

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 mei 2015

HOORZITING

over het toekomstig beleid van Belgocontrol

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Emmanuel BURTON**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de Johan Decuyper, CEO van Belgocontrol	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden	8
III. Antwoorden van de genodigde	10
Bijlagen	15

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 mai 2015

AUDITION

sur la future politique de Belgocontrol

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Emmanuel BURTON**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif par M. Johan Decuyper, CEO de Belgocontrol	3
II. Questions et observations des membres	8
III. Réponses de l'invité	10
Annexes	15

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery, Wouter Raskin
PS	Laurent Devin, Emir Kir, Karine Lalieux
MR	Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret
CD&V	Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld	Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Marcel Cheron
cdH	Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Gwenaëlle Grovonius, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Benoît Hellings, Stefaan Van Hecke
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB	Jan Penris
----	------------

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft tijdens haar vergadering van 18 maart 2015 een hoorzitting gehouden met de heer Johan Decuyper, ceo van Belgocontrol aangaande diens toekomstig beleid in een eengemaakt Europees luchtruim.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER JOHAN DECUYPER, CEO VAN BELGOCONTROL

1. Missie

Belgocontrol is verantwoordelijk voor de luchtverkeersleiding in het Belgische burgerlijk luchtruim ("ANSP — *Air Navigation Service Provider*"), zowel voor overvliegende als landende en opstijgende vliegtuigen. Concreet beheert Belgocontrol de bewegingen op de vijf openbare luchthavens van België: Antwerpen (Deurne), Brussel-Nationaal (Zaventem), Charleroi ("*Brussels-South*"), Luik (Bierset) en Oostende (Mariakerke). Het beheer van het luchtverkeer is de kerntaak maar Belgocontrol staat ook in voor andere taken zoals het verstrekken van meteo- en aeronautische informatie, communicatie, navigatie en bewaking van het Belgische burgerlijke luchtruim. Als dienstenverstrekker draagt Belgocontrol bij tot de economische meerwaarde van zowel het luchttransport als de luchthavenactiviteiten in België, geraamd op 5,6 miljard euro of 1,5 % van het bruto binnenlands product.

Deze sector, na de haven van Antwerpen de tweede grootste Belgische groeipool, geeft werk aan 66 200 voltijds-equivalenten, 1,7 % van de totale werkgelegenheid. Belgocontrol is essentieel als katalysator voor de connectiviteit van de Belgische luchthavens. Een efficiënte luchtvaartnavigatie met optimale routes zorgt er immers voor dat onze luchthavens de rol van logistiek centrum spelen in het hart van Europa. Jaarlijks vinden in het Belgisch-Luxemburgse luchtruim meer dan een miljoen vliegbewegingen plaats, wat in 2013 goed was voor een omzet van om en bij de 200 miljoen euro (198 miljoen euro om precies te zijn, waarvan 83 % uit de en-route- en 15 % uit de terminalactiviteiten; de overige 2 % komen voort uit andere activiteiten). De verdeling van de bewegingen tussen de verschillende luchthavens wordt weergegeven op de grafiek in bijlage. Belgocontrol telt 782 werknemers waarvan 266 luchtverkeersleiders. De overige jobs betreffen ingenieurs die instaan voor de infrastructuur en verantwoordelijken van de meteo- en aeronautische informatie alsook het personeel dat instaat voor personeelszaken, de informatica en de financiën.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a organisé, au cours de sa réunion du 18 mars 2015, une audition de M. Johan Decuyper, CEO de Belgocontrol, à propos de la politique future de Belgocontrol dans le cadre d'un ciel européen unique.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. JOHAN DECUYPER, CEO DE BELGOCONTROL

1. Mission

Belgocontrol est responsable du contrôle du trafic aérien dans l'espace aérien civil belge ("ANSP — *Air Navigation Service Provider*"), tant pour les avions qui survolent la Belgique que pour ceux qui y atterrissent ou en décollent. Concrètement, Belgocontrol gère les mouvements sur les cinq aéroports publics de Belgique: Anvers (Deurne), Bruxelles-National (Zaventem), Charleroi ("*Brussels-South*"), Liège (Bierset) et Ostende (Mariakerke). La gestion du trafic aérien est la mission de base de Belgocontrol, mais la société est également chargée d'autres missions comme la diffusion d'informations météorologiques et aéronautiques, la communication, la navigation et la surveillance de l'espace aérien civil belge. En tant que prestataire de services, Belgocontrol contribue à la plus-value économique tant du transport aérien que des activités aéroportuaires en Belgique, plus-value estimée à 5,6 milliards d'euros, soit 1,5 % du produit intérieur brut.

Ce secteur, le pôle de croissance le plus actif de l'économie belge après celui du port d'Anvers, procure du travail à 66 200 équivalents temps plein, 1,7 % de l'emploi total. Belgocontrol joue un rôle essentiel en tant que catalyseur de la connectivité des aéroports belges. Une navigation aérienne efficace dotée de routes aériennes optimales permet en effet à nos aéroports de jouer le rôle de plate-forme logistique au cœur de l'Europe. Chaque année, l'espace aérien belgo-luxembourgeois est le théâtre de plus d'un million de mouvements d'avions, ce qui représentait en 2013 un chiffre d'affaires d'environ 200 millions d'euros (198 millions pour être précis, dont 83 % pour le segment d'activités "en route" et 15 % pour le segment "terminal", les 2 % restants se rapportant à d'autres activités). La répartition des mouvements entre les différents aéroports est indiquée sur le graphique en annexe. Belgocontrol compte 782 collaborateurs, dont 266 contrôleurs aériens. Le reste du personnel est composé d'ingénieurs, qui sont chargés de l'infrastructure, de responsables des informations météorologiques et aéronautiques, et de personnes

Voor de concrete opsplitsing van het personeel wordt eveneens verwezen naar de grafieken in bijlage.

2. Actoren

Belgocontrol staat onder het politiek toezicht van de federale minister van Mobiliteit. De federale overheden bepalen de vliegroutes en stellen de voorwaarden op voor het gebruik van de banen rekening houdend met de internationale verdragen en technische standaarden. De correcte uitvoering door en de certificering van de luchtverkeersleidingsdiensten t.o.v. de (Europese) gemeenschappelijke eisen (*common requirements*) wordt bewaakt door de Belgische wettelijke regulator BSA (*“Belgian Supervisory Authority”*). In België zijn drie dergelijke diensten actief: de Belgische luchtmacht (Semmerzake) voor het militaire luchtverkeer, Eurocontrol voor het hogere luchtruim (boven 24 500 voet) van de Benelux en het noordwesten van Duitsland en Belgocontrol voor het lagere luchtruim (beneden de 24 500 voet). Andere stakeholders op de nationale en regionale luchthavens zijn de Brussels Airport Company, de ombudsdienst (voor alle vragen of klachten, ingesteld en geregeld bij koninklijk besluit) en de Belgium Slot Coordination (Brussel-Nationaal is tot nu toe de enige gecoördineerde luchthaven in België), maar ook Egis (privéuitbater van Vlaamse luchthavens) en de Vlaamse overheid, enerzijds, en de luchthavens van Luik en Charleroi, alsook de SPW (*“Service public de Wallonie”*, die instaat voor de luchtvaartinspectie op Waalse luchthavens), de SOWAER (*“Société wallonne des aéroports”*, die instaat voor de medefinanciering van de Waalse luchthavens) en de ACNAW (*“Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne”* — het organisme dat informatie verstrekt over de Waalse regionale luchthavens).

