

Etats généraux des usagers des aérodromes wallons

Temploux, 20 avril 2013. Une assistance nombreuse a répondu à l'appel lancé par James Kenny, le Head Manager de la jeune école namuroise Aero-Motion. Face aux menaces dont sont l'objet depuis le début de l'année les aérodromes de Spa et de Saint-Hubert, l'idée lui est venue d'organiser une réunion de responsables et d'utilisateurs d'aérodromes et de clubs et sociétés vivant de l'aviation générale en Wallonie.



James Kenny, le Head Manager de la jeune école namuroise Aero-Motion, est l'initiateur de la réunion et ouvre le débat. (Photo Guy Viselé)

Depuis le début de l'année, les mauvaises nouvelles se succèdent à un rythme effréné. Spa subit de plein fouet les conséquences d'une mésentente entre ministres wallons « compétents » et leur administration, entraînant une fermeture de l'aérodrome le 19 février. Saint-Hubert est aussi en mauvaise posture, en raison de l'opposition de quelques uns aux projets de développement du site par Idelux. A Charleroi, suite au dramatique accident d'un Cessna 210 en février, et à l'impact qu'il a eu sur les vols commerciaux, une menace d'interdiction de l'aviation générale les jours de grands départs a été exprimée.

L'aviation générale est souvent le prélude à une carrière aéronautique, et contribue donc à permettre le développement de l'aviation commerciale par un apport de nouveaux pilotes et techniciens. Et représente aussi pas mal d'emplois, argument non négligeable en période de crise. La réduction des activités dues aux restrictions nombreuses dont fait l'objet l'aviation générale entraînera à terme à une diminution du nombre de pilotes formés en Belgique, l'exode d'un savoir-faire réputé vers l'étranger et une délocalisation des structures professionnelles.

Il y a un malaise général. Le but de la démarche qui a mené à cette réunion est que les personnes concernées par cette problématique s'unissent pour définir des positions communes et un argumentaire, rassemblent les remarques et questions pertinentes à poser à nos responsables politiques.



Un motoplaneur Scheibe SF.25B Falke du Centre National de Vol à Voile devant le restaurant de l'aérodrome de Saint-Hubert. (Photo Guy Viselé)

Une trentaine de personnes ont participé à ce qu'on pourrait bien nommer « les états généraux des usagers des aérodromes wallons ». Des représentants de l'aérodrome de Spa et de ses utilisateurs, des pilotes de vol à voile de Temploux, Verviers et Saint-Hubert, la Fédération Belge des Clubs de Vol à Voile, de nombreux clubs et écoles de pilotage, des ateliers d'aviation générale, des représentants et utilisateurs des aérodromes privés de Cerfontaine, Namur-Temploux, Saint-Ghislain, et Verviers Theux, des pilotes privés, professionnels et/ou instructeurs, bref une très bonne représentativité de l'aviation générale et sportive wallonne s'était rassemblée à cette première réunion aéronautique « régionale ».

Un premier constat: lors de événements récents, ce sont les usagers locaux qui étaient en première ligne, alors qu'il y a une nécessité de regrouper au niveau régional et national les défenseurs de l'aviation sportive.



Une assistance nombreuse et très représentative des diverses parties constituantes de l'aviation générale et sportive wallonne participe de façon constructive au débat. (Photo Guy Viselé)

Auparavant, l'Aéro-Club Royal de Belgique jouait le rôle de fédérateur et était l'organe de dialogue reconnu par les autorités. Il représente l'ensemble des sports de l'air au travers des différentes fédérations qui en sont membres. Mais il est vieillissant et souffre d'un manque de renouvellement de ses dirigeants. C'est dû en partie au phénomène de la régionalisation qui a entraîné la communautarisation des sports, y compris aériens, et

donc le dédoublement des diverses fédérations en ailes flamandes et francophones, subsides potentiels oblige... et aussi à la difficulté de trouver en nombre suffisant les volontaires bénévoles pour s'en occuper.

L'assemblée constate la nécessité d'une représentation commune. Au niveau du vol moteur, la Fédération Belge des Clubs d'Aviation (FCBA) n'a que deux membres du côté wallon, les aéro-clubs de Spa et de Verviers... alors que tout aéro-club peut y adhérer. La question posée est: faut-il recréer quelque chose ou réactiver des structures existantes ?

