****

****

**Rapport de performance**

1er janvier – 31 décembre 20191er au 4e trimestre 2019

**skeyes**
Contact presse

<http://press.skeyes.be>
press@skeyes.be

**Définitions**

**Mouvement**

Mouvement aérien contrôlé par une unité de contrôle de skeyes.

**Incident**

En aviation, tout incident – aussi petit soit-il – est répertorié et catégorisé selon une méthodologie standard. Suivant la gravité de l’incident et le risque lié à celui-ci, il est classé par des experts indépendants dans les catégories suivantes :

A (sévère) - B (majeur) - C (significatif) - D (impact non déterminé) - E (sans impact sur la sécurité).

**Retard moyen par mouvement**

Le retard moyen d’un vol est constitué de deux éléments : les causes externes et les causes dites « CRSTMP » sur lesquelles le contrôle aérien a une influence. Dans cet aperçu sont reprises uniquement les causes « CRSTMP ». Les facteurs externes tels que la météo, la disponibilité des pistes, les travaux à l’aéroport, etc. ne sont pas repris dans nos statistiques, car ils ne sont pas imputables à skeyes.

Les facteurs « CRSTMP » ont attrait à la capacité, aux routes aériennes, à l’équipement, à la gestion de l’espace aérien et aux évènements spéciaux (C-Capacity, R-Routing, S-Staffing, T-Equipment, M-Airspace Management, P-Special Events).

**Unité de service**

Pour le trafic en route, les redevances sont proportionnelles à la distance parcourue et à la racine carrée de la masse d’un avion. L’unité de service correspond au contrôle d’un avion de 50 tonnes sur 100 kilomètres. Pour la zone terminale (aéroport de Bruxelles-National), les redevances sont déterminées par différents facteurs, entre autres la masse de l’avion, la catégorie de bruit et le fait qu’un vol soit opéré de jour ou de nuit.

**Approche interrompue**

Une approche interrompue (*missed approach*) est une procédure standard de sécurité. Elle est suivie par un pilote lorsque son approche ne se déroule pas de manière stabilisée, et s’opère en étroite collaboration avec le contrôle aérien. L’interruption de l’approche peut avoir diverses raisons : vent en altitude trop important, vitesse trop élevée, trafic aérien, piste d’atterrissage pas libre, membres d’équipage pas prêts ou tout autre cause. L’approche est alors interrompue et sera répétée après une phase de repositionnement. Si l’avion se trouve en phase terminale d’approche, le pilote va remettre les gaz (procédure standard dite « go-around ») pour gagner de la hauteur. Une nouvelle approche peut ensuite être initiée.

**Performance de skeyes du 1er au 4e trimestre de 2019**

Sur l’ensemble de l'année 2019, nous avons observé les résultats suivants (que nous comparons avec l'année 2018) :

skeyes a contrôlé un total de **1.081.281 mouvements** (-1,8%), avec les tendances suivantes:

* diminution au centre CANAC (595.861 mouvements, -2,7%) ;
* diminution à l'aéroport de Bruxelles-National (234.461 mouvements, -0,4%) ;
* augmentation aux aéroports régionaux à l’exception d’Anvers : Anvers (51.729 mouvements, -7,5%), Charleroi (97.233 mouvements, +0,5%), Liège (58.733 mouvements, +1,0%) et Ostende (43.264 mouvements, +1,3%).

**Sécurité aérienne** : six incidents de catégorie B ont été enregistrés.

Le **retard par vol en route** est de 0,74 minute.

En termes de **retard par vol pour les arrivées**, nous enregistrons une augmentation à l'aéroport de Charleroi (0,02 min/vol) et une diminution à Brussels Airport (0,08 min/vol) et un statu quo à Liège Airport (0,03 min/vol).

Aucun retard pour les arrivées n'a été enregistré aux aéroports d'Anvers et d’Ostende.

Les **unités de service en route** sont en diminution (-0,9%), mais les unités de services sont en augmentation pour le **terminal** (+1,2%).

**Résumé de la performance de janvier à décembre 2019**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Corporate performance** | 2019 | Évolution par rapport à 2018 |
| **Mouvements (total)** | **1.081.281** | -1,8% |
| Incidents confirmés |  |  |
| catégorie A | **0** |  |
| catégorie B | **6** |  |
| Incidents en cours d’investigation | **0** |  |
| Unités de service |  |  |
| En route | **2.619.592** | -0,9% |
| Terminal | **243.271** | +1,2% |
| **Performance par unité** | 2019 | Évolution par rapport à 2018 |
| **Centre national de contrôle aérienne (CANAC2)** |  |  |
| Mouvements | **595.861** | -2,7% |
| Retard par vol en route (en minutes) | **0,74** | +572,7% |
| **Brussels Airport (EBBR)** |  |  |
| Mouvements | **234.461** | -0,4% |
| Retard à l’arrivée par vol (en minutes) | **0,90** | +5,6% |
| Approches interrompues | **520** | +6,3% |
| Unités de service | **163.766** | +0,7% |
| **Aéroport d’Anvers (EBAW)** |  |  |
| Mouvements | **51.729** | -7,5% |
| Retard à l’arrivée par vol (en minutes) | **0,00** | 0,00 |
| Approches interrompues | **33** | +175,0% |
| Unités de service | **3.791** | -10,7% |
| **Charleroi Airport (EBCI)** |  |  |
| Mouvements | **97.233** | +0,5% |
| Retard à l’arrivée par vol (en minutes) | **0,02** | -79,4% |
| Approches interrompues | **60** | -29,4% |
| Unités de service | **32.949** | +1,9% |
| **Liège Airport (EBLG)** |  |  |
| Mouvements | **58.733** | +1,0% |
| Retard à l’arrivée par vol (en minutes) | **0,09** | -10,6% |
| Approches interrompues | **50** | +38,9% |
| Unités de service | **38.020** | +4,4% |
| **Aéroport d’Ostende (EBOS)** |  |  |
| Mouvements | **43.264** | +1,3% |
| Retard à l’arrivée par vol (en minutes) | **0,00** | 0,00 |
| Approches interrompues | **19** | +26,7% |
| Unités de service | **4.745** | +0,6% |