3. Regelgeving

Belgocontrol is het enige overheidsbedrijf onderworpen aan de wet van 23 maart 1991 betreffende sommige economische overheidsbedrijven dat nog geen naamloze vennootschap van publiek recht is. Het recente regeerakkoord voorziet in de integratie van burgerlijke en militaire luchtverkeersleiding, maar ook een integratie in Beneluxverband als opstap naar een eengemaakt Europees luchtruim (FABEC — *“Functional Airspace Block”*). Een nieuw samenwerkingsakkoord met de Gewesten — het laatste dateert van 1989 — moet de financiering van de plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten bepalen. Ten slotte wordt ook verwacht ingeval van staking door de luchtverkeersleiders een minimumdienstverlening te garanderen. In april 2014 werd het

affectées à la gestion du personnel, de l’informatique et des finances. Pour une répartition plus concrète du personnel de Belgocontrol, il est également renvoyé aux graphiques repris en l’annexe.

2. Acteurs

Belgocontrol est sous la tutelle politique du ministre fédéral de la Mobilité. Les autorités fédérales fixent le tracé des routes aériennes et déterminent les conditions d’utilisation des pistes en tenant compte des conventions et des normes techniques internationales. Le régulateur légal belge BSA (*Belgian Supervisory Authority*) veille à l’exécution correcte des services de contrôle aérien et à leur certification selon les exigences communes (*common requirements*) au niveau européen. En Belgique, trois services de ce type sont actifs: la Force aérienne belge (Semmerzake) pour le trafic aérien militaire, Eurocontrol pour l’espace aérien supérieur (au-dessus de 24 500 pieds) du Benelux et du Nord-Ouest de l’Allemagne, et, enfin, Belgocontrol pour l’espace aérien inférieur (en dessous de 24 500 pieds). Parmi les autres opérateurs actifs sur les aéroports nationaux et régionaux figurent également la Brussels Airport Company, le service de médiation (pour toutes les questions ou les plaintes, instauré et réglé par arrêté royal) et la Belgium Slot Coordination (l’aéroport de Bruxelles-National est, jusqu’à présent, le seul aéroport coordonné en Belgique), mais également Egis (exploitant privé d’aéroports flamands) et le gouvernement flamand, d’une part, et, d’autre part, les aéroports de Liège et Charleroi, de même que le SPW (Service public de Wallonie), qui est chargé de l’inspection aérienne dans les aéroports wallons, la SOWAER (Société wallonne des aéroports), qui s’occupe du cofinancement des aéroports wallons, et l’ACNAW (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne), l’organisme qui diffuse des informations sur les aéroports régionaux wallons.

3. Réglementation

Belgocontrol est la seule entreprise publique soumise à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques qui n’est pas encore une société anonyme de droit public. Le récent accord de gouvernement prévoit l’intégration du contrôle du trafic aérien civil et militaire, mais aussi une intégration dans le Benelux, comme un tremplin vers un ciel européen unique (FABEC — *“Functional Airspace Block”*). Un nouvel accord de coopération avec les Régions — le dernier date de 1989 — doit fixer le financement des services de navigation aérienne locaux. Enfin, il est également prévu de garantir un service minimum en cas de grève des contrôleurs aériens. En avril 2014, le troisième contrat de gestion a été conclu avec l’État

derde beheerscontract met de Federale Staat afgesloten dat een definitief einde moet maken aan het structureel deficit van Belgocontrol omwille van de kosteloze dienstverlening aan de regionale luchthavens. Dit beheerscontract voorziet in een nieuw financierings- en tarifieringsmechanisme (de gemiddelde eenheidskost, de zogeheten “Unit Rate”, van de plaatselijke luchtvaartnavigatiedienstverlening moet de volgende vijf jaar jaarlijks met 2,5 % worden verminderd), in meer transparantie inzake de financiën en ten opzichte van de omwonenden en in een betere internationale positionering (in het raam van het eengemaakt Europees luchtruim). Concreet vervalt de vrijstelling van de financiële transparantie t.o.v. de gebruikers voor regionale luchthavens en wordt het principe gehanteerd dat alle kosten door de gebruikers gedragen moeten worden na overleg met alle betrokken partijen en rekening houdend met vastgelegde kosten, geplande investeringen en ramingen van de verschillende secties. Dit leidt dan tot het uiteindelijke eenheidstarief, vastgelegd in een performantieplan. Dit voor de en-route-diensten. Voor de diensten op de luchthavens wordt ieder jaar en per luchthaven door de Federale Staat een verdeelsleutel vastgelegd (voor 2016 moet dit eerlang gebeuren) en staat de Federale Staat in voor de prestaties zolang het samenwerkingsakkoord nog niet is aangepast. Daarna zouden de luchtvaartmaatschappijen zelf moeten instaan voor de kosten. Tegenover de omwonenden moet op een dynamische manier informatie worden verstrekt over de vliegroutes en het baangebruik.

4. Prestaties

De prestatiedoelstellingen 2015-2019 (RP2) hebben te maken met economische efficiëntie (vooral van de en-route-activiteiten, de Belgische tarieven benaderen nu de Nederlandse en de Franse, zie grafieken als bijlage), die ook voor meer convergentie moet zorgen, met de Europese milieueisen, met de capaciteit en met de veiligheid van het luchtverkeer, de absolute prioriteit.

5. Financiering

De en-route-activiteiten (160,3 miljoen euro) worden integraal betaald door de luchtvaartmaatschappijen. In 2013 worden de activiteiten op Brussel-Nationaal (25,1 miljoen euro) slechts à 77 % gefinancierd door de luchtvaartmaatschappijen (de overige 23 % vertegenwoordigen 7,5 miljoen euro). De activiteiten op de Waalse luchthavens van Luik (Bierset) en Charleroi (“Brussels South”) worden respectievelijk voor 66 % en 31 % gedekt door het Gewest en door Belgocontrol, wat Belgocontrol een deficit van respectievelijk 2,4 en 4,9 miljoen euro oplevert. Voor de Vlaamse luchthavens van Antwerpen (Deurne) en Oostende (Mariakerke)

fédéral. Ce contrat est censé mettre définitivement un terme au déficit structurel de Belgocontrol imputable aux services rendus gratuitement aux aéroports régionaux. Ce contrat de gestion prévoit un nouveau mécanisme de financement et de tarification (le coût unitaire moyen, appelé “Unit Rate”, des services de navigation aérienne locaux doit être réduit de 2,5 % par an durant les cinq prochaines années), une plus grande transparence dans le domaine des finances et envers les riverains ainsi qu’un meilleur positionnement international (dans le cadre du ciel européen unique). Concrètement, la dispense de transparence financière envers les utilisateurs est supprimée pour les aéroports régionaux et on applique le principe selon lequel tous les coûts doivent être supportés par les utilisateurs après concertation avec toutes les parties concernées, en tenant compte des coûts engagés, des investissements prévus et des estimations des différentes sections. Tout ceci a pour résultat le tarif unitaire final fixé dans le plan de performance, et ce, pour les services en route. Quant aux services dans les aéroports, l’État fédéral fixe chaque année une clé de répartition par aéroport (ce qui sera fait sous peu pour 2016) et prend en charge les prestations tant que l’accord de coopération n’a pas encore été adapté. Ensuite, les compagnies aériennes devraient assumer elles-mêmes les coûts. Des informations concernant le survol aérien et l’utilisation des pistes doivent être fournies de manière dynamique aux riverains.

4. Prestations

Les objectifs de performance 2015-2019 (RP2) ont trait à l’efficacité économique (surtout des activités de l’en-route, les tarifs belges avoisinant à présent les tarifs néerlandais et français, voir les graphiques en annexe), qui est également censée créer une plus grande convergence avec les critères environnementaux européens, la capacité et la sécurité du trafic aérien, qui sont la priorité absolue.

