

Le 23 juin 2010

## Rapport annuel 2009

Belgocontrol, l'entreprise publique autonome en charge de la gestion du trafic aérien civil en Belgique, vient de publier son Rapport annuel 2009. Autour du thème « Prêts pour l'avenir », le Rapport annuel revient sur les réalisations et les projets de Belgocontrol qui composent sa stratégie de développement dans le nouveau contexte du Ciel unique européen. Elle s'y prépare activement et s'est dotée en 2009 de l'outil, le nouveau centre de contrôle aérien CANAC 2, qui lui permettra de répondre à la demande du régulateur européen et des utilisateurs pour plus de sécurité, de performances économiques et environnementales. Mais elle ne pourra le faire que si le futur gouvernement s'attelle à trouver rapidement une solution aux problèmes financiers structurels dans le respect des réglementations européennes en la matière. Ce qui devra se faire lors de la discussion du 3<sup>e</sup> contrat de gestion entre l'entreprise et l'Etat.

### **Evolution des mouvements en 2009 : un contexte économique difficile**

« L'année 2009 restera certainement dans les mémoires une année noire pour le secteur de l'aviation tant les diminutions de trafic ont été importantes. » Les chiffres qui suivent viennent confirmer cette déclaration de Jean-Claude Tintin, Administrateur délégué de Belgocontrol.

Belgocontrol a géré en 2009 un total de 1.080.680.mouvements, une diminution de 66.644 mouvements, soit -5,81 % par rapport à l'année précédente (1.147.324 mouvements). Le trafic à Bruxelles National est en diminution de plus de 10 %, celui de centre radar CANAC en baisse de plus de 8 %, alors que les aéroports régionaux enregistrent une hausse de plus de 3 % de l'ensemble de leurs mouvements, et de près de 8% pour les vols IFR. La croissance des aéroports régionaux, en période de crise économique, s'explique en partie par une activité importante des écoles de pilotage qui y sont basées.

Et malheureusement, les cinq premiers mois de 2010 ne montrent pas de signes d'amélioration. Après l'impact catastrophique de la crise économique, l'éruption du volcan islandais en avril a eu pour conséquence la fermeture d'espaces aériens en Europe pendant plusieurs jours, et donc un impact négatif sur le nombre de mouvements.

L'addition du départ de DHL en avril 2008, de la crise économique et de l'impact du volcan se traduit à Bruxelles National par 25 mois consécutifs de baisse de trafic...

Cette diminution de trafic impacte nos résultats financiers.

#### Résultats financiers

	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Produits d'exploitation :	204.213.668,30 €	200.116.126,16 €
Charges d'exploitation :	204.755.578,04 €	204.436.027,57 €
Résultat d'exploitation :	- 541.909,74 €	-4.319.901,41 €
Résultat de l'exercice :	1.514.705,86 €	-4.920.766,65 €

Notre chiffre d'affaires pour 2009 (198.821.687,10 €) enregistre un recul de 0,97% par rapport à 2008 (200.759.070,87 €).

Les estimations pour l'année 2010 prévoient une perte bien plus importante. En effet, en raison d'un accord entre l'Etat fédéral et les Régions qui date de 1989, Belgocontrol n'est pas justement rémunérée pour les services qu'elle y preste. Il en va de même pour les redevances à Bruxelles National et pour les vols dits 'exonérés'. Or, jusqu'en 2009, les sous recouvrements pour les services de contrôle aérien aux aéroports étaient récupérés totalement ou partiellement au travers de nos redevances de route. Ceci explique la perte enregistrée pour 2009 qui correspond à 25% du manque à gagner total sur l'activité aux aéroports régionaux. Mais le deuxième paquet législatif du Ciel unique européen, voté en novembre 2009, interdit cette pratique – appelée « subsidiation croisée » - et forcera Belgocontrol en 2010 à enregistrer comme perte la totalité du manque à gagner dû à la non perception de revenus pour services fournis.

### **Le Ciel unique européen: financement et performances**

Financement et performances sont les éléments-clés qui détermineront le développement de Belgocontrol dans le Ciel unique européen au travers du FABEC, le bloc d'espace aérien fonctionnel auquel elle participe avec ses partenaires d'Allemagne, de France, du Luxembourg, des Pays-Bas et de Suisse.

Au point de vue du financement, le deuxième paquet du Ciel unique européen entré en vigueur en fin 2009 révolutionne la rémunération des services de navigation aérienne en excluant d'abord le principe de « full cost recovery » qui permettait aux fournisseurs de services de récupérer l'intégralité de leurs coûts par un ajustement de leurs redevances. Exclue également la « subsidiation croisée » qui en découle et qui permettait à Belgocontrol de récupérer le manque à gagner des services aux aéroports régionaux. Comme demandé depuis des années par Belgocontrol, il s'impose donc que l'Etat et Belgocontrol s'accordent au plus vite sur un nouveau système de tarification qui soit de nature à assurer la rémunération de l'intégralité des services prestés par l'entreprise. Le financement et les performances sont les deux enjeux du 3<sup>e</sup> contrat de gestion qui lie Belgocontrol et l'Etat et dont la conclusion devrait normalement intervenir durant l'année 2010.

