

# RAPPORT DE PERFORMANCE

1<sup>er</sup> JANVIER AU 30 JUIN 2018



Belgocontrol  
Contact presse  
<http://press.belgocontrol.be>  
[press@belgocontrol.be](mailto:press@belgocontrol.be)





# DÉFINITIONS

## MOUVEMENT

---

Mouvement aérien contrôlé par une unité de contrôle de Belgocontrol.

## 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 Belgocontrol.

Les facteurs « CRSTMP » ont trait à la capacité, aux routes aériennes, à l'équipement, à la gestion de l'espace aérien et aux événements 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 BELGOCONTROL DURANT LE PREMIER SEMESTRE 2018

Au cours du premier semestre de 2018, nous observons les résultats suivants (que nous comparons avec la même période de 2017) :

En termes de **mouvements**, Belgocontrol a contrôlé un total de 537.313 vols (+2,9%), avec les tendances suivantes :



augmentation au centre CANAC 2 (294.210 mouvements, +3,8%) et aux aéroports d'Anvers (30.256 mouvements, +10%), de Charleroi (48.468 mouvements, +4,4%) et de Liège (29.516 mouvements, +9,5%) ;



diminution à Brussels Airport (114.112 mouvements, -1,8%) et à Ostende (20.751 mouvements, -3,5%).

En termes de **sécurité aérienne**, un incident de catégorie B a été enregistré. Un deuxième incident est en cours d'investigation.

En termes de **ponctualité**, Belgocontrol enregistre une très bonne performance. Au niveau des vols en route, le retard moyen par vol est de 0,06 minutes (3,6 secondes). Par

comparaison, le retard moyen par vol pour l'ensemble des centres de contrôle en route du FABEC (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, France et Suisse) est de 1,06 minutes (63,6 secondes). En ce qui concerne les vols en arrivée à nos aéroports, le retard est en diminution de 22%.

Les **unités de service en route** sont en augmentation (1.273.159 unités ou +3,4%).

Les **unités de service 'Terminal'** sont en augmentation de 4,7%, avec la répartition suivante :

78.438 unités ou +2,2% à Brussels Airport ;

2.323 unités ou +21,5% à l'aéroport d'Anvers ;

15.554 unités ou +5,4% à l'aéroport de Charleroi ;

17.274 unités ou +16% à l'aéroport de Liège ;

2.096 unités ou -0,6% à l'aéroport d'Ostende.

En termes **financiers**, le chiffre d'affaires est en augmentation et a atteint 115,3 millions d'euros à la fin du premier semestre de 2018 (+3,1%). Le résultat intermédiaire (5,7 millions d'euros) est en diminution, ce qui s'explique par des amortissements d'investissements plus importants.



# RÉSUMÉ DE LA PERFORMANCE DE JANVIER À JUIN 2018

PERFORMANCE CORPORATE		2018	Évolution par rapport à 2017
Mouvements (total)		537 313	+2,9%
Incidents confirmés			
	Catégorie A	0	
	Catégorie B	1	
Incidents en cours d'investigation		1	
Unités de service			
	En-route	1 273 159	+3,4%
	Terminal	115 685	+4,7%

  

PERFORMANCE PAR UNITE		2018	Évolution par rapport à 2017
Centre de contrôle national (CANAC2)			
	Mouvements	294 210	+3,8%
	Retard en-route par mouvement (en minutes)	0,06	stable
Brussels Airport (EBBR)			
	Mouvements	114 112	-1,8%
	Retard d'arrivée par mouvement (en minutes)	0,05	-20,9%
	Approches interrompues	123	+10,9%
	Unités de service	78 438	+2,2%
Aéroport d'Anvers (EBAW)			
	Mouvements	30 256	+10,0%
	Retard d'arrivée par mouvement (en minutes)	0,00	Stable
	Approches interrompues	6	+100,0%
	Unités de service	2 323	+21,5%
Brussels South Charleroi Airport (EBCI)			
	Mouvements	48 468	+4,4%
	Retard d'arrivée par mouvement (en minutes)	0,02	-1,7%
	Approches interrompues	45	+125,0%
	Unités de service	15 554	+5,4%
Liège Airport (EBLG)			
	Mouvements	29 516	+9,5%
	Retard d'arrivée par mouvement (en minutes)	0,00	-100,0%
	Approches interrompues	28	+21,7%
	Unités de service	17 274	+16,0%
Aéroport d'Ostende (EBOS)			
	Mouvements	20 751	-3,5%
	Retard d'arrivée par mouvement (en minutes)	0,00	Stable
	Approches interrompues	11	+175,0%
	Unités de service	2 096	-0,6%