5. Financement

Les activités de l’en-route (160,3 millions d’euros) sont payées intégralement par les compagnies aériennes. En 2013, les activités à Bruxelles-National (25,1 millions d’euros) n’étaient financées qu’à 77 % par les compagnies aériennes (les 23 % restants représentaient 7,5 millions d’euros). Les activités dans les aéroports wallons de Liège (Bierset) et de Charleroi (“Brussels South”) sont couvertes respectivement à hauteur de 66 % et 31 % par la Région et Belgocontrol, ce qui représente pour cette dernière un déficit de respectivement 2,4 et 4,9 millions d’euros. L’accord de coopération de 1989 s’applique aux aéroports flamands d’Anvers

geldt het samenwerkingsakkoord van 1989. Zij vragen geen extra diensten, maar de door Belgocontrol niet-gefactureerde diensten lopen respectievelijk op tot 5,5 en 2,2 miljoen euro. Alle niet-gefactureerde kosten samen zadelen Belgocontrol op met een totale som van om en bij 24 miljoen euro. Vóór 2010 werd dit bedrag betaald door de opbrengsten van de en-route-activiteiten. Europa verbood deze vorm van kruissubsidiëring tussen en-route- en terminaldienstverlening echter, waardoor Belgocontrol ieder jaar structurele verliezen leed die de reserves uitputten en het kapitaal aantastten (zie grafiek als bijlage).

Hiervoor werd met de federale overheid vanaf 2015 een oplossing uitgedokterd, vervat in het koninklijk besluit van 19 december 2014 houdende vaststelling van nadere regels tot de financiering van de kosten voor plaatselijke luchtvaarnavigatiedienstverlening op de Belgische luchthavens. Het kader hiervan wordt vastgelegd in een beheerscontract en heeft het voordeel dat het beheerscontract niet telkens opnieuw moet worden vervangen.

Voor iedere regionale luchthaven wordt een verdeelsleutel vastgelegd tussen wat ten laste komt van de Gewesten en het gedeelte waar de Federale Staat moet voor opdraaien. Voor Charleroi (*"Brussels South"*) wordt in totaal 69 % van de vastgestelde kosten ten laste genomen door de Federale Staat (concreet 2,3 miljoen euro door het Waals Gewest en 5,2 miljoen euro door de Federale Staat). Voor Luik (Bierset) bedraagt de verdeelsleutel 35 %, wat neerkomt op 4,7 miljoen euro voor het Waals Gewest en 5,2 miljoen euro voor de Federale Staat. De Federale Staat neemt 100 % de kosten van de Vlaamse luchthavens van Antwerpen (Deurne) en Oostende (Mariakerke) ten laste, zijnde respectievelijk 5,5 en 2,3 miljoen euro.

Voor Brussel-Nationaal wordt 25 % betaald door de Federale Staat en 75 % door de gebruikers, hetzij respectievelijk 8,5 en 25,5 miljoen euro.

Hetzelfde koninklijk besluit van 19 december 2014 kende een terugvorderbaar voorschot van 10 miljoen euro toe, dat binnen de maand aan de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt teruggestort na betaling door de Federale Staat van de vergoedingen voor de eerste helft van 2015. Maandelijks worden de kosten die door de gebruikers noch de Gewesten worden gedragen aan de Federale Staat gefactureerd.

6. Uitdagingen

De uitdagingen voor de komende jaren zijn niet min: binnen het kader van FABEC wordt het volledige

(Deurne) et d'Ostende (Mariakerke), qui ne demandent pas de services supplémentaires. Toutefois, les services non facturés fournis par Belgocontrol s'élèvent respectivement à 5,5 et à 2,2 millions d'euros. Les frais non facturés représentent pour Belgocontrol une charge totale de quelque 24 millions d'euros. Avant 2010, ce montant était financé par les revenus des activités de l'en-route. L'Europe a cependant interdit cette forme de subventionnement croisé entre les services de l'en-route et les services terminaux, si bien que Belgocontrol a subi chaque année des pertes structurelles qui ont épuisé les réserves et affecté le capital (voir le graphique en annexe).

Une solution, inscrite dans l'arrêté royal du 19 décembre 2014 fixant les modalités de financement des coûts pour la prestation de services terminaux de navigation aérienne sur les aéroports belges en 2015, a été imaginée en concertation avec l'autorité fédérale afin de résoudre ce problème. Le cadre de la prestation de services en question a été défini dans un contrat de gestion. Ce contrat de gestion présente l'avantage que le cadre ne doit pas être remplacé en permanence.

Pour chaque aéroport régional, une clé de répartition est fixée, entre la quotité à charge des Régions et la part que doit assumer l'État fédéral. Pour Charleroi (*"Brussels South"*), la prise en charge totale du fédéral s'élève à 69 % des frais fixés (concrètement: 2,3 millions d'euros à charge de la Région wallonne et 5,2 millions d'euros à charge de l'État fédéral). Pour Liège (Bierset), la clé de répartition est de 35 %, ce qui correspond à 4,7 millions d'euros pour la Région wallonne et à 5,2 millions d'euros pour l'État fédéral. Ce dernier prend en charge 100 % des frais des aéroports flamands d'Anvers (Deurne) et d'Ostende (Mariakerke), soit respectivement 5,5 et 2,3 millions d'euros.

Pour Bruxelles-National, l'État fédéral prend en charge 25 % contre 75 % à charge des usagers, soit respectivement 8,5 et 25,5 millions d'euros.

Le même arrêté royal du 19 décembre 2014 a octroyé une avance récupérable de 10 millions d'euros, qui est remboursée au SPF Mobilité et Transports dans le mois suivant le paiement, par l'État fédéral, des rémunérations pour le premier semestre de 2015. Tous les mois, les frais qui ne sont supportés ni par les usagers, ni par les Régions, sont facturés à l'État fédéral.

6. Défis

Les défis pour les années à venir ne sont pas minces: dans le cadre du FABEC, redéfinition de l'ensemble

Europese eengemaakt luchtruim hertekend, de integratie met de militaire luchtverkeersleiding in Semmerzake is aan de orde en ten slotte moet in het raam van de spreiding van de lawaaihinder ook met de omwonenden transparant over het pistegebruik worden gecommuniceerd.

In het kader van FABEC vormt België een functioneel luchtruimblok met Frankrijk, Zwitserland, Duitsland en Luxemburg, teneinde betere prestaties op het vlak van de veiligheid, de impact op het leefmilieu, de capaciteit en de economische efficiëntie mogelijk te maken. Een aantal aanpassingen in de luchtruimstructuur — waarvan een verschuiving van het militaire luchtruim in Nederland — dreigde meteen ook uit te monden in een aanzienlijk inkomstenverlies omwille van stromen die verschuiven (20 à 25 % van de en-route-inkomsten), rekening houdend met het feit dat drie vierde van de inkomsten van Belgocontrol uit de en-route-activiteiten worden betrokken. Dit alles gebeurt in een context van verhoogde concurrentie tussen de ANSP van de omringende landen en het zogeheten FOCS-project van eind 2013 (dat beoogde de oost-west- en de noord-zuid-verkeersstromen te optimaliseren) waar samen met de militairen het aanbod van directe routes werd onderzocht. Europa oefent daarenboven druk uit om bepaalde diensten te liberaliseren.

Drie vierde van het FABEC-verkeer heeft betrekking op de eindnaderingszones van de vijf belangrijkste Europese luchthavens: Parijs (Charles-de-Gaulle), Frankfurt, Amsterdam (Schiphol), Londen (Heathrow) en München.