Le Ciel unique européen impose aussi des objectifs de performance. Dès 2012, Belgocontrol sera donc tenue de rencontrer ces objectifs dans les domaines de la sécurité aérienne, de la capacité, de l'efficacité économique et de l'environnement. Ces objectifs seront définis au niveau du FABEC - le bloc fonctionnel d'espace aérien auquel participe Belgocontrol - et seront liés à des indicateurs de performance spécifiques.

Belgocontrol s'est activement préparée à ces objectifs de performances en mettant sur pied un projet de développement au sein du FABEC – le BARe – et en se dotant du centre de contrôle aérien le plus moderne d'Europe, CANAC 2.

## **Le projet BARe : repenser la productivité**

Le projet BARe – Belgian Airpace Reorganization - comprend deux phases: la première concerne la réorganisation de l'espace aérien belge inférieur avec comme objectif de rationaliser encore plus le nombre d'heures de service des contrôleurs (« ATCO Hours on duty ») et donc d'augmenter la productivité.

La deuxième phase étudie les possibilités d'extension verticale – par exemple jusqu'au niveau de vol 315, 31.500 pieds - de l'espace aérien belgo-luxembourgeois supérieur confié aujourd'hui au centre MUAC (Maastricht Upper Area Control Centre) géré par Eurocontrol. Le rééquilibrage de la charge de travail entre les partenaires du FABEC proposé par le projet BARe augmenterait leur productivité et leurs performances.

## **CANAC 2 : un tremplin pour nos performances**

Parmi les événements marquants de l'année 2009, le projet CANAC 2 se détache très clairement. C'est l'aboutissement d'un long et ambitieux projet. La mise en opération de notre nouveau centre de contrôle aérien a eu lieu le 28 novembre 2009 à 15h00. Grâce à l'engagement motivé et enthousiaste de l'ensemble de l'entreprise, la mise en service s'est déroulée impeccablement.

CANAC 2 est non seulement le nouveau centre de contrôle mais aussi le système de gestion du trafic aérien qui équipe celui-ci ainsi que les tours de contrôle des cinq aéroports publics belges: Bruxelles National, Anvers, Charleroi, Liège et Ostende.

Belgocontrol dispose maintenant du centre de contrôle aérien le plus moderne en Europe et est donc prête, grâce à cet outil, à rencontrer les objectifs de performance imposés par le Ciel unique européen. Pour cela, CANAC 2 met en oeuvre un concept opérationnel innovant qui lie le centre et les tours de contrôle dans un ensemble cohérent qui facilite la gestion des flux de trafic.

Sur le plan de l'efficacité économique, l'avantage principal du système mis en place est qu'il nous permet de travailler avec deux personnes par secteur au lieu de trois précédemment. C'est un élément important qui apportera également des modifications en profondeur des méthodes de travail. Nous pourrons gérer un plus grand nombre de mouvements. Mais aussi adapter le nombre de secteurs en fonction du trafic réel, donc utiliser plus efficacement nos effectifs et contribuer ainsi à une diminution du coût pour les compagnies aériennes.

Dans la réorganisation de l'espace aérien qui sous-tend le Ciel unique européen, Belgocontrol, qui dispose d'une réserve de capacité, ambitionne avec CANAC 2 d'intégrer le contrôle aérien militaire et d'étendre sa zone de contrôle, comme défini par le projet BARe, afin de contribuer à la construction du Ciel unique le plus efficace, le plus économique et le plus écologique.

Le Rapport annuel 2009 décrit les nombreuses activités de l'entreprise au cours de l'année écoulée, analyse nos performances, détaille l'avancement des différents projets - opérationnels, techniques et ressources humaines - et reprend les rapports financier et de gestion.

### **Contact:**

**Belgocontrol** est une entreprise publique autonome créée en octobre 1998, dont la mission est de garantir la sécurité de la navigation aérienne dans les espaces aériens dont la Belgique est responsable. Sa zone d'activité s'étend du sol (au niveau des aéroports de Bruxelles National, Anvers, Charleroi, Liège et Ostende) jusqu'à 8.000 mètres au-dessus de la Belgique et de 4.500 à 8.000 mètres pour le Grand-Duché du Luxembourg. La région de contrôle située au-dessus de 8.000 mètres relève de la compétence du centre Eurocontrol de Maastricht qui gère de façon commune l'espace aérien supérieur belgo-luxembourgeois, néerlandais et de l'Ouest de l'Allemagne. Belgocontrol assure le contrôle aérien sur cinq aéroports publics, soit en permanence à Bruxelles National, Anvers, Charleroi, et Ostende, et à Liège toutes les nuits en semaine et les week-ends (les militaires assurent le contrôle de jour en semaine).

**Contact:**