren, financieel expert bij het Directoraat-generaal Luchtvaart van België, geven meer uitleg over de volgende punten:*

### **1. Over de toekomst van het beheer van het luchtverkeer en de luchtvaartnavigatiediensten in België**

Betreffende het beheer van het luchtverkeer en de luchtvaartnavigatiediensten is het in de eerste plaats van belang dat de luchtvaartmaatschappijen over voldoende capaciteit en vluchtefficiëntie beschikken in het Belgische luchtruim. Dit is niet zo evident aangezien dit Belgische luchtruim omringd wordt door de grote luchthavens van Parijs, Frankfurt en Amsterdam. De Belgische luchthavens moeten daarom goed bereikbaar blijven. Het beheer van het luchtverkeer dient tevens efficiënt te gebeuren.

Belgocontrol beheert op een uitstekende wijze het zeer complexe Belgische luchtruim en staat sterk wat de "nadering en vertrekprocedures" betreft. Het luchtverkeerscentrum van Eurocontrol te Maastricht (MUAC) doet het uitstekend wat de "en route" procedures betreft.

MUAC werd in de jaren '60 naar aanleiding van een politiek initiatief van België, Nederland,

peuvent fournir des outils pour évoluer plus rapidement dans cette direction. L'absence d'un Ciel unique coûte environ 3 milliards d'euros par an.

A.2. Exposés de MM. Durinckx, directeur général, Patrick Vanheyste, directeur, et Raoul Verschueren, expert financier de la Direction générale Transport aérien de Belgique

*M. Frank Durinckx, directeur général de la Direction générale Transport aérien de Belgique, souligne l'importance du moment où a lieu cette audition, à savoir au moment où des décisions importantes doivent être prises sur la forme que doit revêtir à l'avenir la coopération en matière de contrôle aérien entre les États membres du FABEC. Au sein du FABEC, les pays du Benelux sont en effet coincés entre la France et l'Allemagne. Une coopération entre les pays du Benelux s'impose donc.*

\*

*M. Patrick Vanheyste, directeur, et M. Raoul Verschueren, expert financier de la Direction générale Transport aérien de Belgique, fournissent des précisions sur les points suivants:*

### **1. L'avenir de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne en Belgique**

En ce qui concerne la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne, il est tout d'abord important que les compagnies aériennes disposent d'une capacité et d'une efficacité de vol suffisantes dans l'espace aérien belge. Ce n'est pas aussi évident, étant donné que cet espace aérien belge est cerné par les grands aéroports de Paris, de Francfort et d'Amsterdam. Les aéroports belges doivent dès lors rester bien accessibles. La gestion du trafic aérien doit également être efficace.

Belgocontrol gère avec une excellente maîtrise le très complexe espace aérien belge et en particulier les procédures d'approche et de départ. Le centre de contrôle aérien d'Eurocontrol à Maastricht (MUAC) s'acquitte parfaitement des procédures "en route".

Le MUAC a été mis en service par Eurocontrol dans les années 1960 à la suite d'une initiative poli-

Luxemburg en Duitsland in werking gesteld door Eurocontrol.

In vergelijking met de andere Europese luchtvaartnavigatiediensten heeft MUAC een historisch record op het vlak van performantie en technische innovatie. In september 2011 werd de opdracht voor een studie gegeven teneinde het meest aangewezen institutioneel model voor MUAC na te gaan. De beslissingen betreffende het beheer van MUAC moeten immers door de 37 lidstaten van Eurocontrol worden goedgekeurd. Dit heeft dusver geen problemen gesteld doch dit kan in de toekomst veranderen.

Gelet op de complexiteit van het Belgische luchtruim, ondervindt Belgocontrol problemen om de kosten te beheren. Er dient daarom gestreefd te worden naar een optimale synergie tussen Belgocontrol enerzijds en MUAC anderzijds. Belgocontrol en MUAC dienen zich ook in te schrijven in het FABEC-model (functioneel luchtruimblok; *Functional Airspace Block Europe Central*).

## 2. Over de progressieve institutionalisering van de samenwerking binnen FABEC

Gelijktijdig met de ondertekening op 18 november 2008 van de Belgische, Duitse, Franse, Luxemburgse, Nederlandse en Zwitserse autoriteiten van de Intentieverklaring om samen een functioneel luchtruimblok te creëren, FABEC genaamd, hebben de zeven verleners van luchtvaartnavigatiediensten (ANSP's), die aangewezen zijn voor het beheer van het burgerluchtruim in deze landen, een overeenkomst gesloten die de basis zal vormen voor de eerste en onmiddellijke stappen van samenwerking. Het doel van dit gemeenschappelijke initiatief is het creëren van een luchtruim voor deze zes landen waarin het beheer van het luchtverkeer wordt georganiseerd onafhankelijk van de landsgrenzen maar in functie van de operationele behoeften.<sup>10</sup> Zo is het de bedoeling om ondermeer de aankopen, de opleidingen en voortgezette opleidingen van de luchtverkeerleiders te centraliseren. De weerkundige diensten en andere infrastructures kunnen eveneens verder geoptimaliseerd worden.

<sup>10</sup> [http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/news08-12\\_NL](http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/news08-12_NL)

tique de la Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg et de l'Allemagne.

Par rapport aux autres services de navigation aérienne européens, le MUAC se distingue en termes de performance et d'innovation technologique. En septembre 2011, une étude a été commandée afin de déterminer quel serait le modèle institutionnel le plus indiqué pour le MUAC. Les décisions relatives à la gestion du MUAC doivent en effet être approuvées par les 37 États membres d'Eurocontrol. Jusqu'à présent, cela n'a pas posé de problèmes, mais il pourrait en aller autrement à l'avenir.

Vu la complexité de l'espace aérien belge, Belgocontrol éprouve des difficultés à maîtriser les coûts. Il faut s'efforcer de réaliser une synergie optimale entre Belgocontrol et le MUAC. Belgocontrol et le MUAC doivent également s'inscrire dans le modèle FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*).

## 2. L'institutionnalisation progressive de la coopération au sein du FABEC

En même temps que la signature, le 18 novembre 2008, par les autorités belges, allemandes, françaises, luxembourgeoises, néerlandaises et suisses, de la déclaration d'intention de créer, de concert, un bloc d'espace aérien fonctionnel, nommé FABEC, les sept prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), désignés pour assurer la gestion de l'espace aérien civil dans ces pays, ont signé un accord qui constituera la base des premières étapes immédiates de la coopération. Cette initiative commune est destinée à établir entre ces six pays un espace aérien dans lequel la gestion du trafic aérien est organisée indépendamment des frontières des pays mais en fonction des besoins opérationnels.<sup>10</sup> L'objectif est ainsi de centraliser, entre autres, les achats, les formations et les formations continuées des contrôleurs aériens. Les services météorologiques et d'autres infrastructures peuvent également faire l'objet d'une optimisation.

<sup>10</sup> [http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/news08-12\\_NL](http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/news08-12_NL)

Zoals eerder gesteld komt het statuut van MUAC echter steeds meer onder druk te staan.

Belgocontrol bevindt zich in een uitstekende positie om zich aan de wijzigende omstandigheden aan te passen. Belgocontrol heeft in deze geopteerd voor een stap per stap benadering. De klemtoon ligt op het belang van de internationale samenwerking. Belgocontrol moet daarom proactief samenwerken met de omliggende ANSP's.

Overleg met de sociale partners is onontbeerlijk. Er wordt hier dan ook voortdurend aan gewerkt. Voorts dient ook het statuut en de uitbreiding van MUAC nader onderzocht te worden.

### 3. Over de evolutie van de FABEC-beheersstructuur

De FABEC-beheersstructuur wordt gekenmerkt door een boomstructuur met aan de top een 'council' (namens België zetelt hier een militair en een burger lid die samen één stem vertegenwoordigen, evenwaardig als de overige lidstaten). Er zijn ook 4 comités, waaronder een die zich buigt over de structuur van het luchtruim.

Een FABEC-bureau zal worden opgericht voor de administratieve ondersteuning. Dit bureau zal ook een coördinerende rol vervullen ten aanzien van Eurocontrol.

Gelet op de complexiteit van deze structuren en teneinde de participatie hierin te optimaliseren, is samenwerking tussen de Belgische overheid en Belgocontrol noodzakelijk.

### 4. Over de prestatieregeling

Betreffende de prestatieregeling heeft de Europese Commissie zeer ambitieuze prestatiedoelen onder meer op het gebied van efficiënt kostenbeheer opgelegd. De planning betreffende veiligheid, capaciteit en leefmilieu gebeurt op FABEC-niveau. Ondanks de zeer complexe luchtruimstructuur van de deelnemende landen doen er hier zich geen problemen voor. In afwachting van de invoering van een *Single Unit Rate* binnen FABEC gebeurt de doelstelling voor kostenefficiëntie zich op niveau van de FIR (vluchtinformatiegebied) België Luxemburg.

Comme indiqué précédemment, le statut du MUAC est cependant mis de plus en plus sous pression.

Belgocontrol se trouve dans une excellente position pour s'adapter à la modification de l'environnement. Belgocontrol a opté dans ce contexte pour une approche par étapes. L'accent est mis sur l'importance de la coopération internationale. Belgocontrol doit dès lors coopérer de manière proactive avec les ANSP voisins.

Une concertation avec les partenaires sociaux est indispensable. Celle-ci fait donc l'objet d'une attention permanente. Il convient par ailleurs aussi de poursuivre l'examen du statut et de l'extension du MUAC.

