

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2010-2011

8 AOÛT 2011

Proposition de résolution visant à garantir à l'aéroport de Courtrai-Wevelgem un contrôle de la navigation aérienne à part entière et un espace aérien contrôlé

(Déposée par M. Yves Buysse et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

Le 30 novembre 1989, l'État et les gestionnaires des aéroports régionaux, à l'exception de la West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Kortrijk-Wevelgem, dénommée ci-après WIV, ont conclu un accord de coopération transférant de la Société nationale des voies aériennes aux régions un certain nombre de compétences importantes, telles que l'équipement et la gestion des aéroports et des aérodromes publics. Il avait été convenu de laisser les compétences relatives à l'organisation et à la garantie de la sécurité aux mains de l'autorité « nationale » (lisez : fédérale). L'organisme d'intérêt public de l'époque, la Régie des voies aériennes, devait prendre à sa charge la question de la sécurité, en ce compris la mise à disposition gratuite de contrôleurs aériens, la fourniture d'informations de vol et un service d'alerte. Jusqu'à présent, c'est Belgocontrol qui assume cette lourde responsabilité, ainsi qu'il est également prévu dans le contrat de gestion (1) passé entre l'État belge et Belgocontrol.

Au cours des travaux préparatoires de l'accord de coopération, les aéroports et les aérodromes publics ont été associés aux négociations par l'intermédiaire de leurs représentants.

On a toutefois oublié un aéroport, en l'occurrence le gestionnaire d'aéroport WIV, qui n'a dès lors pas été inscrit sur la liste des aéroports et aérodromes pouvant

(1) Approuvé par l'arrêté royal du 25 août 1998, article 3.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2010-2011

8 AUGUSTUS 2011

Voorstel van resolutie tot het bekomen van een volwaardige luchtverkeersleiding en een gecontroleerd luchtruim voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem

(Ingediend door de heer Yves Buysse c.s.)

TOELICHTING

Op 30 november 1989 werd tussen de Staat en de gewestelijke luchthavenbeheerders, met uitzondering van de West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem, hierna WIV, een samenwerkingsakkoord gesloten tot overdracht van een aantal belangrijke bevoegdheden, zoals de uitrusting en beheer van luchthavens en openbare vliegvelden, van de Nationale Maatschappij der Luchtwegen naar de gewesten. Er werd afgesproken om de bevoegdheden die betrekking hebben op de organisatie en het verzekeren van de veiligheid in handen van de « nationale » (lees federale) overheid te laten. De toenmalige instelling van openbaar nut, de Regie de Luchtwegen, zou de materie van de veiligheid, waaronder het gratis leveren van verkeersleiders, de verstrekking van vluchtinlichtingen en een alarmdienst voor haar rekening nemen. Tot op vandaag draagt Belgocontrol deze belangrijke verantwoordelijkheid zoals ook bepaald in het beheerscontract (1) tussen de Belgische Staat en Belgocontrol.

Tijdens de voorbereidingen van het samenwerkingsakkoord werden de luchthavens en openbare vliegvelden bij monde van hun vertegenwoordigers betrokken bij de onderhandelingen.

Nochtans werd één luchthaven (*in casu* luchthavenbeheerder WIV) hierbij over het hoofd gezien. Dit leidde ertoe dat deze luchthaven niet werd opgenomen

(1) Goedgekeurd bij koninklijk besluit van 25 augustus 1998, artikel 3.

faire appel aux services de Belgocontrol. De ce fait, et il est d'ailleurs le seul dans ce cas sur le territoire belge, cet aéroport ne peut pas disposer gratuitement des contrôleurs aériens de l'entreprise publique autonome qu'est Belgocontrol, avec les conséquences néfastes bien connues qui en résultent : la WIV doit en attendant non seulement gérer elle-même l'exploitation avec des moyens réduits, mais doit également supporter elle-même les charges afférentes au personnel chargé du contrôle aérien et de l'information, ce qu'elle n'est parvenue à faire jusqu'à présent qu'avec difficulté.

Qui plus est, la navigation aérienne s'effectue dans un espace non délimité et non contrôlé, les pilotes pouvant seulement demander des informations sur les conditions météorologiques au sol et sur le sens d'atterrissage à un poste radio situé au sol. La coordination de la sécurité dans le couloir d'approche fait l'objet d'accords avec les instances militaires et civiles responsables du contrôle de la navigation aérienne mais cela n'est pas suffisant et entraîne des risques. C'est pourquoi l'aéroport de Kortrijk-Wevelgem réclame depuis longtemps déjà un espace aérien bien délimité et sécurisé, ce qui permettrait au pilote de savoir quel appareil est proche du sien et à quel moment, et de recevoir de véritables instructions de sécurité depuis la tour de contrôle, d'où l'on aurait une vue d'ensemble de tous les mouvements.