Het Belgisch luchtruim — dat door Eurocontrol, Belgocontrol en de luchtmacht wordt bestreken — is enorm complex, zowel wat betreft het type procedure (MIL-CIV, G.A-CIV., zweefvliegers-MIL, ...) als de gebruikte systemen met beperkte interoperabiliteit (Thales Eurocat, Thales SEROS, INDRA, NAVO, ...).

In deze context — de hertekening van het Europees eengemaakt luchtruim in functie van het free-routeconcept maar ook de complexiteit van het Belgisch luchtruim alleen — moet naar integratie worden gestreefd van de burgerlijke en militaire luchtverkeersleiding, in het belang van alle stakeholders. Belgocontrol, Defensie en het Directoraat-Generaal Luchtvaart zullen overleg plegen met alle belanghebbende partijen over de structuur van het Belgische luchtruim.

7. Vliegroutes Brussel-Nationaal

Alleen al om veiligheidsredenen is er nood aan stabiele vliegroutes. Die moeten ook de onrust wegnemen

du Ciel unique européen, intégration aux services de contrôle militaire et, enfin, dans le cadre de la répartition des nuisances sonores, mise en place d'une communication transparente également avec les riverains concernant l'utilisation des pistes.

Dans le cadre du FABEC, la Belgique forme un Bloc d'espace aérien fonctionnel avec la France, la Suisse, l'Allemagne et le Luxembourg censé améliorer les performances en termes de sécurité, d'impact environnemental, de capacité et d'efficacité économique. Un certain nombre d'adaptations de la structure de l'espace aérien — dont un déplacement de l'espace aérien militaire vers les Pays-Bas — risquaient de se traduire d'emblée par un manque à gagner considérable en raison du déplacement des flux (20 à 25 % des revenus de l'en-route), étant donné que trois quarts des revenus de Belgocontrol sont liés aux activités de l'en-route. Tous ces éléments interviennent dans un contexte de concurrence accrue entre les ANSP des pays limitrophes de la Belgique et le projet dit "FOCS" de fin 2013 (qui avait pour but d'optimiser les flux de trafic aérien est-ouest et nord-sud), où l'offre relative aux routes directes a été examinée avec le concours des militaires. L'Europe fait également pression pour libéraliser certains services.

Le trafic FABEC se concentre à 75 % sur les zones terminales des cinq principaux aéroports européens: Paris (Charles-de-Gaulle), Francfort, Amsterdam (Schiphol), Londres (Heathrow) et Munich.

L'espace aérien belge — qui est couvert par Eurocontrol, Belgocontrol et la Force aérienne — est extrêmement complexe, tant au niveau du type de procédure (MIL-CIV, G.A-CIV., planeurs-MIL, ...) qu'au niveau des systèmes utilisés, qui présentent une interopérabilité limitée (Thales Eurocat, Thales SEROS, INDRA, NAVO, ...).

Dans ce contexte — le réaménagement du Ciel unique européen sur la base du concept de *free-route*, mais aussi la complexité de l'espace aérien belge lui-même —, il est important de réaliser l'intégration du trafic aérien civil et militaire, dans l'intérêt de l'ensemble des parties prenantes. Belgocontrol, la Défense et la Direction générale transport aérien se concerteront avec toutes les parties intéressées au sujet de la structure de l'espace aérien belge.

7. Routes aériennes Bruxelles-National

Le souci de garantir la sécurité justifie déjà à lui seul la présence de routes aériennes stables, qui devront

bij de omwonenden en bij de economische actoren. Voor Belgocontrol betekenen de voortdurende aanpassingen veel bijkomende kosten in termen van de ontwikkeling van routes, de aanpassing van systemen en de opleiding van verkeersleiders.

8. Strategisch plan “Wings ahead”

Belgocontrol moet zijn diensten moderniseren in samenwerking met de gebruikers en de stakeholders op drie vlakken:

1° Het partnerschap binnen FABEC, met andere luchtverkeersleidingdiensten, met luchthavens en vliegtuigmaatschappijen alsook met de luchtmacht moet worden versterkt.

Vanaf 2019 gebeurt de samenwerking ook binnen een stabiel en coherent financieel kader.

Synergieën met ANA Lux op het gebied van de naderingsverkeersleiding zijn sedert 2014 overwogen en zijn sedert februari 2015 het voorwerp van een haalbaarheidsstudie en een kosten-baten-analyse.

Met de luchtmacht werd in 2014 een samenwerkings-initiatief geformaliseerd ronds de gemeenschappelijke uitbating van de radarinstallatie te Florennes. Ook in 2014 werd een akkoord voorbereid voor het oprichten van een gemeenschappelijke luchtvaartinformatiedienst en werd een project opgestart voor het in plaats stellen van een celvoor gemeenschappelijk beheer van het luchtruim

2° Het Belgische luchtruim alsook de luchtverkeersleidingdiensten moeten hun efficiëntie en betrouwbaarheid verhogen door de ontwikkeling van nieuwe werkmiddelen en werkmethodes, waarbij innovatie, pro-activiteit, verantwoordelijkheid nemen en transparantie centraal staan. . Voor dit laatste aspect is een vliegwet onontbeerlijk: deze moet een einde maken aan de juridische en operationele instabiliteit en rechtszekerheid brengen, maar ook de veiligheid, de capaciteit en de impact op het milieu alsook de raadpleging van het publiek verbeteren.

3° Ten slotte moet ook de interne organisatie altijd verder worden geoptimaliseerd.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Bert Wollants (N-VA) stelt vast dat Belgocontrol in volle evolutie is. De komende vijf jaar zullen veel luchtverkeersleiders, gezien de leeftijds piramide, vertrekken.

par ailleurs apaiser les inquiétudes des riverains et des acteurs économiques. Les adaptations continues représentent pour Belgocontrol un surcoût important en termes de développement de routes, d'adaptation de systèmes et de formation des contrôleurs aériens.

8. Plan stratégique “Wings ahead”

Belgocontrol doit moderniser ses services sur trois points, en collaboration avec les utilisateurs et les parties prenantes:

1° il faut renforcer le partenariat existant au sein du FABEC, avec d'autres services de contrôle du trafic aérien, avec les aéroports et les compagnies aériennes, ainsi qu'avec la Force aérienne.

Dès 2019, la collaboration se déroulera également dans un cadre financier stable et cohérent.

Le développement de synergies avec ANA Lux en matière de contrôle d'approche est envisagé depuis 2014 et fait l'objet depuis février 2015 d'une étude de faisabilité et d'une analyse coûts-bénéfices.

Une initiative de coopération a été formalisée en 2014 avec la composante Air en ce qui concerne l'exploitation commune du radar de Florennes. En 2014, un accord a également été préparé en vue de la création d'un service d'informations aéronautiques commun et un projet a été lancé en vue de la mise en place d'une cellule de gestion commune de l'espace aérien.

2° L'efficacité et la fiabilité de l'espace aérien belge ainsi que des services de contrôle de la circulation aérienne doivent être améliorées par le développement de nouveaux outils et de nouvelles méthodes de travail, la priorité étant accordée à l'innovation, à la pro-activité, à la prise de responsabilités et à la transparence. S'agissant de ce dernier aspect, il est indispensable de disposer d'une loi sur les procédures de vol: celle-ci doit mettre un terme à l'instabilité juridique et opérationnelle et assurer la sécurité juridique, mais aussi améliorer la sécurité, la capacité et l'incidence environnementale ainsi que la consultation du public.