### 3. L'évolution de la structure de gestion du FABEC

La structure de gestion du FABEC se caractérise par une arborescence, avec au sommet un 'council' (y siègent, au nom de la Belgique, un membre militaire et un membre civil qui représentent ensemble une voix, équivalente à celle des autres États membres). Il y a aussi quatre comités, dont un qui se penche sur la structure de l'espace aérien.

Le bureau du FABEC sera créé pour assurer le soutien administratif. Ce bureau aura aussi un rôle de coordination vis-à-vis d'Eurocontrol.

Étant donné la complexité de ces structures et afin d'optimiser la participation au sein de celles-ci, une coopération entre les autorités belges et Belgocontrol est nécessaire.

### 4. La performance

En ce qui concerne la performance, la Commission européenne a imposé des objectifs ambitieux, notamment dans le domaine de l'efficacité de la gestion des coûts. La planification en matière de sécurité, de capacité et d'environnement s'effectue au niveau du FABEC. En dépit de la structure très complexe de l'espace aérien des pays participants, on ne constate pas de problème au niveau de cette planification. En attendant l'instauration d'un Tarif unitaire unique (*Single Unit Rate*) au sein du FABEC, l'objectif en termes d'efficacité des coûts est défini au niveau de la FIR (*Flight Information Region* – région d'information de vol) Belgique-Luxembourg.

Bijzonder bij FABEC is de militaire aanwezigheid. Het bereiken van Militaire *Mission Effectiveness* (MME)-doeleinden vereist dan ook een goede burger-militaire samenwerking teneinde de capaciteit niet in het gedrang te brengen. Het is duidelijk dat samenwerking binnen FABEC-verband mogelijkheden biedt om prestaties te verhogen. Het gaat hier vooral over het rationele gebruik van het luchtruim. Men wenst ook de bezettingsgraad van de militaire gebieden in het luchtruim te optimaliseren. Wat België betreft, is er de goede afspraak dat wanneer het militaire luchtruim niet gebruikt wordt deze mag worden ingenomen door de burgerluchtvaart. Dit optimaal gebruik van het luchtruim vergt uiteraard een goede samenwerking tussen de militaire luchtvaart enerzijds en de burgerluchtvaart anderzijds.

Er dienen daarnaast echter nog ernstige inspanningen te gebeuren op het gebied van de kostenefficiëntie. De *Flexible Use of Airspace* (FUA) moet er voor zorgen dat de capaciteit van het Belgische luchtruim toereikend blijft zonder afbreuk te doen aan de MME-doeleinden. Samenwerking binnen FABEC-verband is derhalve onontbeerlijk.

## 5. Over het gemeenschappelijk heffingstelsel

Hoewel het garanderen van de veiligheid de eerste doelstelling is, betekent dit niet dat de financiële werking van de luchtverkeersleiding verwaarloosd mag worden. Wat het kostenbeheer betreft, is er zeer zeker ruimte voor verbetering.

Vandaag is een belangrijk moment wat het financieel beheer betreft. Immers, tot nog toe, en dat blijft nog enkele jaren, heeft elk land zijn eigen monopolie. Elk land heeft binnen zijn landsgrenzen een eigen verkeersleiding.

Economisch-financieel gezien, werkt de luchtverkeersleiding volgens het *cost recovery* systeem d.w.z. dat de luchtverkeersleiding de kosten die verband houden met het verlenen van diensten kan verhalen op de gebruiker van dienstverlening (de luchtvaartmaatschappijen). Er is dan ook weinig druk om de kosten te drukken. Wanneer in een bepaald jaar de kosten hoger blijken te zijn dan de

Ce qui est particulier dans le cadre du FABEC, c'est la présence militaire. La réalisation d'objectifs d'efficacité des missions militaires (*Military Mission Effectiveness – MME*) nécessite dès lors une bonne coopération entre le civil et le militaire afin de ne pas mettre la capacité en péril. Il est clair que la coopération dans le cadre du FABEC offre des possibilités d'amélioration des performances. Il s'agit surtout en l'occurrence de l'usage rationnel de l'espace aérien. La volonté est aussi d'optimiser le degré d'occupation des zones militaires dans l'espace aérien. En ce qui concerne la Belgique, il existe une bonne modalité selon laquelle lorsque l'espace aérien militaire n'est pas utilisé, celui-ci peut être occupé par la navigation aérienne civile. Cette utilisation optimale de l'espace aérien nécessite naturellement une bonne coopération entre l'aviation militaire et l'aviation civile.

Il convient cependant par ailleurs de consentir encore d'importants efforts dans le domaine de l'efficacité des coûts. Le *Flexible Use of Airspace* (FUA) doit garantir que la capacité de l'espace aérien belge reste suffisant sans porter préjudice aux objectifs de MME. Une coopération dans le cadre du FABEC est par conséquent indispensable.

## 5. Le système de redevances commun

Bien que la garantie de la sécurité soit l'objectif premier, ce n'est pas pour autant que le fonctionnement financier du contrôle aérien doit être négligé. En ce qui concerne la gestion des coûts, il y a très certainement une marge d'amélioration.

Nous nous trouvons à un moment important en ce qui concerne la gestion financière. À ce jour, chaque pays possède son propre monopole et cette situation perdurera encore quelques années. Chaque pays à son propre contrôle aérien à l'intérieur de ses frontières nationales.

D'un point de vue économique et financier, le contrôle aérien fonctionne selon le système du *cost recovery*, c'est-à-dire que le contrôle aérien répercute les coûts liés à la prestation des services sur l'utilisateur de ces services (les compagnies aériennes). Il n'y a dès lors guère de pression à la réduction des coûts. Lorsqu'une année donnée, les coûts sont supérieurs aux revenus générés

inkomsten die bekomen worden via heffingen dan wordt het verschil twee jaar later verhaald op de luchtvaartmaatschappijen. Enkel indien de inkomsten hoger blijken te zijn dan de kosten gebeurt twee jaar later eveneens een verrekening ten voordele van de luchtvaartmaatschappijen. Dergelijk systeem is weinig simulerend om kostenbesparend te werken. De Europese Commissie heeft daarom vanuit politieke overwegingen een nieuw reglementair kader opgesteld. De luchtverkeersleidingen worden aldus onder druk gezet om hun kostenevolutie efficiënt te beheren. Vanaf 2012 en dit voor een referentieperiode van drie jaar zijn de EU-landen ertoe gehouden om prestatieplannen (voor 2012, 2013, 2014) in te dienen die beantwoorden aan de EU-doelstelling op het gebied van kostenbeheer.

De lidstaten moeten via deze prestatieplannen aantonen dat ze voldoen aan de door de EU vooropgestelde prestatiedoelen. De kostendoelstelling worden op nationale basis gedefinieerd, dus niet door FABEC. Aldus zal worden afgestapt van het *cost recovery* systeem; gedurende de eerste referentieperiode kunnen dan geen kosten meer worden doorgerekend. Vooraf dienen immers de kosten die zullen worden doorgerekend bepaald te worden. Deze invoering van kostenrisico houdt in dat de gebruiker weet welke kosten hij de komende drie jaar dient te betalen. Na afloop van deze drie jaar gebeurt een verrekening. Met dergelijk systeem worden de risico's gedeeld door enerzijds de gebruikers (de luchtvaartmaatschappijen) en anderzijds de dienstverlener. Het is een eerste aanzet tot responsabilisering van de luchtverkeersleiding op het gebied van het kostenbeheer.

De Benelux-landen zijn dusver de enige landen binnen FABEC die een prestatieplan hebben voorgelegd voor de eerste referentieperiode.

Naast de ernstige inspanningen die op het gebied van de kostenefficiëntie gebeuren, moet er een goede planning en een weloverwogen inschatting zijn van de te verwachten trafiek en kostenontwikkeling. Gedurende dit proces is een goed overleg met de gebruikers (luchtvaartmaatschappijen) en de sociale partners nodig. De veiligheid en de capaciteit van het luchtverkeer mogen hierbij niet in het gedrang komen.

par les redevances, la différence est répercutée deux ans plus tard sur les compagnies aériennes. Ce n'est que si les revenus sont supérieurs aux coûts qu'une imputation au profit des compagnies aériennes intervient également deux ans plus tard. Ce système n'incite guère à œuvrer en faveur d'une réduction des coûts. C'est la raison pour laquelle la Commission européenne a, sur la base de considérations politiques, établi un nouveau cadre réglementaire. Les organes en charge du contrôle aérien se voient ainsi mettre la pression afin de gérer efficacement l'évolution de leurs coûts. À partir de 2012 et ce, pour une période de référence de trois ans, les pays de l'UE sont tenus de déposer des plans de performance (pour 2012, 2013, 2014) qui répondent à l'objectif de l'UE dans le domaine de la gestion des coûts.

Les États membres doivent montrer au moyen de ces plans de performance qu'ils satisfont aux objectifs fixés par l'UE en matière de performance. Les objectifs en termes de coûts sont définis sur une base nationale et donc pas par le FABEC. Le système de *cost recovery* sera ainsi abandonné; pendant la première période de référence, les coûts ne pourront plus être répercutés. Les frais qui seront répercutés doivent en effet être fixés préalablement. Cette instauration d'un risque de coûts fait que l'utilisateur sait quels coûts il devra payer les trois années à venir. L'imputation a lieu à l'issue de ces trois ans. Ce système permet de répartir les risques entre les utilisateurs (les compagnies aériennes) et le prestataire de services. C'est un premier pas vers une responsabilisation du contrôle aérien en termes de gestion des coûts.

Les pays du Benelux sont jusqu'à présent les seuls au sein du FABEC à avoir soumis un plan de performance pour la première période de référence.