En raison du surcoût que, pour les raisons historiques expliquées ci-dessus, la WIV doit supporter par rapport à d'autres aéroports, l'intercommunale est moins à même de réaliser les investissements nécessaires à la maintenance et à l'extension de ses activités, ce qui affaiblit sa compétitivité. La WIV dénonce dès lors, à juste titre, cette inégalité de traitement.

Les principaux investissements (1) qui se font attendre portent sur les travaux suivants :

— la démolition de l'actuelle piste de roulement courbe qui, par endroits, croise la zone de sécurité de la piste de décollage et de l'aire de stationnement des avions;

— le réaménagement de la piste de roulement parallèlement à la piste de décollage, avec des intersections;

— l'installation de miroirs tournants aux extrémités de la piste de décollage pour les gros appareils;

— le réaménagement d'une aire de stationnement plus vaste pour les avions;

— la démolition des anciens hangars et la construction de nouveaux hangars;

(1) Ces investissements urgents sont mentionnés dans le rapport annuel Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem relatif à l'exercice 2009 et le sont à nouveau dans le rapport relatif à l'exercice 2010.

in de lijst van luchthavens en vliegvelden die beroep kunnen doen op de diensten van Belgocontrol. Hierdoor krijgt deze luchthaven, als enige op het Belgisch grondgebied, niet de verkeersleiders van het autonome overheidsbedrijf Belgocontrol gratis ter beschikking. De nadelige gevolgen hiervan zijn genoegzaam bekend. De WIV moet voorlopig met beperkte middelen niet alleen zelf de exploitatie voeren, maar eveneens het verkeers- en informatiepersoneel zelf betalen, wat tot op heden moeizaam lukt.

Meer nog, de luchtvaart opereert er in een niet-afgebakend, ongecontroleerd gebied, waarbij het alleen bij een grond-radiopost informatie kan opvragen over de weersomstandigheden op de grond en over de landingsrichting. Daarnaast zorgen afspraken met militaire en burgerlijke verkeersleidingsinstanties voor de veiligheidscoördinatie in de aanvliegeroute, maar dit is niet voldoende en brengt risico's met zich mee. De luchthaven Kortrijk-Wevelgem is daarom al geruime tijd vragende partij voor een afgebakend en beveiligd luchtruim, waarin de piloot kan weten welk luchtvaartuig zich wanneer rondom hem bevindt en waarin hij echte veiligheidsinstructies krijgt vanuit de controletoren, waar men alle bewegingen kan overzien.

De kosten die de WIV omwille van deze historische redenen meer dan andere luchthavens moet maken stellen de intercommunale minder in staat om broodnodige investeringen te doen ter instandhouding en uitbreiding van haar activiteiten, wat haar concurrentiepositie niet ten goede komt. De WIV klaagt deze ongelijke behandeling dan ook terecht aan.

De voornaamste investeringen die op zich laten wachten zijn (1) :

— het opbreken van de huidige slingerende taxi-baan, die her en der in de veiligheidszone komt van de startbaan en vliegtuigparking;

— de heraanleg van de taxi-baan parallel met de startbaan, met intersecties;

— het installeren van draaispiegels voor grote toestellen aan de startbaanuiteinden;

— de heraanleg van een grotere vliegtuigparking;

— de afbraak van oude loodsen en de bouw van nieuwe loodsen;

(1) Deze dringende investeringen worden vermeld in het jaarverslag « Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem » over het dienstjaar 2009, alsook herhaald in het verslag over het dienstjaar 2010.

— la construction d'une caserne de pompiers sur le site de l'aéroport, d'une tour de contrôle et d'un bassin d'orage souterrain;

— l'installation de systèmes d'évacuation des eaux.

En octobre 2010, le conseil d'administration de la WIV a dès lors fait part de sa préoccupation face à la non-réalisation des travaux d'infrastructure susmentionnés et des investissements nécessaires à la rénovation. Cela a pour conséquence que les réparations à effectuer le sont de plus en plus souvent en urgence, que l'utilisation de la piste de roulement est nécessairement soumise à des restrictions opérationnelles, que le personnel dispose de locaux inadéquats et qu'il faut même louer des véhicules de pompiers et/ou acquérir des véhicules d'occasion.