3° Enfin, l'organisation interne doit également être sans cesse optimisée.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Bert Wollants (N-VA) constate que Belgocontrol est en pleine évolution. Compte tenu de la pyramide des âges, de nombreux contrôleurs aériens partiront

Wordt het nodige gedaan voor een tijdige vervanging? Is daartoe de capaciteit voorhanden? Welke invulling zou Belgocontrol willen geven aan de minimale dienstverlening en is er nog interne wrijving over het werkregime? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de sinds lang aangekondigde samenwerking met de militaire verkeersleiding? Kan dit leiden tot een verhuis van de militaire verkeersleiding naar de site van Steenokkerzeel? De technische school zou dankzij de buitenlandse interesse een inkomstenbron moeten worden voor Belgocontrol. Is deze technische school ondertussen opgestart?

Het samenwerkingsakkoord van 1989 is aan herziening toe. Zijn er al plannen voor een herziening van de financiering van de luchtverkeersleiding op langere termijn, bijvoorbeeld met betrekking tot de zogenaamde vrijgestelde vluchten (van staatshoofden en dergelijke)?

Is het optrekken van de *flight levels* — hetgeen in tegenspraak zou zijn met de logica van Fabec — definitief afgevoerd? Hoe staat het onderzoek met betrekking tot de procedures voor *continuous descent operations* op de diverse pistes te Zaventem? Canac 2 kende nogal wat problemen in de beginperiode. Is er ondertussen beterschap te melden?

De hogere pensioenleeftijd van de luchtverkeersleiders en de disponibiliteitsregeling moeten duurzaam op elkaar worden afgestemd. Voert Belgocontrol hierover gesprekken met de representatieve vakbondsorganisaties? Wat is er gebeurd met de bevindingen van de audit van KPMG? Moeten er maatregelen komen inzake de infrastructuur van de luchtverkeersleiding? Naar verluidt kan de bouw van windmolens gevolgen hebben voor de radars van Belgocontrol? Hoe zit het met de samenwerking met de luchtverkeersleiding van het Groothertogdom Luxemburg?

De heer Veli Yüksel (CD&V) onderstreept het economische belang van de luchthaven van Brussel-Nationaal en de regionale luchthavens. Hoe kan de luchthaven van Zaventem zich in de toekomst blijven meten met de buitenlandse concurrentie? Het lopende jaar 2015 wordt een overgangsjaar met federale tussenkomst, in afwachting van de herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989. Zullen de Gewesten hier vlot aan meewerken? Welke maatregelen kunnen de efficiëntie van Belgocontrol verhogen? Hoe hebben de buurlanden de toenadering tot de militaire luchtverkeersleiding aangepakt?

De heer Benoit Hellings (Ecolo-Groen) heeft vastgesteld dat Brussel-Nationaal slechts 78^{ste} werd gerangschikt bij de World Airport Award 2015. De

au cours des cinq prochaines années. Les mesures nécessaires sont-elles prises en vue d'assurer les remplacements en temps utile? Les capacités requises à cet effet sont-elles disponibles? Comment la société Belgocontrol souhaiterait-elle assurer le service minimum et le régime de travail est-il encore source de frictions internes? Où en est la coopération annoncée de longue date avec le contrôle aérien militaire? Cela peut-il entraîner le déménagement du contrôle aérien militaire sur le site de Steenokkerzeel? L'école technique devrait devenir une source de revenus pour Belgocontrol grâce à l'intérêt témoigné par l'étranger. Cette école technique a-t-elle entre-temps entamé ses activités?

Il y a lieu de réviser l'accord de coopération de 1989. Des projets existent-ils déjà concernant la révision du financement du contrôle aérien à long terme, par exemple pour les vols dits exonérés (de chefs d'État et autres)?

L'augmentation des *flight levels* — qui serait contraire à la logique de Fabec — a-t-elle été abandonnée définitivement? Où en est l'étude concernant les procédures relatives aux *continuous descent operations* sur les différentes pistes de Zaventem? Canac 2 a connu un certain nombre de problèmes à ses débuts. Les choses vont-elles mieux depuis lors?

Le relèvement de l'âge de la retraite des contrôleurs de la circulation aérienne et le régime de mise en disponibilité doivent être harmonisés durablement. Belgocontrol mène-t-il des discussions à ce sujet avec les organisations syndicales représentatives? Qu'a-t-on fait des résultats de l'audit de KPMG? Faut-il prendre des mesures en ce qui concerne l'infrastructure du contrôle aérien? Il semblerait que la construction d'éoliennes pourrait avoir des conséquences pour les radars de Belgocontrol? Qu'en est-il de la coopération avec le contrôle aérien du Grand-duché de Luxembourg?

M. Veli Yüksel (CD&V) souligne l'importance économique de l'aéroport de Bruxelles-National et des aéroports régionaux. Comment l'aéroport de Zaventem pourra-t-il continuer à faire face à la concurrence étrangère? L'année 2015 sera une année de transition avec une intervention fédérale, en attendant la révision de l'accord de coopération de 1989. Les Régions y coopéreront-elles de manière optimale? Quelles mesures pourraient augmenter l'efficacité de Belgocontrol? Comment les pays voisins ont-ils abordé le rapprochement avec le contrôle aérien militaire?

M. Benoit Hellings (Ecolo-Groen) a constaté que Bruxelles-National n'était que 78^{ème} au classement du World Airport Award 2015. Les compagnies aériennes

luchtvaartmaatschappijen verkiezen de meeste omringende concurrerende luchthavens. Het regeerakkoord kondigt een onafhankelijk controleorgaan aan over de vliegroutes. Voldoet Belgocontrol dan niet aan die opdracht? Er moeten maatregelen komen om het overdreven gebruik van het luchtruim boven en bij Brussel tegen te gaan. Welke zogenaamde *quick wins* — relatief gemakkelijke hervormingen — zijn er te realiseren? Belgocontrol heeft in september 2014 de windnormen aangepast. De gevolgen zouden volgens de omwonenden echter minimaal zijn? De piste 07R zou veel vaker gebruikt worden ten gevolge van werken, met nefaste gevolgen voor gemeenten als Jette en Koekelberg?

Mevrouw Karine Lalieux (PS) wijst op het belang van de sociale vrede voor een organisatie als Belgocontrol, gezien het economische belang voor de Brusselse regio. De vakbonden uit de openbare sector hebben acties aangekondigd tegen het regeringsbeleid. Heeft dit gevolgen voor de werking van Belgocontrol? Wat met de aangekondigde minimale dienstverlening bij een stakingsaanzegging? Belgocontrol kondigt aan meer in te zetten op transparantie. Er is bijvoorbeeld altijd wrevel over de gehanteerde windnormen om bepaalde pistes meer of minder te gebruiken. Kunnen die windnormen objectief worden uitgewerkt en opgevolgd? De spreker refereert aan de schriftelijke vraag van Leen Dierick over het taalkader binnen Belgocontrol uit 2009. De toenmalige bevoegde staatssecretaris Etienne Schouppe kondigde een taalkader aan. (QRVA 52 71, p. 220) Wat is de stand van zaken? De personeelsaantallen zijn de afgelopen jaren gedaald. Kan men garanderen dat dit de veiligheid niet in het gedrang brengt? Kan Belgocontrol garanderen dat men zich met betrekking tot het zogenaamde moratorium strikt tot de vroegere vliegroutes zal beperken, bijvoorbeeld boven Laken?

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDE

Selectieprocedure

Belgocontrol is al volop bezig met de selectieprocedure voor nieuwe luchtverkeersleiders: 12 in een eerste beweging en een reserve voor de komende jaren. Er hebben zich hiervoor trouwens bijna 4 000 kandidaten gemeld. Het aantal nodige luchtverkeersleiders zal allicht iets kunnen dalen.