Outre les efforts importants consentis dans le domaine de l'efficacité des coûts, il faut une bonne planification et une estimation réfléchie du trafic à venir et de l'évolution future des coûts. Une bonne concertation avec les utilisateurs (les compagnies aériennes) et les partenaires sociaux est nécessaire pendant le déroulement de ce processus. Celui-ci ne peut pas mettre en péril la sécurité et la capacité du trafic aérien.

## 6. Samenwerking en eventuele integratie van de militaire luchtvaart

De samenwerking met de militaire luchtvaart kan een middel zijn om de kosten te drukken en de capaciteit in het luchtruim te verhogen. Een analyse dient te worden gedaan teneinde na te gaan of beide partijen baat hebben bij een dergelijke samenwerking. De continuïteit van de luchtverkeersleiding voor burger en militair luchtverkeer moet gegarandeerd worden. Het moet eveneens kaderen in het FABEC-project. Voor België kan deze samenwerking een middel zijn om de positie van Belgocontrol en Defensie in FABEC te versterken. Deze integratie geeft echter aanleiding tot administratieve en institutionele problemen. Het vereist ondermeer een wijziging van de beheersstructuren van beide partijen.

In deze is het ook belangrijk te vermelden dat MUAC, het departement Defensie van België militaire samenwerking aanbiedt.

Om voortgang te maken, is nood aan nauw overleg. De publieke overheid moet erover waken dat dit overleg plaatsvindt. De opmaak van een actieplan en een tijdspad zijn essentieel voor succes.

## 7. Over de opleiding van verkeersleiders

Belgocontrol beschikt over een sterk presterend en modern opleidingscentrum. Dit opleidingscentrum heeft een overschot aan capaciteit van opleiding waardoor ook niet-Belgen hier een opleiding kunnen volgen.

België levert voorts licenties af aan de MUAC verkeersleiders, ongeacht hun nationaliteit.

Het is belangrijk dat Belgocontrol de kwaliteit van de opleiding op hoog niveau houdt ondermeer door actieve prospectie van de markt. Opleidingen zijn immers essentieel voor de kwaliteit en de prestatie van de dienstverlening.

## 8. Over de technische ondersteuning

Wat de technische ondersteuning betreft, moet gestreefd worden naar een rationeel gebruik van de infrastructuur. De spreker haalt hier het voorbeeld aan van het gebruik van radars. Elke positie in België wordt bestreken door 5 verschillende

## 6. La perspective d'une coopération avec la navigation aérienne militaire et d'une intégration de celle-ci

La coopération avec la navigation aérienne militaire peut être un moyen de réduire les coûts et d'accroître la capacité de l'espace aérien. Une analyse doit être réalisée afin de déterminer si une telle coopération sert les intérêts des deux parties. La continuité du contrôle aérien doit être garantie pour le trafic aérien civil et militaire. La coopération doit aussi s'inscrire dans le cadre du projet FABEC. Pour la Belgique, cette coopération peut constituer un moyen de renforcer la position de Belgocontrol et de la Défense dans le FABEC. Cette intégration pose cependant des problèmes administratifs et institutionnels. Elle requiert entre autres une modification des structures de gestion des deux parties.

Dans ce contexte, il est également important de mentionner que le MUAC offre une coopération militaire au département de la Défense de Belgique.

Une étroite concertation s'impose si l'on veut aller de l'avant. Les pouvoirs publics doivent veiller à ce que cette concertation ait lieu. L'établissement d'un plan d'action et d'un calendrier est une condition essentielle du succès de l'opération.

## 7. La formation des contrôleurs aériens

Belgocontrol dispose d'un centre de formation moderne et très performant. Ce centre de formation présente un excédent de capacité de formation, ce qui fait que des non-Belges peuvent aussi y suivre une formation.

La Belgique délivre par ailleurs des licences aux contrôleurs du MUAC, quelle que soit leur nationalité.

Il est important que Belgocontrol maintienne la qualité de la formation à un niveau élevé, notamment par une prospection active du marché. Les formations sont en effet essentielles pour la qualité et la performance de la prestation de services.

## 8. Le soutien technique

En ce qui concerne le soutien technique, il faut tendre vers une utilisation rationnelle de l'infrastructure. L'orateur cite à cet égard l'exemple de l'utilisation des radars. Chaque position en Belgique est couverte par 5 radars différents, tant civils que

radars, zowel burgerlijke als militaire. Een politiek van gezamenlijk aankoopbeleid is hier zeker aangewezen. Een andere kwestie is het gebruik van satelliet- en GPS-signalen. De vraag stelt zich of deze het gebruik van de traditionele radiobakens overbodig maken.

Een synergie met Defensie en de andere ANSP's dient te worden nagestreefd. Het is daarom aangewezen dat Belgocontrol zich inschrijft in het FABEC Technical Convergence Program en zo de middelen rationaliseert. De bestaande infrastructuur dient geëvalueerd te worden in het licht van de SESAR-ontwikkelingen (*Single European Sky ATM Research*) en de FABEC samenwerking.

### 9. Over de luchtvaart- en meteorologische informatie

Belgocontrol schrijft zich in, in de internationale ontwikkelingen en de FABEC-projecten. In het verlengde hiervan werken Belgocontrol en Defensie aan een gemeenschappelijke AIP (*Aeronautical Information Publication*). Dit is een handboek dat de belangrijkste procedures, regels en andere pertinente informatie inzake het Belgische luchtruim bevat.

Belgocontrol is de enige ANSP, in het FABEC-kader, dat weerkundige diensten levert. Op het gebied van weerkunde is zeker nog ruimte voor samenwerking met het *Koninklijk Meteorologisch Instituut van België* en Defensie.

De toekomst van de weerkundige dienst van Belgocontrol moet veilig worden gesteld door een verhoogde kostenefficiëntie, samenwerking en indien mogelijk door de uitbreiding van deze dienstverlening aan andere gebruikers.

### 10. Over de rol van de overheid in FABEC

Teneinde optimaal te kunnen functioneren, is het belangrijk dat de Belgische overheid in een afdoende wettelijk statuut voorziet voor Belgocontrol. In de FABEC-Raad en de Comités moet de overheid er voor zorgen dat de luchtruimindeling op een dergelijke manier gebeurt dat de Belgische luchthavens voldoende bereikbaar zijn en dat Belgocontrol haar activiteiten in harmonie met de omliggende ANSP's kan ontwikkelen. Via passend toezicht moet de kwaliteit en prestatievermogen

militaires. Une politique d'achat en commun est certainement indiquée. Une autre question est celle de l'utilisation des signaux satellites et GPS. On peut se demander si ceux-ci ne rendent pas superflue l'utilisation des balises radio traditionnelles.

Il faut s'efforcer de mettre en œuvre une synergie avec la Défense et les autres ANSP. C'est pourquoi il s'indique que Belgocontrol adhère au *FABEC Technical Convergence Program* et rationalise ainsi ses moyens. L'infrastructure actuelle doit être évaluée à la lumière des développements du projet SESAR (*Single European Sky ATM Research*) et de la coopération dans le cadre du FABEC.

### 9. Les informations aéronautiques et météorologiques

Belgocontrol adhère aux développements internationaux et aux projets du FABEC. Dans la foulée, Belgocontrol et la Défense collaborent à une AIP (*Aeronautical Information Publication*) commune. Il s'agit d'un manuel qui comprend les principales procédures, règles et autres informations pertinentes concernant l'espace aérien belge.

Dans le cadre du FABEC, Belgocontrol est le seul ANSP qui fournit des services météorologiques. Dans le domaine de la météorologie, il existe certainement encore des possibilités de coopération avec *l'Institut royal météorologique de Belgique* et la Défense.

L'avenir du service météorologique de Belgocontrol doit être assuré par une plus grande efficacité des coûts, une coopération accrue et, si possible, une extension de ce service à d'autres utilisateurs.

### 10. Le rôle des pouvoirs publics dans le FABEC

Pour assurer un fonctionnement optimal de Belgocontrol, il est important que les pouvoirs publics belges confèrent à celle-ci un statut légal satisfaisant. Au sein du Conseil du FABEC et des Comités, les pouvoirs publics veillent à ce que la répartition de l'espace aérien s'effectue de manière telle que les aéroports belges restent suffisamment accessibles et que Belgocontrol puisse développer ses activités en harmonie avec les ANSP voisins. La qualité et la performance des services



van Belgocontrol op peil gehouden worden. De overheid moet er voor zorgen dat de Uniewijde en de FABEC prestatiedoelen op een consistente en faire wijze toegepast worden voor Belgocontrol.

Het is duidelijk dat de overheid een grote rol speelt bij het welslagen van FABEC, de versterking van de positie van Belgocontrol binnen FABEC en de vergroting van de toegankelijkheid van de Belgische luchthavens.