Il y a en tout cas nécessité urgente de s'organiser pour avoir un représentant de l'aviation générale wallonne comme interlocuteur compétent auprès des autorités. L'organe de concertation officiel entre les autorités fédérales et les usagers est le BELAC (Belgian Airspace Coordination) qui se réunit deux fois par an à la Direction Générale du Transport Aérien (DGTA), et où les usagers peuvent exprimer et discuter leurs points de vue avec l'Administration, les militaires et Belgocontrol. On y constate qu'il y a très peu de demande côté francophone par manque de participant. Il est vrai que ce nécessaire « lobbying » prend énormément de temps, et que le bénévolat a partout ses limites.

Un tour de table permet à chacun d'exprimer ses préoccupations, et elles sont nombreuses. Les problèmes de Spa et de Saint-Hubert ont fait l'actualité récente, mais ils ne sont pas les seules causes de préoccupation.

Spa

Le Ministre de l'Environnement de la Région Wallonne, l'écolo Philippe Henry, a annulé le 23 janvier 2013 le permis d'exploitation de l'aérodrome de Spa suite à un recours de la société Spadel, et contre l'avis de la Ville de Spa (mais où le bourgmestre est MR, un parti qui est dans l'opposition au niveau régional...). Suite à cet avis négatif, la SOWAER, qui gère les différents aéroports et aérodromes publics wallons, a décidé de fermer l'aérodrome à dater du 19 février 2013.



Un Cessna 150 du Royal Aero Club de Spa devant le hangar et le bureau de navigation de l'aérodrome. (Photo Guy Viselé)

Le recours de Spadel est basé sur le fait que des fonctionnaires de la Région Wallonne avaient délivré le permis hors délai. Ainsi, l'aérodrome se voit pénalisé par un Ministre wallon suite à une erreur de sa propre administration ! Des fonctionnaires régionaux accordent (en retard de leur chef) un permis que leur ministre réfute ! L'attitude négative de l'exploitant des sources de Spa résulte de craintes d'un risque éventuel de pollution en

cas d'accident d'avion...dont la probabilité et les conséquences éventuelles sont pourtant infimes par rapport aux autres risques de pollution (telles que le trafic routier). Il faut savoir que le Ministre Régional du Budget, André Antoine (CDH), responsable des aéroports wallons, a clairement annoncé qu'il ne souhaitait plus devoir gérer les aérodromes déficitaires tels que Cerfontaine (cédé au privé), Saint-Hubert (cédé à Idelux) et Spa... Pour ce dernier, des négociations étaient en cours entre la Ville de Spa, le Royal Aero-Club de Spa et Skydiving, le club de parachutisme, en vue d'une reprise à titre privé de l'aérodrome. La Ville de Spa exige le respect de la convention de bail emphytéotique du terrain de l'aérodrome qui la lie avec la Région Wallonne, et qui court pour 40 ans encore.



Le Ministre du Budget de la région Wallonne André Antoine, a gardé la compétence sur les aéroports et aérodromes publics wallons mais essaie de se défaire des terrains non rentables. (Photo Guy Viselé)

Les utilisateurs ont introduit une action auprès du Tribunal de Première Instance de Namur qui a jugé le 5 avril 2013 que la fermeture était illégale. Après 46 jours de fermeture, l'aérodrome s'est rouvert le 6 avril 2013. Mais cette victoire ne signifie pas la fin des problèmes.

L'aérodrome coûte 500.000 euros par an à la Sowaer et sa survie est en péril tant qu'un plan d'investissement compatible avec les intérêts de Spadel n'est pas trouvé. On estime que la société qui exploite l'eau des sources spadoises paie environ 5 millions d'euros de redevance à la Ville de Spa (soit un cinquième de son budget) dans le cadre du contrat de concession qui l'autorise à exploiter les ressources hydriques de Spa, et elle emploie environ 600 personnes.

L'aérodrome quant à lui génère une quarantaine d'emploi. Mais au vu l'an passé la réalisation de plus de 27.000 sauts de parachutistes et a enregistré plus de 18.000 mouvements d'avions.