Minimale dienstverlening

De spreker refereert aan het federale regeerakkoord. Intern wordt dit binnen Belgocontrol voorbereid

préfèrent la plupart des aéroports voisins concurrents. L'accord de gouvernement annonce la mise en place d'un organe de contrôle indépendant concernant les routes aériennes. Belgocontrol ne convient-il donc pas pour accomplir cette tâche? Il faut prendre des mesures en vue de lutter contre l'utilisation excessive de l'espace aérien au-dessus et aux alentours de Bruxelles. Quels *quick wins* — réformes relativement simples — peut-on réaliser? Belgocontrol a adapté les normes de vent en septembre 2014. Selon les riverains, les conséquences seraient néanmoins minimales? La piste 07R serait utilisée beaucoup plus souvent en raison de travaux, ce qui aurait des conséquences néfastes pour les communes de Jette et Koekelberg?

Mme Karine Lalieux (PS) souligne l'importance de la paix sociale pour un organisme tel que Belgocontrol, étant donné l'intérêt économique qu'il présente pour la Région bruxelloise. Les syndicats du secteur public ont annoncé des actions contre la politique gouvernementale. Ces actions auront-elles des répercussions sur le fonctionnement de Belgocontrol? Qu'en est-il du service minimum annoncé en cas de préavis de grève? Belgocontrol annonce vouloir davantage miser sur la transparence. Les normes de vent appliquées pour l'utilisation plus ou moins intensive de certaines pistes suscitent par exemple toujours un mécontentement. Ces normes peuvent-elles être élaborées et suivies de manière objective? L'intervenante renvoie à la question écrite de Mme Leen Dierick sur le cadre linguistique en vigueur au sein de Belgocontrol (datant de 2009). Le secrétaire d'État compétent de l'époque, M. Etienne Schouppe, annonçait l'établissement d'un cadre linguistique (QRVA 52 71, p. 220). Qu'en est-il aujourd'hui? L'effectif ayant diminué ces dernières années, la sécurité n'est-elle pas compromise? Belgocontrol peut-il garantir qu'en ce qui concerne le "moratoire", on se limitera strictement aux anciennes routes aériennes, notamment au-dessus de Laeken?

III. — RÉPONSES DE L'INVITÉ

Procédure de sélection

Belgocontrol a déjà entamé la procédure de sélection des nouveaux contrôleurs de trafic aérien: 12 dans un premier temps et une réserve pour les années à venir. Près de 4 000 candidats se sont d'ailleurs présentés. Le nombre de contrôleurs de trafic aérien nécessaires diminuera certainement quelque peu.

Service minimum

L'orateur renvoie à l'accord de gouvernement fédéral. Sur le plan interne, Belgocontrol se charge de la

en zouden de gesprekken met de vakbonden in april 2015 aanvatten. Levert dit na een jaar geen resultaten op, dan kan volgens het regeerakkoord de bevoegde minister zelf een voorstel presenteren.

Rostering

Belgocontrol zal inzetten op een meer dynamische bemanning en daartoe het werkrooster herzien. Dit wordt opgenomen in het sociale overleg met de vakbonden binnen Belgocontrol. De personeelsaantallen zijn sinds een aantal jaren trouwens sterk afgenomen. Ook de investeringen werden bovendien afgebouwd. Een inhaaloperatie dient zich aan, zowel inzake personeel als investeringen.

Samenwerking met Defensie

De samenwerking met de militaire luchtverkeersleiding wordt al geruime tijd aangekondigd in regeerakkoorden. Sinds een aantal maanden zijn er effectief gesprekken met Defensie bezig. Er is geen sprake van een "overname" door Belgocontrol. Beide partijen moeten er beter van worden, door een betere informatie-uitwisseling en het gemeenschappelijk gebruik van sommige apparatuur.

De samenwerking met Defensie is onontbeerlijk om de Belgische luchtverkeersleiding te positioneren tegenover buitenlandse diensten.

Technische school

De school is nog niet operatief.

Samenwerkingsakkoord 1989

Het samenwerkingsakkoord is een bevoegdheid voor de Federale Staat en de Gewesten, waarover Belgocontrol zich niet heeft uit te spreken. De onderhandelingen hierover zullen aanvatten in het Overlegcomité.

FABEC

Belgocontrol heeft een principeakkoord bereikt met de andere ANSP's over een tijdelijke financiële compensatie voor het verplaatsen van de verkeersstromen als gevolg van de herstructurering van het FABEC luchtruim.

Canac2

De problemen sinds 2011 zouden moeten verholpen worden met een nieuwe versie, die binnenkort operationeel kan worden.

préparation. Les discussions avec les syndicats auraient en outre été entamées en avril 2015. Si celles-ci ne s'avèrent pas fructueuses après un an, l'accord de gouvernement prévoit que le ministre compétent peut présenter lui-même une proposition.

Tableaux de service

Belgocontrol va miser sur des effectifs plus dynamiques et va revoir l'horaire de travail à cette fin. Cela fera partie de la concertation sociale avec les syndicats au sein de Belgocontrol. Les effectifs ont d'ailleurs sensiblement diminué au cours des dernières années. En outre, les investissements ont eux aussi été réduits. Une opération de rattrapage s'impose, au niveau tant du personnel que des investissements.

Collaboration avec la Défense

La collaboration avec le contrôle aérien militaire est annoncée depuis longtemps déjà dans les accords de gouvernement. Depuis plusieurs mois, des discussions sont effectivement en cours avec la Défense. Il n'est pas question d'une "reprise" par Belgocontrol. Les deux parties doivent y gagner, grâce à un meilleur échange d'informations et à l'utilisation commune de certains appareillages.

La collaboration avec la Défense est indispensable en vue de positionner le contrôle aérien belge par rapport à des services étrangers.

École technique

L'école n'est pas encore opérationnelle.

Accord de coopération 1989

L'accord de coopération est une compétence relevant de l'État fédéral et des Régions, sur laquelle Belgocontrol n'a pas à se prononcer. Les négociations à ce propos vont débiter au sein du Comité de concertation.

FABEC

Belgocontrol a conclu avec les autres FSNA un accord de principe prévoyant une compensation financière temporaire pour le déplacement des flux de trafic découlant de la restructuration de l'espace aérien FABEC.

Canac2

Les problèmes qui se posent depuis 2011 devraient être résolus grâce à une nouvelle version qui pourra être opérationnelle d'ici peu.

Pensioenen

In juni 2014 is een protocolakkoord afgesloten, naar aanleiding van de pensioenhervormingen van de regering-Di Rupo, voor de personeelsleden die dicht bij het pensioen staan. Met de nieuwe aangekondigde hervormingen van de nieuwe regering zal een aanpassing zich allicht opdringen. Er zijn werkgroepen met de luchtverkeersleiders opgericht om te komen tot een hervorming van de loopbanen.

KPMG

De audit van KPMG wees vooral op het uitblijven van een human resourcesbeleid. Ondertussen is daaraan tegemoet gekomen, met onder meer een HR-manager.

Infrastructuur

Belgocontrol onderhandelt met andere Europese landen die een systeem als Canac2 hanteren om tot synergiën te komen.

Windmolens

Mitigerende maatregelen met betrekking tot windmolens zijn wel degelijk mogelijk. Er zijn al akkoorden afgesloten met sommige leveranciers van windmolens. Belgocontrol moet wel steeds de veiligheid van het luchtverkeer laten primeren.