### *B. Gedachtewisseling*

*De heer Jack Biskop, voorzitter van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad, wenst te vernemen of er in Benelux-kader mogelijkheden zijn om nauwer samen te werken op het gebied van de weerkundige diensten.*

*De heer Patrick Vanheyste, directeur bij het Directoraat-generaal Luchtvaart van België, beaamt dat dit mogelijkheden zou kunnen bieden ware het niet dat de landen in het kader van FABEC, en onder impuls van Frankrijk, er eerder voor gekozen hebben om de werking van de eigen nationale weerkundige diensten te bevoordelen. Er is wel samenwerking wat de uitwisseling van de gegevens betreft doch het verzamelen ervan blijft een nationale aangelegenheid.*

*De heer Jean-Claude Defossé, lid van de commissie voor Grensoverschrijdende Samenwerking, vraagt op welke manier de samenwerking verloopt tussen de militaire luchtvaartautoriteiten enerzijds, en de burgerlijke luchtvaartautoriteiten anderzijds, wanneer een verdacht vliegtuig wordt waargenomen in het luchtruim. Binnen welke tijdspanne wordt er gereageerd?*

*De heer Patrick Vanheyste, directeur bij het Directoraat-generaal Luchtvaart van België, stipt aan dat dit een bijna dagelijks voorkomend gebeuren is. Het betreft hier vooral situaties waarbij de communicatie tussen de piloot en de verkeersleiding wegvalt. Sinds 9/11 dient de burgerlijke verkeersleiding onmiddellijk de militaire gevechtsleiding hiervan in kennis te stellen. Bij het waarnemen van een verdacht vliegtuig moet immers zo snel mogelijk een militair gevechtstoestel*

de Belgocontrol doivent être maintenues à niveau par l'organisation d'un contrôle adéquat. Les pouvoirs publics doivent veiller à ce que les objectifs en termes de performance fixés dans le cadre de l'UE et du FABEC soient appliqués de manière cohérente et équitable pour Belgocontrol.

Il est clair que les pouvoirs publics jouent un rôle important dans le succès du FABEC, dans la consolidation de la position de Belgocontrol au sein du FABEC et dans l'accroissement de l'accessibilité des aéroports belges.

### *B. Échange des vues*

*M. Jack Biskop, président du Conseil interparlementaire consultatif de Benelux, souhaiterait savoir si dans le cadre du Benelux, il est possible de coopérer plus étroitement dans le domaine des services météorologiques.*

*M. Patrick Vanheyste, directeur de la Direction générale Transport aérien de Belgique, confirme qu'une telle coopération pourrait ouvrir des perspectives, si ce n'est que dans le cadre du FABEC et sous l'impulsion de la France, les pays ont plutôt choisi de favoriser le fonctionnement de leurs propres services météorologiques nationaux. Il y a certes une coopération en ce qui concerne l'échange des données, mais la collecte de celles-ci demeure une matière nationale.*

*M. Jean-Claude Defossé, membre de la commission de la Coopération transfrontalière, demande de quelle manière se déroule la coopération entre les autorités de la navigation aérienne militaire et les autorités de la navigation aérienne civile, lorsqu'un avion suspect est observé dans l'espace aérien. Dans quel délai réagit-on dans ce cas de figure?*

*M. Patrick Vanheyste, directeur de la Direction générale Transport aérien de Belgique, souligne que ce genre de situation se produit presque quotidiennement. Il s'agit surtout de situations où la communication entre le pilote et le contrôle aérien est rompue. Depuis le 11 septembre, les services de contrôle aérien civils doivent en informer immédiatement les services de contrôle aérien militaires. Lorsqu'un avion suspect est repéré, il faut en effet*

in de tegenovergestelde richting de lucht worden ingestuurd. De hulp van buitenlandse militairen kan eveneens worden ingeroepen. Dit alles moet gesitueerd worden in NAVO-verband; een in Duitsland gelokaliseerd commandocentrum stelt het meest aangewezen luchtmiddel voor. De leiding van de operatie ligt echter in handen van het land in wiens luchtruim het verdachte vliegtuig gelokaliseerd werd. Er werden hieromtrent akkoorden afgesloten tussen de diverse landen.

*De heer Luc Tytgat, Directeur "Single Sky Control" bij Eurocontrol, stipt aan dat op Europees vlak er een samenwerking is tussen Eurocontrol en de NAVO. Sinds de gebeurtenissen van 9/11 werd een overeenkomst afgesloten om de procedure bij onderschepping te uniformiseren en de informatie-uitwisseling te optimaliseren.*

*De heer Jean-Claude Defossé, lid van de commissie voor Grensoverschrijdende Samenwerking, wenst te vernemen wie uiteindelijk de beslissing neemt om het verdachte vliegtuig neer te halen als het niet reageert op de aanwezigheid van het militaire NAVO-vliegtuig.*

*De heer Patrick Vanheyste, directeur bij het Directoraat-generaal Luchtvaart van België, antwoordt dat die beslissing snel genomen wordt. Aangezien het een soevereiniteitstwestie betreft, ligt deze in handen van het land in wiens luchtruim het vliegtuig zich bevindt.*

*De heer Michel Lebrun, lid van de commissie voor Financiën en Mobiliteit, vraagt meer duiding over de kosten van het beheer van het Europees luchtruim. Over welke zone gaat het hier?*

*Bestaan er financiële geldstromen tussen de burgerlijke en militaire luchtvaartautoriteiten? Draagt Defensie bij tot de financiering van Belgocontrol en omgekeerd?*

*Tot slot wenst hij te vernemen of bepaalde gedeelten van het luchtruim exclusief worden voorbehouden voor militaire doeleinden? Kan dit soms storend zijn? Is een reorganisatie aangewezen?*

*De heer Luc Tytgat, Directeur "Single Sky" bij Eurocontrol, verduidelijkt dat de kosten van het beheer van het Europees luchtruim (27 lidstaten, en de 2 geassocieerde landen Zwitserland en Noorwegen) 8 miljard euro bedraagt. 70 % hiervan*

*faire décoller le plus rapidement possible un avion de combat militaire dans la direction opposée. L'aide de militaires étrangers peut également être sollicitée. Toute cette procédure doit s'inscrire dans le cadre de l'OTAN; un centre de commandement localisé en Allemagne propose le moyen aérien le plus indiqué. La direction de l'opération relève cependant de la compétence du pays dans l'espace aérien duquel l'avion suspect a été localisé. Des accords en la matière ont été conclus entre les divers pays.*

*M. Luc Tytgat, directeur de "Single Sky" chez Eurocontrol, indique qu'il existe au niveau européen une coopération entre Eurocontrol et l'OTAN. Depuis les événements du 11 septembre, une convention a été conclue afin d'uniformiser la procédure d'interception et d'optimiser l'échange d'informations.*

*M. Jean-Claude Defossé, membre de la commission de la Coopération transfrontalière, demande qui prend finalement la décision d'abattre l'avion suspect s'il ne réagit pas à la présence de l'avion militaire de l'OTAN.*

*M. Patrick Vanheyste, directeur de la Direction générale Transport aérien de Belgique, répond que cette décision est prise rapidement. Étant donné qu'il s'agit d'une question de souveraineté, cette décision relève de la compétence du pays dans l'espace aérien duquel se trouve l'avion.*

*M. Michel Lebrun, membre de la commission des Finances et de la Mobilité, demande des précisions concernant les coûts de la gestion de l'espace aérien européen. De quelle zone s'agit-il ici?*

*Existe-t-il des flux financiers entre les autorités aériennes civiles et militaires? La Défense contribue-t-elle au financement de Belgocontrol et inversement?*

*Enfin, il souhaite savoir si certaines parties de l'espace aérien sont exclusivement réservées à des fins militaires? Cela peut-il parfois être perturbant? Une réorganisation s'indique-t-elle?*

*M. Luc Tytgat, directeur de "Single Sky" chez Eurocontrol, précise que les coûts de la gestion de l'espace aérien européen (les 27 États membres et les 2 pays associés, la Suisse et la Norvège) s'élèvent à 8 milliards d'euros, dont 70 % de coûts*

zijn personeelskosten. Er worden ingewikkelde verdeelsleutels gehanteerd om de kosten onderling te verrekenen.

De manier waarop de betrekkingen tussen de burgerlijke en militaire luchtvaartautoriteiten verlopen, hangt af van land tot land. Elk land heeft zijn eigen systeem voor de financiële vergoeding voor de verleende prestaties tussen de burgerlijke en militaire luchtvaartautoriteiten.

De spreker beaamt dat bepaalde zones exclusief worden voorbehouden voor militair gebruik. Het zijn militaire oefenruimtes die eigenlijk gemakkelijk opengesteld zouden kunnen worden voor de burgerlijke luchtvaart. Hier is evenwel nog werk aan de winkel.

### III. Werkbezoek van 28 november 2011 aan de luchthaven van Luik

De leden werden verwelkomd door de heer Luc Partoune, directeur-generaal van LIÈGE AIRPORT, de heer Luc Vuylsteke, voorzitter van SOWAER, en de heer Stéphane Cherton, ingenieur bij SOWAER.

Na de uiteenzettingen over de evolutie van de luchthaven van Luik, SOWAER, en de software "DIAPASON", vond een gedachtewisseling met de leden plaats.

Het werkbezoek werd afgerond met een bezoek per bus aan de site van de luchthaven.

#### A. Uiteenzettingen

A.1. Uiteenzetting van de heer Luc Partoune, directeur-generaal van LIÈGE AIRPORT

*De heer Luc Partoune, Directeur-generaal van LIÈGE AIRPORT, heet de leden welkom en schetst de toestand op en de activiteiten van LIÈGE AIRPORT.*

LIÈGE AIRPORT is een luchthaven die vooral op cargo transport is gericht. In tonnenmaat bekleedt Luik de zevende positie onder de Europese cargoluchthavens. Het is de eerste soortgelijke Belgische luchthaven en op wereldniveau bekleedt Luik de 32<sup>e</sup> plaats.

De geografische dekking van de aansluitingen vertrekkend van LIÈGE AIRPORT is nagenoeg wereldwijd. Er zijn ongeveer 40 vluchten per nacht

de personnel. Des clés de répartition complexes sont utilisées pour ventiler ces frais entre les États.