Saint-Hubert

Depuis mai 2010, c'est l'Intercommunale de la Province de Luxembourg, Idelux, qui gère l'aérodrome de Saint-Hubert. Elle possède actuellement 70% des parts, les 30% restants appartenant encore à la Région Wallonne. Cette prise de participation majoritaire résulte d'un accord politique qui permet à la SOWAER de progressivement se dégager des aérodromes non rentables qu'elle gérait (Cerfontaine, Spa et Saint-Hubert). L'ambition d'Idelux est de redynamiser Saint-Hubert en générant de l'emploi et de résorber le déficit actuel (environ 300.000 euros par an). Pour ce faire, Idelux a lancé un vaste projet de réhabilitation du terrain (115 hectares) comprenant la construction d'une piste en dur de

800 mètres et la réalisation d'un parc économique de 4 hectares dédié à des activités aéronautiques (maintenance et formation) avec l'édification de deux nouveaux hangars. Ce projet bénéficie potentiellement de 2 millions d'euros de subventions de la Région Wallonne.

Mais trois pilotes et deux riverains ont déposé un recours devant le Conseil d'Etat pour faire annulé ce projet de développement. On assiste donc à une situation assez ahurissante de voir des pilotes bloquer un projet de développement de leur propre aérodrome.



Le vol à voile et Saint-Hubert sont liés depuis des décennies, mais cette activité à elle seule ne peut supporter les frais d'exploitation du site. (Photo copyright: IDELUX - Kévin Manand)

On sait que la piste en dur réduira les possibilités du vol à voile, mais celui-ci à lui seul ne peut supporter les coûts d'exploitation et ne fonctionne que cinq mois par an. L'ouverture d'Idelux à un accroissement multisectoriel des activités de l'aviation générale va certes transformer le site. Et n'est pas sans risque. Mais il a le mérite d'en assurer la continuité. Ce recours au Conseil d'Etat aura en tout cas d'inévitables conséquences négatives: il risque de bloquer l'aérodrome pendant plusieurs mois, mettant en danger les subventions régionales, celles-ci étant conditionnelles à l'achèvement des travaux au plus tard en septembre 2014. Et si le Conseil d'Etat devait rencontrer la thèse des opposants, c'est la menace de fermeture qui se précise. La presse a mentionné la date du 1er juillet 2013, mais Idelux attend d'abord la décision de justice et en tout cas ne veut ne pas compromettre la saison 2013. Mais en cas d'une éventuelle décision de justice négative pour la future Zone d'Activité Economique, le conseil d'administration d'Idelux pourrait revoir ses plans et décider de la fermeture du site.



Joyau au cœur des Ardennes, le magnifique terrain de Saint-Hubert a été repris il y a trois ans par l'intercommunale Idelux. (Photo copyright: IDELUX - Kévin Manand)

On assisterait alors à une réédition de ce qui s'était passé il y a de nombreuses années, avec la fermeture de l'aérodrome du Zoute suite aux exigences d'un petit comité de locataires qui en interdisait toute initiative rentable. Et on perdrait un magnifique terrain.

Autres soucis

À Charleroi, suite à l'accident dramatique d'un Cessna 210 en février, l'aéroport a dû être fermé au trafic pendant une grosse demi-journée, entraînant l'annulation ou des retards conséquents pour de nombreux vols commerciaux. L'aéroport a annoncé une mesure d'interdiction des vols des avions de moins de 6 tonnes lors des périodes de grands départs, mais après discussion avec les usagers celle-ci a été reportée. Mais la pression ira en augmentant vu le développement constant des activités commerciales à Charleroi.



La tour de contrôle de Charleroi. (Photo Gu Viselé)

À Liège, alors que la moitié du trafic de jour est VFR et que le trafic commercial est surtout intense la nuit, des hausses tarifaires très conséquentes sont annoncées (certains tarifs sont multipliés par trois). Dommage car l'aéroport pourrait bénéficier d'un encouragement à l'aviation générale qui compenserait utilement le faible nombre de mouvements commerciaux de jour.



La communauté vélivoliste s'inquiète des restrictions à l'espace aérien qui leur est encore disponible, notamment au départ de Temploux, coincé entre l'approche de Charleroi et la zone militaire de Beauvechain. (Photo Guy Viselé)

Le Vol à Voile exprime son souci de voir l'espace aérien où il peut évoluer se réduire de plus en plus sous la pression du développement du trafic commercial nécessitant plus d'espace contrôlé. Autour de Temploux, les vélivolistes sont coincés entre une zone militaire et l'approche de Charleroi. Les restructuration de l'espace aérien décidées par Belgocontrol empêchent les planeurs de monter assez haut. Il est vrai que l'espace aérien belge n'est pas grand et qu'il est l'un des plus dense et des plus complexe d'Europe et il n'est pas facile de contenter toutes les catégories d'utilisateurs. Mais le sport aérien souhaite une distribution plus équitable de l'espace aérien et là aussi a besoin de défenseurs ayant les compétences et le temps pour s'y consacrer.