Vliegbewegingen

En route-vluchtverkeer kostte in 2013 142,5 miljoen euro, terminalverkeer op Brussel-Nationaal 32 miljoen euro.

Controle-orgaan

Belgocontrol controleert het luchtverkeer. Het in het regeerakkoord aangekondigde controleorgaan zou moeten toezien op de opvolging van de regels inzake geluidshinder.

Windnormen

Belgocontrol heeft in september 2014 geen wijzigingen beslist met betrekking tot de windnormen. Beslissingen over de windnormen zijn hoe dan ook een bevoegdheid van de federale overheden.

Pensions

À la suite des réformes des pensions décidées par le gouvernement Di Rupo, un protocole d'accord a été conclu en juin 2014 pour les membres du personnel proches de la retraite. Une adaptation s'imposera probablement en raison des réformes annoncées par le nouveau gouvernement. Des groupes de travail comprenant des contrôleurs aériens ont été créés en vue de mener à bien une réforme des carrières.

KPMG

L'audit réalisé par KPMG a surtout mis en évidence l'absence de politique de ressources humaines. Il a été remédié à cette situation entre-temps, notamment par la désignation d'un *manager* en ressources humaines.

Infrastructure

Afin de développer des synergies, Belgocontrol négocie avec d'autres pays européens qui utilisent un système comme le Canac2.

Éoliennes

Des mesures d'atténuation relatives aux éoliennes sont bel et bien possibles. Des accords ont déjà été conclus avec certains fournisseurs d'éoliennes. Belgocontrol doit cependant toujours faire primer la sécurité du transport aérien.

Mouvements d'avions

La circulation aérienne "en route" a coûté 142,5 millions d'euros en 2013, et la circulation sur terminal à Bruxelles-National, 32 millions d'euros.

Organe de contrôle

Belgocontrol contrôle la circulation aérienne. L'organe de contrôle annoncé dans l'accord de gouvernement devra veiller au suivi des règles en matière de nuisances sonores.

Normes de vent

Belgocontrol n'a pas décidé d'apporter des modifications aux normes de vent en septembre 2014. Les décisions en la matière relèvent de toute façon de la compétence des autorités fédérales.

Sociaal overleg

ACOD heeft als enige een stakingsaanzegging ingediend. In april 2015 start het overleg met de vakbonden over de invulling van de minimale dienstverlening.

Taalkader

Het directiecomité en de raad van bestuur van Belgocontrol zijn taalkundig paritair samengesteld. Voor de rest van het personeel is er geen taalkader opgelegd en zijn er geen initiatieven hierover op komst. Internationaal luchtverkeer is bovendien een uitzondering aangezien de voertaal voor de luchtverkeersleiding het Engels is.

Moratorium

Belgocontrol zal zich houden aan de terugkeer naar de situatie van vóór februari 2014.

Luxemburg

De luchtverkeersleiding van België en Luxemburg zal tegen eind 2015 concrete samenwerkingsvormen opzetten. Dit is beslist op een gemeenschappelijke Ministerraad van beide landen. Voor het eerst in 10 jaar zal er trouwens contact zijn met de Nederlandse evenknie, teneinde mogelijke samenwerkingspunten op te lijsten.

De rapporteur,

Emmanuel BURTON

De voorzitter,

Karine LALIEUX

Concertation sociale

La CGSP est la seule à avoir déposé un préavis de grève. La concertation avec les syndicats concernant les modalités du service minimum commence en avril 2015.

Cadre linguistique

Le comité de direction et le conseil d'administration de Belgocontrol sont composés paritairement d'un point de vue linguistique. Pour le reste du personnel, aucun cadre linguistique n'est imposé et aucune initiative en ce sens n'est prévue. Le trafic aérien international est en outre une exception dans la mesure où la langue véhiculaire du contrôle aérien est l'anglais.

Moratoire

Belgocontrol s'en tiendra au retour à la situation d'avant février 2014.

Luxembourg

Les contrôles aériens de la Belgique et du Luxembourg établiront des formes concrètes de coopération d'ici la fin de 2015. Cette décision a été prise lors d'un conseil des ministres commun des deux pays. Pour la première fois depuis dix ans, un contact va d'ailleurs avoir lieu avec l'homologue néerlandais en vue de dresser un inventaire des points sur lesquels une coopération est possible.