La manière dont se déroulent les relations entre les autorités aériennes civiles et militaires varie d'un pays à l'autre. Chaque pays a son propre système de règlement financier des prestations fournies entre les autorités aériennes civiles et militaires.

L'intervenant confirme que certaines zones sont exclusivement réservées à un usage militaire. Ce sont des espaces d'entraînement militaire qui pourraient en effet facilement être ouverts à la navigation aérienne civile. Il reste cependant encore beaucoup à faire pour y arriver.

### III. Visite de travail du 28 novembre 2011 à l'aéroport de Liège

Les membres ont été reçus par M. Luc Partoune, directeur général de LIÈGE AIRPORT, M. Luc Vuylsteke, président de la SOWAER, et M. Stéphane Cherton, ingénieur à la SOWAER.

Après les exposés sur l'évolution de l'aéroport de Liège, la SOWAER, et le logiciel "DIAPASON", un échange de vues avec les membres a eu lieu.

La visite a été clôturée par une visite en car du site aéroportuaire.

#### A. Exposés

A.1. Exposé de M. Luc Partoune, directeur général de LIÈGE AIRPORT

*M. Luc Partoune, Directeur Général de LIÈGE AIRPORT, accueille les membres et dresse un exposé de la situation et des activités de LIÈGE AIRPORT.*

LIÈGE AIRPORT est un aéroport principalement dédié au transport cargo. En terme de tonnage, il se situe au septième rang parmi les aéroports cargo en Europe. Il est le premier aéroport belge de ce type et se classe trente-deuxième au niveau mondial.

La couverture géographique des connexions au départ de LIÈGE AIRPORT est quasi mondiale. On dénombre environ quarante vols par nuit vers des

naar Europese bestemmingen. Ook het verkeer naar Azië en Afrika is belangrijk.

De activiteit op LIÈGE AIRPORT is georganiseerd rond een aantal hubs waarvan de belangrijkste de maatschappij voor express transport TNT is. TNT heeft sinds 1998 ongeveer 200 miljoen euro te Luik geïnvesteerd. De maatschappijen C.A.L., ELAL, Ethiopian, en Avient zijn ook op LIÈGE AIRPORT gevestigd. Zij zijn vooral actief in het cargo transport van verse producten en bederfelijke waren (vis, bloemen, fruit, groenten, levende dieren...).

LIÈGE AIRPORT beschikt over grote troeven. De luchthaven is 24 uur op 24, 7 dagen op 7 open. Het systeem van de slots (uurschema's opgelegd aan de maatschappijen) bestaat er niet en de luchthaven is niet verzadigd.

De luchthaven kan zich tevens beroepen op "de beste toegankelijkheid van de markt" dank zij zijn bevoorrechte ligging in het hart van de gouden driehoek die wordt gevormd door Amsterdam, Frankfurt en Parijs. Die zone vertegenwoordigt 66 % van het Europees vrachtvervoer en 400 miljoen potentiële consumenten.

De infrastructuur en de organisatie van de luchthaven maken een eenvoudige en snelle behandeling van de goederen mogelijk, meer bepaald dank zij de aanwezigheid ter plaatse van de douane en van de veterinaire en fytosanitaire diensten, maar ook door de snelle toegang tot de hangars: het traject van het vliegtuig naar het entrepot duurt slechts vier minuten.

Het specialiseren in express transport en bederfelijke waren heeft tot een optimalisering en een maximale beperking van de kosten geleid. LIÈGE AIRPORT beschikt over een specifieke infrastructuur voor voedingwaren, niet eetbare waren en levende dieren — de "flying farm".

Ten slotte zal de volledige demilitarisering van de zone tegen 15 december 2011 de luchthaven nieuwe expansiemogelijkheden bieden.

LIÈGE AIRPORT is ook actief wat het reizigersvervoer betreft. Het gaat hier vooral om chartervluchten naar zonnige vakantiebestemmingen (Jetair, Neckermann, Thomas Cook). De luchthaven vervoert momenteel 300 000 reizigers per jaar, maar de maximale capaciteit bedraagt 1 miljoen reizigers per jaar.

destinations européennes. Le trafic vers l'Asie et l'Afrique est également important.

L'activité au sein de LIÈGE AIRPORT s'organise autour d'une série de hubs, dont le principal est la compagnie de transport express TNT. TNT a ainsi investi environ deux-cent millions d'euros à Liège, depuis 1998. Les compagnies C.A.L., ELAL, Ethiopian, et Avient sont également basées à LIÈGE AIRPORT. Ces dernières sont principalement actives dans le transport cargo de produits frais et de denrées périssables (poissons, fleurs, fruits, légumes, animaux vivants...).

LIÈGE AIRPORT dispose d'atouts importants. L'aéroport est ouvert vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, et ne connaît pas de système de slot (créneaux horaires imposés aux compagnies), ni de saturation.

L'aéroport peut également se prévaloir de la "meilleure accessibilité du marché", grâce à sa situation privilégiée au cœur du triangle d'or, formé par Amsterdam, Francfort et Paris. Cette zone représente 66 % du fret européen et quatre cents millions de consommateurs potentiels

Les infrastructures et l'organisation de l'aéroport permettent un traitement simple et rapide des marchandises, notamment grâce à la présence sur place des services douaniers et des contrôles vétérinaires et phytosanitaires, mais aussi à la facilité d'accès des hangars: le trajet de l'avion à l'entrepôt ne prend ainsi que quatre minutes.

Le choix de la spécialisation dans l'express et le périssable a permis une optimisation et une réduction maximale des coûts. LIÈGE AIRPORT dispose d'infrastructures spécifiques pour les denrées alimentaires, les denrées non comestibles, et les animaux vivants — la "flying farm".

Enfin, la démilitarisation totale de la zone d'ici au 15 décembre 2011 offrira à l'aéroport de nouvelles opportunités d'expansion.

LIÈGE AIRPORT est également actif dans le transport de passagers. L'aéroport accueille principalement de vols charters pour des destinations de vacances au soleil (Jetair, Neckermann, Thomas Cook). L'aéroport transporte à l'heure actuelle trois cent mille passagers par an, mais dispose d'une capacité maximale d'un million de passagers par an.

De spreker licht tot slot het project “Cargo Rail Express” (Carex) toe. Carex beoogt de ontwikkeling van terminals HST cargo in de deelnemende luchthavens om de luchtverbindingen te vervangen door spoorverbindingen en een trimodaliteit lucht-spoorweg te bewerkstelligen. Dat project past perfect in het succes van het reizigersvervoer per HST en is tevens een antwoord op de problematiek van de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer en de verzadiging van het wegennet. De vereniging Euro-Carex verenigt de luchthavens van Luik, Parijs Roissy Charles de Gaulle, Lyon Saint Exupéry, Londen, Amsterdam Schiphol, alsook luchthavens gelegen op het Duits grondgebied. Het ambitieus project dat in 2015 zou worden opgestart, vereist een aanpassing van de hogesnelheidswegen, steun van de Europese Unie, alsook het sluiten van akkoorden tussen de onderscheiden spoorwegmaatschappijen.

A.2. Uiteenzetting van de heer Luc Vuylsteke, voorzitter van SOWAER<sup>11</sup>

*De heer Luc Vuylsteke, voorzitter van SOWAER, verklaart dat de Société Wallonne des Aéroports (SOWAER) op 1 juli 2001 werd opgericht op initiatief van het Waals Gewest dat de enige aandeelhouder van de maatschappij is.*

Haar activiteiten zijn:

1. Het beheer van de financiële participaties voor rekening van het Waals Gewest;
2. Inzake de operationaliteit van de sites, het verstrekken van diensten ten voordele van de beheersmaatschappijen;
3. De ontwikkeling van economische zones rond de luchthavens;
4. Het beheer van milieuprogramma's voor rekening van het Waals Gewest;
5. De financiering van veiligheidsopdrachten.

SOWAER dient financiële participaties in de beheersmaatschappijen te beheren voor rekening van het Waals Gewest. Die participaties strekken ertoe de publieke participatie in de beheersmaatschappijen te waarborgen en overeenstemming van hun strategie met de krachtlijnen die het Waals Gewest heeft vastgesteld, te verzekeren.

<sup>11</sup> <http://www.sowaer.be/sowaer.php?cat=1&sscat=2>

L'orateur expose en fin le projet “Cargo Rail Express” (Carex). Carex a pour but de développer des terminaux TGV cargo dans les aéroports participants afin de remplacer les liaisons aériennes par des liaisons ferroviaires et d'assurer une tri modalité air-rail-route. Ce projet s'inscrit dans la droite ligne du succès du transport passager par TGV et constitue également une réponse environnementale à la problématique des nuisances sonores causées par le trafic aérien ainsi qu'à la saturation des réseaux routiers. L'association Euro-Carex réunit les aéroports de Liège, Paris Roissy Charles de Gaulle, Lyon Saint Exupéry, Londres, Amsterdam Schiphol, ainsi que des aéroports situés sur le territoire allemand. Le lancement du projet est prévu pour 2015. Il s'agit d'une initiative ambitieuse, qui nécessitera, outre l'adaptation des voies à grande vitesse, un soutien de l'Union européenne, ainsi que la conclusion d'accords entre les différentes compagnies de chemin de fer.

A.2. Exposé de M. Luc Vuylsteke, président à la SOWAER<sup>11</sup>

*M. Luc Vuylsteke, président à la SOWAER, explique que la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER) a été constituée le 1er juillet 2001 à l'initiative de la Région wallonne, actionnaire unique de la société.*

Elle exerce les activités suivantes:

1. La gestion de participations financières pour le compte de la Région wallonne;
2. En matière d'opérationnalité des sites, la prestation de services au profit des sociétés de gestion;
3. Le développement de zones économiques autour des aéroports;
4. La gestion des programmes environnementaux pour le compte de la Région wallonne;
5. Le financement des missions de sûreté.