Dans l'intervalle, l'ensemble de l'espace aérien et des aéroports de notre pays connaissent des évolutions, au niveau tant des autorités régionales que de l'autorité fédérale, susceptibles de faire bouger peu à peu les choses, ce qui a (aura) également des répercussions sur l'aéroport de Courtrai-Wevelgem :

1. la révision de l'accord de coopération du 30 novembre 1989 entre l'État et les Régions et l'élaboration d'un nouveau contrat de gestion nécessaire (le troisième) avec Belgocontrol, le 14 août 1998, afin de tenir compte :

a. de l'interdiction européenne (règlement (CE) n° 1794/2006) des subventions dites croisées (services offerts par Belgocontrol en échange de la redevance de route);

b. des problèmes financiers auxquels Belgocontrol est actuellement confrontée.

2. l'application du décret relatif à la nouvelle forme de gestion des aéroports d'Ostende-Bruges et de Courtrai-Wevelgem, avec prestations financières garanties.

Chacun de ces dossiers semblant bloqués, la WIV se retrouve dans une impasse. L'intercommunale est néanmoins parvenue jusqu'à présent, avec les moyens financiers et le personnel limités dont elle dispose, à mener à bien l'exploitation et la gestion de l'aéroport de Courtrai-Wevelgem, ce que confirment les statistiques de trafic pour l'année 2010 :

— au total, 32 020 mouvements d'avion ont été dénombrés à l'aéroport, ce qui représente en moyenne quelque 88 mouvements par jour. La rigueur de l'hiver en 2010, le difficile redressement après la grave crise économique et financière et le nuage de cendres volcaniques ont entraîné une diminution du nombre total de mouvements d'avion de 2 % par rapport à 2009;

— de la bouw van een luchthavenbrandweerkazerne met verkeerstoren en ondergronds waterbufferbekken;

— het probleem van de afwatering dat dient te worden aangepakt.

De raad van bestuur van de WIV drukte daarom in oktober 2010 haar bezorgdheid uit over het uitblijven van voornoemde infrastructuurcorrecties en van de investeringen in vernieuwing. Hierdoor moeten steeds meer noodherstellingen plaatsvinden, moeten er noodgedwongen operationele beperkingen rond het taxi-gebruik worden ingevoerd, beschikt het personeel er over gebrekkige lokalen en dient men zelfs brandweerswagens te huren en/of tweedehandsvoertuigen aan te kopen.

Ondertussen zijn over het ganse luchtruim en over alle luchthavens in ons land zowel op niveau van de gewestelijke als de federale overheid evoluties bezig die een en ander gestaag «in beweging» zouden moeten brengen, wat ook een impact heeft/zal hebben op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem :

1. de herziening van de samenwerkingsovereenkomst van 30 november 1989 tussen de Staat en de gewesten, en het tot stand komen van een nieuw, noodzakelijk (derde) beheerscontract met Belgocontrol van 14 augustus 1998, dit in functie van :

a. het Europees verbod (EU-verordening 1794/2006) op de zogenaamde kruissubsidiëring (diensten van Belgocontrol tegen heffingen op «en-routediensten»);

b. de financiële problematiek waarmee Belgocontrol momenteel geconfronteerd wordt.

2. de toepassing van het decreet omtrent de nieuwe beheersvorm voor de luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem, met gegarandeerde financiële tegemoetkomingen.

Dat elk van deze dossiers vast lijkt te zitten, maakt dat de WIV in een impasse is komen te zitten. Desondanks is het intergemeentelijk samenwerkingsverband met de beperkte financiële middelen en mankracht waarover het beschikt er tot dusver in geslaagd de uitbating en het beheer van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem in goede banen te leiden, wat wordt bevestigd door de trafiekcijfers van 2010 :

— in totaal werden 32 020 vliegtuigbewegingen geteld op de luchthaven, wat gemiddeld zo'n 88 bewegingen per dag betekent. Omwille van het hevige winterweer in 2010, het moeizaam herstel van de zware economische en financiële crisis en de vulkanische aswolk nam het totale aantal vliegtuigbewegingen met 2 % af in vergelijking met 2009;

— le nombre de vols de nuit est resté stable (107 vols); il s'agit en majorité de vols médicaux;

— le trafic commercial (3 423 vols) a baissé de 6 % par rapport à 2009;

— le trafic non commercial (28 597 vols) a baissé de 2 % par rapport à 2009;

— au total, 65 897 passagers ont été transportés, soit 1 % de plus qu'en 2009.