Le rapporteur,

Emmanuel BURTON

La présidente,

Karine LALIEUX

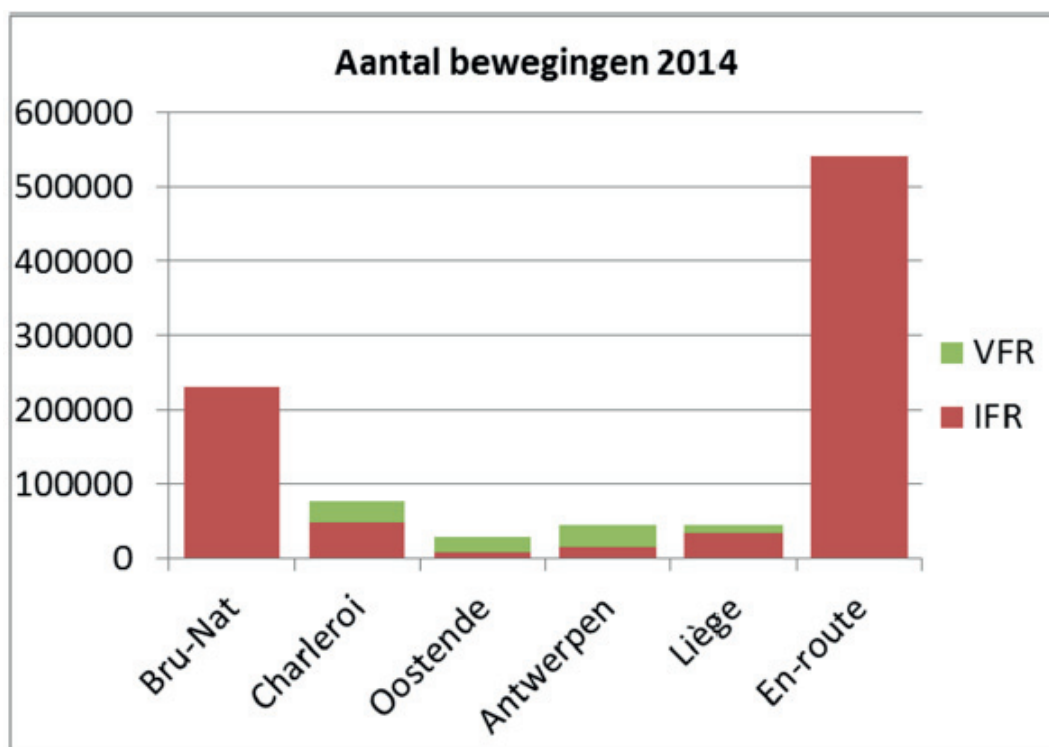
BIJLAGEN

ANNEXE

Bijlage – Annexe

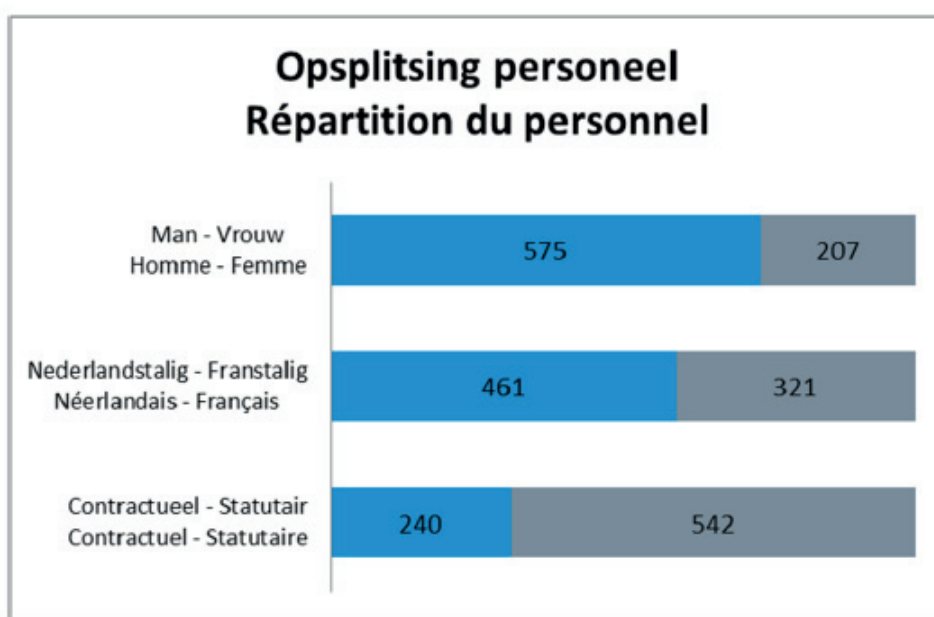
Aantal bewegingen 2014

Nombre de mouvements 2014



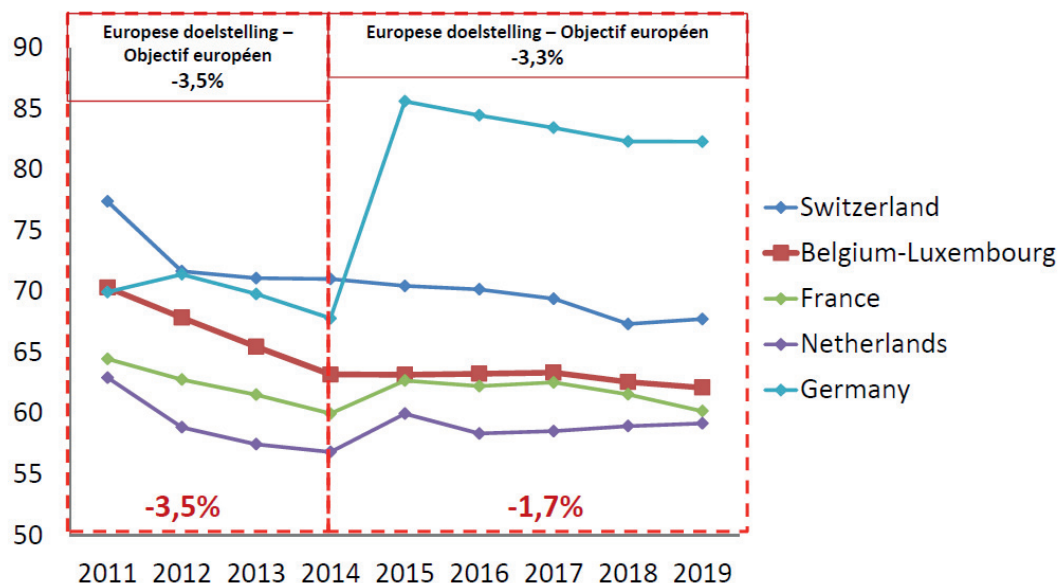
Personeel

Personnel



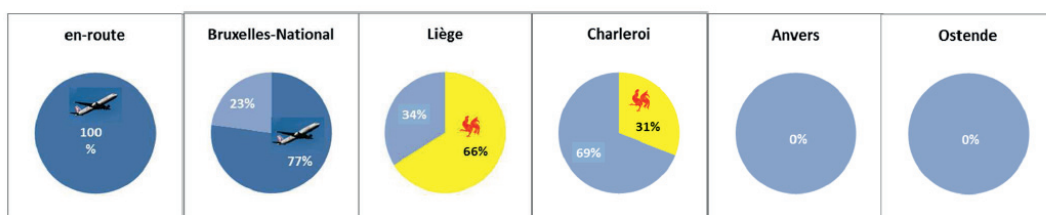
Comparaison taux unitaires en route FABEC (in € 2009 prices)

Vergelijking unit rates en route FABEC (in € 2009 prices)



Financiering en heffingen (2013)

Financement et redevances (2013)



Coûts facturés (sauf vols exonérés) en mios EUR

160,3	25,1	4,6	2,2	0	0
-------	------	-----	-----	---	---

Coûts non-facturés en mios EUR

0	7,5	2,4	4,9	5,5	2,2
---	-----	-----	-----	-----	-----

Gefactureerde kosten (m.u.v. vrijgestelde vluchten) in miljoen EUR

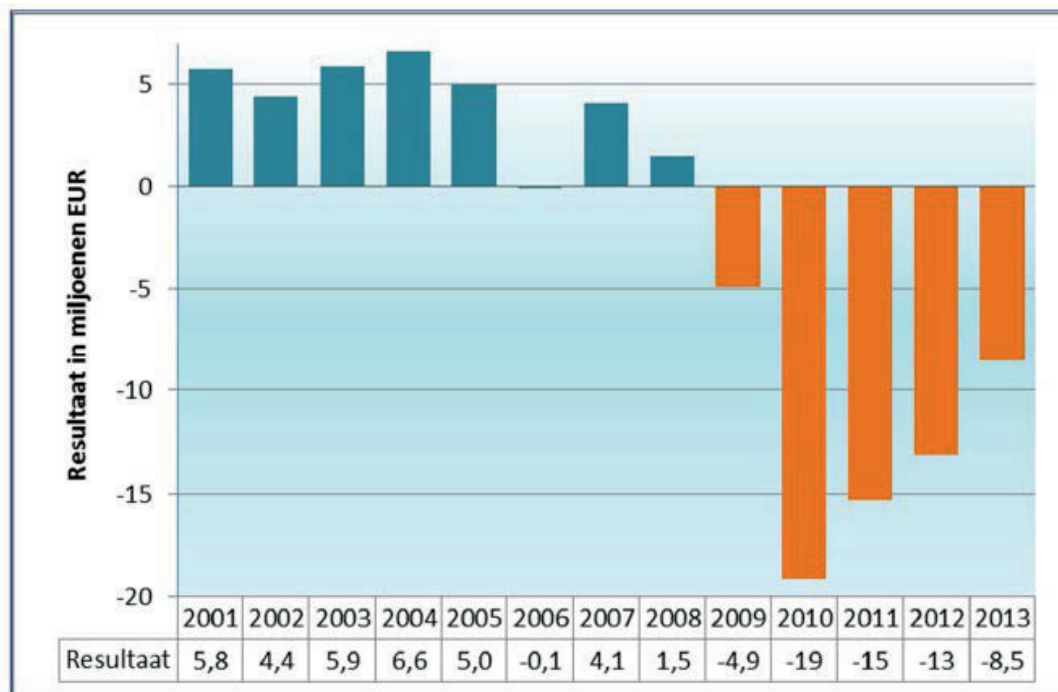
160,3	25,1	4,6	2,2	0	0
-------	------	-----	-----	---	---

Niet-gefactureerde kosten in miljoen EUR

0	7,5	2,4	4,9	5,5	2,2
---	-----	-----	-----	-----	-----

Resultaat 2011-2013

Résultat 2001-2013



Belgisch luchtruim en militair luchtruim met
en zonder vluchtroutes

L'espace aérien belge et l'espace aérien
militaire avec et sans les routes
aériennes