La SOWAER est amenée à gérer des participations financières dans les sociétés gestionnaires et ce, pour le compte de la Région wallonne. Ces participations visent à garantir la participation publique dans les sociétés de gestion et la conformité de leur stratégie par rapport aux grandes lignes définies par le Gouvernement wallon.

<sup>11</sup> <http://www.sowaer.be/sowaer.php?cat=1&sscat=2>

SOWAER kreeg van het Waals Gewest een domaniale concessie en een zakelijk recht op de gronden die in de luchthavenzones van Luik-Bierset en Charleroi Brussel-Zuid zijn gelegen en geniet de volle eigendom van de infrastructuur op genoemde sites.

Die goederen worden tegen betaling ter beschikking gesteld van de beheersmaatschappijen van de luchthavens in het kader van een dienstencontract dat de operationaliteit van de sites waarborgt.

SOWAER is belast met de uitvoering, de opvolging en de financiering van de milieumaatregelen die de Waalse regering heeft aangenomen om de ontwikkeling van de Waalse luchthavens te begeleiden en te omkaderen

Zo intervenueert SOWAER in de aankoop en de geluidsisolatie van gebouwen gelegen rond de luchthavens alsook in de toekenning van vergoedingen voor commerciële en professionele verstoringen en van verhuispremies voor de huurders. Zij licht de omwonenden in over de onderscheiden milieumaatregelen die voor hen toegankelijk zijn.

Zij is ook belast met de invoering en het beheer van een permanent netwerk van geluidsmeters rond elke luchthaven dat door een specifieke software, DIAPASON genaamd, wordt gecontroleerd.

A.3. Uiteenzetting door de heer Stéphane Cherton, ingenieur bij SOWAER

DIAPASON<sup>12</sup>, “*Dispositif d’Information et d’Analyse des Procédures Aéronautiques et SONores*” is opgericht in de cellen SOWAER Leefmilieu die belast zijn met de informatie van de omwonenden van de luchthavens en wordt beheerd van uit de maatschappelijke zetel van SOWAER.

Het maakt het mogelijk de baan van alle vliegtuigen te visualiseren en ze te lokaliseren ten opzichte van het PEB (plan voor blootstelling aan het geluid), het PDLT (plan voor ontwikkeling op lange termijn) en de onderscheiden metingen van de geluidsmeters te behandelen om aldus een link te leggen tussen het geluidsmilieu en de vluchtgegevens.

<sup>12</sup> <http://www.sowaer.be/sowaer.php?cat=4&sscat=41>

La SOWAER bénéficie, de la part de la Région wallonne, d’une concession domaniale assortie d’un droit réel sur les terrains situés dans les zones aéroportuaires de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles sud et jouit de la pleine propriété des infrastructures sur ces mêmes sites.

Ces biens sont mis à disposition des sociétés gestionnaires des aéroports à titre onéreux dans le cadre d’un contrat de services assurant l’opérationnalité des sites.

La SOWAER est chargée de mettre en œuvre, de suivre et de financer les mesures environnementales adoptées par le Gouvernement wallon en vue d’accompagner et d’encadrer le développement des aéroports wallons.

Ainsi, la SOWAER intervient dans l’acquisition et l’insonorisation d’immeubles situés autour des aéroports ainsi que dans l’octroi d’indemnités pour troubles commerciaux et professionnels et de primes de déménagement pour les locataires. Elle informe les riverains sur les différentes mesures environnementales qui leur sont accessibles.

Elle est également chargée de mettre en place et de gérer un réseau permanent de sonomètres autour de chaque aéroport, analysé par un logiciel spécifique dénommé DIAPASON.

A.3. Exposé de M. Stéphane Cherton, ingénieur à la SOWAER

DIAPASON<sup>12</sup>, “*Dispositif d’Information et d’Analyse des Procédures Aéronautiques et SONores*” est mis en place dans les cellules SOWAER Environnement chargées de l’information aux riverains des aéroports et géré depuis le siège social de la SOWAER.

Cet outil permet de visualiser les trajectoires des avions, de les localiser par rapport au PEB (le Plan d’exposition au bruit), et au PDLT (le plan de développement à long terme) et de traiter les différentes mesures des sonomètres pour créer un lien entre l’environnement sonore et les données de vols.

<sup>12</sup> <http://www.sowaer.be/sowaer.php?cat=4&sscat=41>

Het betreft hier een essentieel middel om na te gaan of de luchtactiviteiten overeenstemmen met de procedures die de Waalse regering, samen met Belgocontrol en de belangrijkste maatschappijen op de twee luchthavens, heeft vastgesteld. Het is ook een waardevol dialoog- en informatiemiddel dat elke omwonende, die dat wenst, de mogelijkheid biedt inlichtingen in te winnen over een of meer vluchten en over de overeenstemming van die vluchten met de regels die werden vastgesteld.

32 vaste (16 in Luik-Bierst en 16 in Charleroi Brussel-Zuid) en 2 mobiele geluidsmeters die de vluchten en hun geluidsuitstoot registreren, werden geïnstalleerd.

DIAPASON laat toe om de snelheid, het geluid, de vracht en andere gegevens van het vliegtuig te analyseren. Deze gegevens worden in relatie gebracht met de weerkundige gegevens verstrekt door Belgocontrol.

Elk traject kan met DIAPASON gevisualiseerd worden. De lawaaihinder kan ten aanzien van de woonplaats van de omwonenden gelokaliseerd worden. DIAPASON laat ook toe om algemene geluidshinder te registreren.

De analyses worden op regelmatige basis gerapporteerd aan de omwonenden van de luchthavens, alsook aan de luchtvaartmaatschappijen die hiermee rekening houden bij de investeringen in hun vloot.

Naar aanleiding van deze registraties werden al 700 maatregelen tot lawaaivermindering gerealiseerd.

Er worden ondermeer technieken uitgewerkt opdat vliegtuigen zo weinig mogelijk geluid produceren. Zo is bewezen dat een vliegtuig dat snel hoogte neemt minder geluid voortbrengt. In samenwerking met Belgocontrol en de militaire luchtvaart wordt ook beoogd om de vluchtrajecten te concentreren in welbepaalde regio's. Voor de omwonenden van deze zones wordt voorzien in begeleidingsmaatregelen tot vermindering van de lawaaihinder.

C'est un outil essentiel de contrôle de la conformité des activités aériennes par rapport aux procédures définies par le Gouvernement wallon en accord avec Belgocontrol et les principales compagnies actives sur les deux aéroports. C'est aussi un précieux outil de dialogue et d'information qui permet à chaque riverain, s'il le souhaite, de s'informer sur un ou plusieurs vols et sur la conformité de ceux-ci aux règles établies.

Il a été procédé à l'installation de 32 sonomètres fixes (16 à Liège-Bierset et 16 à Charleroi Brussels-South) et de 2 sonomètres mobiles qui enregistrent des données relatives aux vols et à leurs émissions sonores.

DIAPASON permet d'analyser la vitesse, le bruit, la cargaison et d'autres données de l'avion. Ces données sont mises en corrélation avec les informations météorologiques fournies par Belgocontrol.

DIAPASON permet de visualiser chaque trajet. Les nuisances sonores peuvent être localisées par rapport au domicile des riverains. Il permet aussi d'enregistrer la pollution sonore générale.

Les analyses font régulièrement l'objet d'un rapport aux riverains de l'aéroport ainsi qu'aux compagnies aériennes qui en tiennent compte pour les investissements qu'elles font dans leur flotte.

Au total, 700 mesures ont déjà été mises en œuvre pour réduire les nuisances sonores.

Il est entre autres recouru à des techniques destinées à réduire autant que possible le niveau sonore des avions. Il est ainsi établi qu'un avion qui prend rapidement de l'altitude produit moins de bruit. En collaboration avec Belgocontrol et l'aéronautique militaire, l'on s'efforce aussi de concentrer les trajets de vol dans certaines régions précises. Des mesures d'accompagnement destinées à réduire les nuisances sonores sont prévues pour les riverains de ces régions.

*De heer Luc Vuylsteke, voorzitter van SOWAER, voegt hieraan toe dat sinds het gebruik van DIA-PASON de problemen met de omwonenden van de luchthaven sterk verminderd zijn. Sinds begin 2011 werden minder dan 10 klachten geregistreerd. Vaak lagen onvoorziene vluchten aan de basis van deze klachten.*

Er werd voor de luchthaven van Luik een ontwikkelingsplan op lange termijn ontwikkeld dat uitgaat van het maximale gebruik van de capaciteit van de luchthavenactiviteiten.

In een rond de luchthaven uitgetekende rode zone mogen geen woningen gebouwd worden. In de oranje zone mogen de bestaande woningen blijven. De nieuwe woningen moeten op bouwkundig vlak echter voldoen aan bepaalde isolatieverplichtingen. In alle akten over een gebouw wordt hun lokalisatie ten aanzien van de luchthaven gepreciseerd.

Het plan betreffende de blootstelling aan lawaai geeft een beeld van de huidige situatie van de woningen die zich bevinden rond de luchthaven.

SOWAER heeft inmiddels 1 400 woningen aangekocht waarvan er 460 werden afgebroken. 100 woningen werden naderhand verkocht wanneer bleek dat ze zich niet meer in een lawaairisicovolle zone bevonden.