Si les circonstances avaient été normales, un taux de croissance à deux chiffres aurait certainement pu être atteint en 2010. Les auteurs s'attendent donc cette année à une reprise des activités aéroportuaires, les effets de la crise économique s'atténuant. Le fait que trois sociétés de taxi aérien aient récemment investi dans un zoning industriel proche de la piste de décollage est également un indicateur important de la croissance potentielle de l'aéroport régional. Un permis de bâtir vient ainsi encore d'être délivré à l'entreprise aéronautique ASL pour un projet de 4 000 m² et la société a en outre investi dans un renouvellement de sa flotte. Un autre acteur important du secteur a pris une option sur un site d'une superficie de 8 000 m². L'aéroport a par ailleurs adhéré au projet européen Interreg IVB *Green Sustainable Airports*, censé rendre plus durables et plus écologiques l'exploitation de l'aéroport et le transport assuré à l'aéroport grâce à une gestion éco-efficace de l'aérodrome, à une réduction des rejets de CO₂, à une amélioration des transports publics durables et à une réduction des éventuelles nuisances sonores et olfactives.

L'aéroport dispose en outre d'autres atouts non négligeables :

— les vols médicaux : sur une base annuelle, quelque 150 rapatriements d'urgence et transports d'organes à transplanter sont organisés vers les hôpitaux flamands; à cette fin, les compagnies aériennes concernées peuvent mobiliser des avions équipés des appareils médicaux nécessaires. Inutile de préciser que ces vols médicaux en provenance et à destination d'aéroports régionaux offrent des avantages particuliers et renforcent l'efficacité des soins médicaux;

— les inspections par hélicoptères de gazoducs et de lignes à haute tension prennent également une importance croissante. Étant donné qu'il est souvent impossible de procéder à l'inspection, à partir du sol, des gazoducs et des pylônes à haute tension, les compagnies de gaz et d'électricité recourent de plus en plus souvent à des hélicoptères qui peuvent décoller d'aéroports régionaux;

— les entreprises accordent un intérêt croissant à des liaisons rapides et confortables, notamment pour

— het aantal nachtvluchten bleef stabiel op 107, waarvan het merendeel medische vluchten;

— het zakelijk verkeer (3 423 vluchten) daalde met 6 % tegenover 2009;

— het niet-zakelijk verkeer (28 597 vluchten) daalde met 2 % tegenover 2009;

— er werden in totaal 65 897 passagiers vervoerd, 1 % meer tegenover 2009.

Bij normale omstandigheden was in 2010 zeker een procentuele groei met dubbele cijfers mogelijk geweest. De indieners verwachten dan ook dat de luchthavenactiviteit dit jaar opnieuw zal toenemen nu de economische crisis zich aan het herstellen is. Dat drie luchttaxibedrijven recentelijk investeerden in bedrijventerreinen nabij de startbaan, is eveneens een belangrijke indicator voor de potentiële groei van de regionale luchthaven. Zo werd aan het luchtvaartbedrijf ASL heel onlangs nog een bouwvergunning afgeleverd voor een project op 4 000 m² en investeerde deze maatschappij daarnaast in een vernieuwing van de vloot. Een andere grote speler in de sector heeft een optie genomen op een site van 8 000 m² groot. De luchthaven stapte ook mee in het Europees Interreg IV B-project « *Green Sustainable Airports* » dat de luchthavenexploitatie en het op de luchthaven opererende transport duurzamer en milieuvriendelijker moet maken door eco-efficiënt vliegveldbeheer, CO₂-reductie, verbetering van duurzaam openbaar vervoer en vermindering van de mogelijke geluids- en geuroverlast.

Daarnaast heeft de luchthaven nog andere niet te onderschatten troeven :

— medische vluchten : op jaarbasis worden zo'n 150 spoedrepatriëringen en orgaantransplantvluchten georganiseerd naar Vlaamse ziekenhuizen, waarbij vliegtuigmaatschappijen toestellen met de nodige medische apparatuur kunnen inzetten. Het hoeft geen betoog dat deze medische vluchten vanuit en naar regionale luchtvaartmaatschappijen bijzondere voordelen bieden en de efficiëntie van medische verzorging ten goede komen;

— zo is er een groeiend belang van pijnlijn- en hoogspanningsinspecties per helikopter. Omdat van op de grond de inspecties van pijnlijnen en hoogspanningsmasten vaak onmogelijk zijn, maken gas- en elektriciteitsmaatschappijen in toenemende mate gebruik van helikopters die kunnen opstijgen van op regionale luchthavens;

— het bedrijfsleven heeft onder andere naar aanleiding van handelsbeurzen in de buurlanden een

se rendre à des foires commerciales dans les pays voisins;

— dans un avenir proche, la WIV s'efforcera dès lors d'organiser des vols charters supplémentaires à l'occasion de foires commerciales.