Aan meer dan 500 woningen werden werken uitgevoerd tot vermindering van lawaaihinder.

2 000 omwonenden hebben een forfaitair bedrag ontvangen voor de uitvoering van geluidswerende werken aan hun woning. 1 800 woningen werden geluidsdicht gemaakt.

Bijna 8 000 gezinnen werden aldus geholpen.

SOWAER verhuurt ook woningen met een verhuurcontract die op een voortijdige manier verbroken kunnen worden bij lawaaihinder. Gelet op de populariteit van deze woningen werden wachtlijsten voor huurders aangelegd.

Het bedrag besteed aan de begeleidingsmaatregelen tot bestijding van de lawaaihinder voor de omwonenden van de luchthaven en het bedrag besteed aan de ontwikkeling van de luchthaven zijn nagenoeg gelijk (350 miljoen euro).

*M. Luc Vuylsteke, président de SOWAER, ajoute que les problèmes avec les riverains de l'aéroport ont fortement diminué depuis l'utilisation de DIA-PASON. Moins de 10 plaintes ont été enregistrées depuis le début de 2011. Ces plaintes se rapportent dans la plupart des cas à des vols imprévus.*

Un plan de développement à long terme fondé sur l'utilisation maximale de la capacité des activités aéroportuaires a été arrêté pour l'aéroport de Liège.

Aucune habitation ne peut être construite dans une zone rouge autour de l'aéroport. Les habitations existantes peuvent être maintenues dans une zone orange. Les nouvelles habitations doivent satisfaire sur le plan architectonique à certains critères d'isolation. Tous les actes relatifs à un bâtiment en précisent la localisation par rapport à l'aéroport.

Le plan relatif à l'exposition au bruit donne une image de la situation actuelle des habitations situées autour de l'aéroport.

SOWAER a entre temps fait l'acquisition de 1 400 habitations dont 460 ont été démolies; 100 autres ont ultérieurement été revendues après qu'il a été établi qu'elles ne se trouvaient plus dans une zone où il existe un risque de bruit.

Plus de 500 logements ont fait l'objet de travaux destinés à réduire les problèmes de bruit.

2 000 riverains ont perçu un montant forfaitaire pour la réalisation de travaux destinés à réduire les nuisances sonores dans leur habitation; 1 800 logements ont été insonorisés.

Près de 8 000 ménages ont ainsi été aidés.

SOWAER loue également des logements sur la base d'un contrat locatif qui peut être résilié prématurément en cas de nuisances sonores. La popularité de ces logements est telle que des listes d'attente de locataires ont été établies.

Le montant consacré aux mesures d'accompagnement destinées à lutter contre les nuisances sonores subies par les riverains de l'aéroport et le montant consacré au développement de l'aéroport sont à peu de chose près identiques (350 millions d'euros).



#### A.4. Gedachtewisseling

*De heer Willem Draps, voorzitter van de Commissie Financiën en Mobiliteit, ondervraagt de heer Cherton over de richting van de vluchten. Uit de kaart die de leden te zien kregen, blijkt dat de vliegtuigen allemaal in dezelfde richting opstijgen, namelijk naar het westen.*

*De heer Stéphane Cherton wijst erop dat die baan samen met Belgocontrol werd berekend om de geluidshinder te concentreren naar de zones rond de luchthaven die het dunst zijn bevolkt. Een vliegtuig moet een hoogte van 5 000 voet bereiken alvorens het naar zijn bestemming kan worden geleid. De luchthaven van Luik onderscheidt zich in dat verband van de andere Belgische luchthavens waar de vliegtuigen "als een regenscherm" opstijgen. Het gaat hier om een politieke keuze die zeker voordelen biedt voor de omwonenden van de luchthaven, maar die de gebruikscapaciteit van de startbanen beperkt.*

*Mevrouw Cathrjn Haubrich-Gooskens, lid van de commissie voor Financiën en Mobiliteit, vraagt of het systeem DIAPASON eigen is aan de luchthavens van Luik en Charleroi, dan wel of het ook in andere luchthavens in België kan worden toegepast.*

*De heer Luc Vuylsteke, voorzitter van SOWAER, antwoordt dat DIAPASON een zeer goed werkend systeem is geworden. Verscheidene beleidsmensen van andere luchthavens hebben LIÈGE AIRPORT al bezocht om met dat systeem kennis te maken.*

*De heer Willem Draps, voorzitter van de commissie Financiën en Mobiliteit, wijst erop dat in België het beheer van de luchthavens een gewestelijke aangelegenheid is, met uitzondering van de luchthaven van Brussel (Zaventem) waarvoor de federale overheid bevoegd blijft. De voorzitter verklaart verbaasd te zijn over de omvang van de maatregelen die in het kader van het beheer van de luchthaven van Luik werden genomen om de geluidshinder te beperken, alsook over de transparantie waarvan de luchthavenautoriteiten blijk geven. In Zaventem is de toestand totaal anders.*

#### A.4. Échange de vues

*M. Willem Draps, président de la Commission Finances et Mobilité, interroge M. Cherton sur l'orientation des vols. La carte projetée aux membres montre que les avions décollent tous dans la même direction - vers l'ouest.*

*M. Stéphane Cherton, précise que cette trajectoire a été calculée en collaboration avec Belgocontrol, dans le but de concentrer les nuisances vers les zones les moins densément peuplées autour de l'aéroport. Un avion doit atteindre l'altitude de 5 000 pieds avant de pouvoir être redirigé vers sa destination. L'aéroport de Liège se distingue à cet égard des autres aéroports belges, où les avions décollent "en parapluie". Ce choix est politique. Il présente un avantage certain pour les riverains de l'aéroport, mais limite la capacité d'utilisation des pistes.*

*Mme Cathrjn Haubrich-Gooskens, membre de la commission des Finances et de la Mobilité, demande si le système DIAPASON est propre aux aéroports de Liège et Charleroi, ou s'il a également pu être implémenté dans d'autres aéroports en Belgique?*

*M. Luc Vuylsteke, président de SOWAER, répond que DIAPASON est devenu un système très performant. Plusieurs responsables d'autres aéroports sont déjà venus à LIÈGE AIRPORT afin d'apprendre plus sur ce système.*

*M. Willem Draps, président de la Commission Finances et Mobilité, précise qu'en Belgique, la gestion des aéroports est une matière régionale, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles (Zaventem), qui reste de la compétence de l'autorité fédérale. Le président s'étonne de l'importance des mesures prises dans le cadre de la gestion de l'aéroport de Liège pour lutter contre les nuisances sonores, et de la transparence dont font preuve les autorités aéroportuaires. La situation à Zaventem est bien différente.*

*Mevrouw Cathrijn Haubrich-Gooskens, lid van de commissie Financiën en Mobiliteit, stelt zich vragen bij de toestand in Vlaanderen. Is er daar geen enkele geluidsnorm?*

*De heer Michel Lebrun, lid van de commissie Financiën en Mobiliteit, antwoordt dat er daar inderdaad geen normen zijn en dat in het Waals Gewest de decreten ter zake werden aangenomen naar aanleiding van herhaalde klachten van omwonenden van de luchthaven.*

*De heer Willem Draps, voorzitter van de commissie Financiën en Mobiliteit, wijst erop dat de toestand op de luchthaven van Zaventem ingewikkelder is want de geluidshinder die er wordt veroorzaakt is gespreid over de drie Gewesten van het land. Het spreidingsplan voor de vluchten is dus tot stand gekomen op grond van politieke criteria zonder dat met objectieve elementen, zoals de bevolkingsdichtheid, rekening werd gehouden. De moeilijkheden in verband met de nachtvluchten van en naar Zaventem hebben er aldus toe bijgedragen dat de hub van DHL naar de luchthaven van Leipzig is verhuisd.*

*De heer Christian Verougstraete, lid van de commissie Financiën en Mobiliteit, vraagt of moest worden onteigend.*

*De heer Luc Vuylsteke, voorzitter van SOWAER, wijst erop dat tot op heden elk vertrek steeds vrijwillig is geweest.*

*De heer Michel Lebrun, lid van de commissie Financiën en Mobiliteit, wenst te weten of nog altijd een beroep op notarissen wordt gedaan.*

*De heer Luc Vuylsteke, voorzitter van SOWAER, antwoordt dat dat inderdaad het geval is en hij geeft in dat verband enkele toelichtingen. Wanneer een huis in aanmerking komt voor een afkoop, wordt de eigenaar verzocht de vraagprijs mee te delen. Anderzijds komt ook een commissie van notarissen bijeen die eveneens de waarde van het goed schat. Er kan een deskundige aangesteld worden wanneer het verschil tussen beide bedragen hoog oploopt. In geval van conflict volgt er een arbitrage. Spreker wijst erop dat tot nog toe slechts in twee gevallen de afkoop tot een rechtszaak heeft geleid.*

*Mme Cathrijn Haubrich-Gooskens, membre de la commission des Finances et de la Mobilité, s'interroge sur la situation en Flandre. N'y a-t-il aucune norme de bruit?*

*M. Michel Lebrun, membre de la Commission Finances et Mobilité, répond par la négative et précise qu'en Région wallonne, les décrets en la matière ont été adoptés suite aux plaintes répétées des riverains de l'aéroport.*

*M. Willem Draps, président de la Commission Finances et Mobilité, précise que la situation de l'aéroport de Zaventem est plus complexe car les nuisances sonores qu'il provoque s'étendent sur les trois régions du pays. Le plan de dispersion des vols est donc réalisé sur base de critères politiques sans tenir compte d'éléments objectifs, comme la densité de population. Les difficultés liées aux vols de nuit vers et au départ de l'aéroport de Zaventem ont ainsi contribué à la délocalisation du hub de DHL vers l'aéroport de Leipzig.*

*M. Christian Verougstraete, membre de la Commission Finances et Mobilité, demande s'il a dû être procédé à des expropriations.*

*M. Luc Vuylsteke, président de SOWAER, précise que jusqu'à présent les départs ont toujours été volontaires.*

*M. Michel Lebrun, membre de la Commission Finances et Mobilité, souhaite savoir si le recours à des notaires est toujours d'actualité.*

*M. Luc Vuylsteke, président de SOWAER, répond par l'affirmative, et donne des précisions à ce sujet. Lorsqu'une maison entre en ligne de compte pour un rachat, le propriétaire est invité à communiquer le prix demandé. Une commission de notaires se réunit d'autre part et donne également une estimation de la valeur du bien. En cas de divergence importante, un expert peut être désigné. En cas de conflit, une procédure d'arbitrage s'engage. L'orateur précise que l'on ne dénombre à l'heure actuelle que deux rachats ayant donné lieu à des recours en justice.*

*De heer Michel Lebrun, lid van de commissie Financiën en Mobiliteit, vraagt toelichting bij de toestand op de luchthaven van Charleroi wat het beheer van de geluidshinder betreft.*

*De heer Luc Vuylsteke, voorzitter van SOWAER, wijst erop dat de toestand zeer verschillend is. De luchthaven van Charleroi is immers gesloten van 23 uur tot 6.30 uur, derhalve zijn de maatregelen ter bescherming van de omwonenden minder belangrijk dan in Luik (Bierset).*

\*  
\* \*

Het ontwerp van aanbeveling betreffende de luchtverkeersleiding, besproken tijdens de vergadering van 3 februari 2012 en tijdens diezelfde vergadering eenparig aangenomen, gaat als bijlage.

*De voorzitters,*

Willem DRAPS  
Marc HENDRICKX  
Bas Jan VAN BOCHOVE

*De rapporteur,*

Michel LEBRUN

*M. Michel Lebrun, membre de la Commission Finances et Mobilité, demande des précisions par rapport à la situation de l'aéroport de Charleroi en termes de gestion des nuisances sonores.*

*M. Luc Vuylsteke, président de SOWAER, précise que la situation est très différente. L'aéroport de Charleroi est en effet fermé entre 23h et 6h30 et donc nécessite des mesures de protection des riverains moins importantes qu'à Liège (Bierset).*

\*  
\* \*

Le projet de recommandation relative au contrôle aérien, discuté au cours de la réunion du 3 février 2012 et adopté lors de la même réunion, figure en annexe.

*Les présidents,*

Willem DRAPS  
Marc HENDRICKX  
Bas Jan VAN BOCHOVE

*Le rapporteur,*

Michel LEBRUN

**BIJLAGE****Ontwerp van aanbeveling betreffende de  
luchtverkeersleiding****De Raad,**

Gelet op hoorzitting van 14 oktober 2011 en de werkbezoeken van 1 juli en 28 november 2011 van de verenigde commissies voor Financiën en Mobiliteit, voor Buitenlandse vraagstukken en voor Grensoverschrijdende Samenwerking;

Gelet op de Verordening (EG) nr. 549/2004 van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de kaderverordening);

Gelet op de Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en van de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten binnen het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtvaartnavigatiedienstenverordening);

Gelet op de Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtruimverordening);

Gelet op de Verordening (EG) nr. 552/2004 van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging (de interoperabiliteitsverordening)

Gelet op de Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren;

Gelet dat de ministers van België, Duitsland, Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, Nederland en Zwitserland bevoegd voor transport op 2 december 2010 te Brussel, het Verdrag voor de oprichting van FABEC hebben getekend (*Functional Airspace Block Europe Central*);

**ANNEXE****Projet de recommandation relative au  
contrôle aérien****Le Conseil,**

Vu l'audition du 14 octobre 2011 et les visites de travail des 1<sup>er</sup> juillet et 28 novembre 2011 des commissions réunies des Finances et de la Mobilité, des Problèmes extérieurs et de la Coopération transfrontalière;

Vu le règlement (CE) n° 549/2004 du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre");

Vu le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services");

Vu le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien");

Vu le règlement (CE) n° 552/2004 du mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité");

Vu le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen;

Vu que les ministres belge, allemand, français, luxembourgeois, néerlandais et suisse, compétents pour le transport, ont signé, le 2 décembre 2010 à Bruxelles, le traité relatif à l'établissement du FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*);

Gelet dat dit Verdrag ook door de militaire autoriteiten werd ondertekend.

### **Vaststellend,**

Dat het FABEC-Verdrag tot op heden alleen geratificeerd is door het Groothertogdom Luxemburg;

Dat het gebrek aan een *Single European Sky* jaarlijks ongeveer 3 miljard euro kost;

Dat de militaire trainingzones versnipperd zijn in het Europese luchtruim en dat voor de realisatie van een *Single European Sky*, samenwerking met de militaire autoriteiten noodzakelijk is,

Dat de vermindering van de complexiteit en fragmentatie van het Europese luchtruim leidt tot grotere veiligheid en efficiëntie van de luchtvaart waardoor kortere routes gevlogen kunnen worden;

Dat dit efficiënter gebruik van het luchtruim brandstofbesparing oplevert en leidt tot minder CO<sub>2</sub>-uitstoot;

Dat hierdoor het gebruik van het Europees luchtruim veiliger en goedkoper wordt en de duurzaamheid en capaciteit ervan doet toenemen;

Dat het FABEC-Verdrag ertoe strekt te komen tot één enkel unitair tarief voor het *en route*-verkeer en tot een gemeenschappelijk tariefzone;

Dat een gemeenschappelijk beheer en een bundeling van de infrastructuur van de luchtverkeerleiding zullen toelaten de kosten te drukken;

Dat de Beneluxlanden reeds inspanningen hebben geleverd om de kosten van de heffingen te drukken doch dat dit nog geoptimaliseerd kan worden;

Dat de overlast voor omwonenden kan worden beperkt doordat FABEC het makkelijker maakt om landingen via glijvluchten uit te voeren;

Dat Eurocontrol, de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart, en MUAC bij dit alles een coördinerende rol kunnen spelen;

Vu que ce traité a aussi été signé par les autorités militaires.

### **Constatant,**

Que le traité relatif à l'établissement du FABEC n'a à ce jour été ratifié que par le Grand-Duché de Luxembourg;

Que l'absence d'un ciel européen unique coûte environ 3 milliards d'euros par an;

Que les zones d'entraînement militaire sont morcelées dans l'espace aérien européen et que pour la réalisation d'un ciel européen unique, la coopération avec les autorités militaires est indispensable,

Qu'une réduction de la complexité et de la fragmentation de l'espace aérien européen accroît la sécurité et l'efficacité de l'aviation, en permettant des trajectoires de vol plus courtes;

Que cette utilisation plus efficace de l'espace aérien génère une économie de carburant et réduit les émissions de CO<sub>2</sub>;

Que de ce fait, l'utilisation de l'espace aérien européen devient plus sûre et moins coûteuse et que sa durabilité et sa capacité s'en trouvent accrues;

Que le traité FABEC vise à obtenir un tarif unitaire unique pour le trafic en route et une zone tarifaire commune;

Qu'une gestion commune et un regroupement de l'infrastructure au sein de FABEC permettront de réduire les coûts;

Que les pays du Benelux ont déjà consenti des efforts afin de réduire les coûts et les redevances, mais que cette réduction peut encore être optimisée;

Que les nuisances pour les riverains peuvent être réduites du fait que le FABEC facilite les atterrissages en vol plané;

Qu'Eurocontrol, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, et le MUAC peuvent jouer un rôle de coordination dans tout ce processus;

Dat luchthavens grote financiële inspanningen leveren om de lawaaihinder voor omwonenden te beperken, er wordt hier in het bijzonder verwezen naar het DIAPASON instrument uitgewerkt in de luchthaven van Luik;

**Verzoekt de regeringen,**

Het FABEC-Verdrag dringend te ratificeren, voor zover zij hiertoe nog niet zijn overgegaan;

Na te gaan op welke manier de kostenefficiëntie voor de luchtverkeersleiding in de Beneluxlanden nog verbeterd kan worden;

De inspanningen voor het proces van integratie van het luchtruim van de Beneluxlanden in functionele luchtruimblokken met het oog op de realisatie van de *Single European Sky* op te drijven;

Het overleg tussen de burgerlijke en militaire luchtvaartautoriteiten met het oog op een efficiënter gebruik van het luchtruim, te bevorderen.

Que les aéroports consentent d'importants efforts financiers pour limiter les nuisances sonores pour les riverains et qu'à cet égard, il est renvoyé en particulier à l'instrument DIAPASON utilisé à l'aéroport de Liège;

**Demande aux gouvernements,**

De ratifier d'urgence le traité relatif à l'établissement du FABEC, pour autant que tel n'aie pas encore été le cas;

De vérifier de quelle manière l'efficacité du contrôle aérien en termes de coûts peut encore être améliorée dans les pays du Benelux;

D'intensifier les efforts en faveur du processus d'intégration de l'espace aérien des pays du Benelux en blocs d'espace aérien fonctionnels en vue de la réalisation du ciel unique européen;

De promouvoir la concertation entre les autorités de l'aviation civile et les autorités de l'aviation militaire en vue d'accroître l'efficacité de l'utilisation de l'espace aérien.