Ces atouts sont autant d'arguments montrant l'importance de cet aéroport régional qui fonctionne bien.

C'est pourquoi il importe que, dans le cadre des négociations sur le financement de Belgocontrol et de la révision de l'accord de coopération de 1989 et du contrat de gestion de 1998, l'aéroport de Wevelgem puisse au maximum tirer parti de tous ses avantages et que l'aéroport et la région puissent se construire un avenir prometteur.

*
* *

groeïende belangstelling voor snelle en comfortabele verbindingen;

— er zal dan ook in de nabije toekomst door de WIV gestreefd worden naar extra charterprogramma's op handelsbeurzen.

Ook dit zijn argumenten die wijzen op het belang van deze goed werkende regionale luchthaven.

Daarom is het belangrijk dat, in het kader van de onderhandelingen rond de financiering van Belgocontrol en de herzieningen zowel van de samenwerkingsovereenkomst '89 als van de beheersovereenkomst '98, de luchthaven van Wevelgem alle kansen krijgt om haar voordelen volop te benutten en een veelbelovende toekomst voor de luchthaven en de regio kan worden uitgebouwd.

Yves BUYSSE.
Anke VAN DERMEERSCH.
Filip DEWINTER.

*
* *

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat,

A. Étant donné que l'aéroport de Courtrai-Wevelgem n'a pas été associé à l'accord de coopération du 30 novembre 1989 et que Belgocontrol n'est par conséquent pas tenue d'assurer la sécurité de cet aéroport, avec toutes les conséquences qui s'ensuivent;

B. Vu la situation actuelle augurant d'une révision complète de cet accord de coopération;

C. Vu la révision imminente du contrat de gestion du 14 août 1998 entre Belgocontrol et l'État;

D. Considérant que le financement et la performance de Belgocontrol font actuellement l'objet d'une étude;

E. Étant donné que des négociations sont actuellement en cours sur la mise en œuvre du décret LOM/LEM;

F. Étant donné que l'aéroport de Courtrai-Wevelgem a un besoin urgent d'une rénovation profonde et que des travaux d'infrastructure doivent être réalisés;

G. Considérant que la West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem dispose de certains atouts qu'elle ne peut actuellement pas exploiter suffisamment,

Demande au gouvernement de défendre les intérêts de l'aéroport régional de Courtrai-Wevelgem lors des diverses négociations concernant la révision de l'accord de coopération du 30 novembre 1989 entre l'État et les Régions et le (troisième) contrat de gestion du 14 août 1998 entre l'État et Belgocontrol, ainsi qu'à l'occasion de l'évaluation de Belgocontrol, et d'y assurer un contrôle de la navigation aérienne et un espace aérien contrôlé sur mesure de manière à pouvoir optimiser la sécurité.

17 mai 2011.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

A. Gelet op het feit dat de luchthaven Kortrijk-Wevelgem niet in het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 werd opgenomen, waardoor Belgocontrol er niet toe verbonden is de veiligheid van deze luchthaven te garanderen, met alle gevolgen van dien;

B. Gelet op de huidige situatie, waarbij sprake is van een volledige herziening van deze samenwerkingsovereenkomst;

C. Gelet ook op de op til staande herziening van de beheersovereenkomst van 14 augustus 1998 tussen Belgocontrol en de Staat;

D. Overwegende dat momenteel, wat betreft Belgocontrol, de financiering en de performantie worden onderzocht;

E. Aangezien momenteel onderhandeld wordt over de uitvoering van het LOM/LEM-decreet;

F. Aangezien de luchthaven Kortrijk-Wevelgem aan een dringende, grondige vernieuwing toe is en infrastructuurcorrecties zich opdringen;

G. Overwegende dat de West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem beschikt over een aantal troeven die op vandaag de dag niet voldoende kunnen worden uitgespeeld,

Vraagt de regering om bij de diverse onderhandelingen zowel wat betreft de herziening van het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Staat en de gewesten, het (derde) beheerscontract van 14 augustus 1998 tussen de Staat en Belgocontrol, alsook bij de evaluatie van Belgocontrol, de belangen van de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem te behartigen en er een luchtverkeersleiding en gecontroleerd luchtruim op maat te garanderen, zodat de veiligheid er kan worden geoptimaliseerd.

17 mei 2011.

Yves BUYSSE.
Anke VAN DERMEERSCH.
Filip DEWINTER.