Cerfontaine a moins de problèmes d'espace aérien civil mais subit les restrictions dues à sa proximité avec la TMA militaire de Florennes: il est virtuellement impossible de voler en semaine.



Le magnifique terrain de Cerfontaine jouxte la TMA de Florennes, ce qui en limite les possibilités de vol en semaine. (Photo Jean Pierre De Cock)

Les petits ateliers de maintenance expriment aussi leurs soucis tant au niveau de la formation du personnel technique que de l'interprétation restrictive des règlements EASA par la Direction Générale du Transport Aérien (DGTA). Le risque de perte d'un savoir-faire très spécifique, tel que le travail sur avion en bois et toile, pourrait en être une des conséquences.

Au niveau des licences pilotes, l'introduction des licences européennes pose beaucoup de questions d'ordre pratique. Et au niveau des écoles, elles sont confrontées à une diminution des engagements par les compagnies aériennes, et donc à une diminution de la demande qui risque d'entraîner un bradage des prix. Il y a une nécessité réelle de diminution des coûts. Plutôt que d'essayer de concurrencer les prix du confrère-concurrent, ne vaudrait-il pas mieux essayer de mettre certaines charges en commun?



Les activités d'écologie sont très importantes à Charleroi et la décision d'empêcher les vols aux avions de moins de 6 tonnes les jours de grands départs aurait eu un impact très négatif sur leur fonctionnement. (Photo Guy Viselé)

L'introduction du nouveau système EASA des Air Training Organisation (ATO) qui remplace les FTO pourrait être une occasion unique de créer une ombrelle administrative ATO commune et d'en partager les frais entre participants plutôt que d'en supporter chacun les coûts dans une petite structure. Mais pour cela il faudra aller au-delà des individualismes et avoir une vision plus large, telle qu'étudiée actuellement du côté flamand.

Autre souci: la prolifération des éoliennes y compris à proximité immédiate des aérodromes et la pression écologiste menaçant certains terrains tels que l'ulmodrome de Liernu. Des demandes de permis pour de telles installations à proximité immédiate de terrains d'aviation provoquent des tensions entre les préoccupations environnementales et de sécurité aérienne. Outre la création d'obstacles relativement élevés en zone d'approche, les éoliennes provoquent aussi des « échos fantômes » et des perturbations lorsqu'elles sont proches d'antennes radar ou de balises de navigation.



La prolifération des éoliennes est un souci à la fois pour la sécurité aérienne et la défense des approches des terrains existants. (Photo Guy Viselé)

Un constat positif: il semblerait que la DGTA a pris conscience des menaces réelles qui pèsent sur l'aviation générale et a exprimé ses inquiétudes auprès du Secrétaire d'Etat à la Mobilité sous forme d'une note factuelle.

Il y a heureusement plusieurs aérodromes exploités en privé et qui permettent la pratique de l'aviation générale et sportive. Mais ils survivent très souvent plus grâce à la motivation aéronautique de leurs promoteurs que par pure rentabilité.



Heureusement, il existe encore quelques terrains privés qui permettent une activité d'aviation générale et le sport aérien. Saint-Ghislain, près de Mons, en est un très bel exemple. (Photo Paul Van Caesbroeck)

Conclusions

L'aviation générale en Wallonie manque de cohésion. Il y a nécessité d'une réorganisation fondamentale. Comment structurer cette action? Et redonner une image de rêve à l'aviation.

La réunion s'est déroulée dans un climat constructif et a traduit une volonté réelle des participants de travailler ensemble pour arriver à organiser une meilleure défense du secteur. Le Président a invité tous les participants à lui transmettre leurs suggestions et va approfondir la question fondamentale de voir comment fédérer les efforts. Ce ne sera pas facile, car de nombreux acteurs de terrain se battent pour leur survie dans un contexte

économique ardu, et trouvent difficilement le temps nécessaire pour, de façon bénévole, s'investir en contacts et réunions.

Espérons que la nécessité de de s'organiser ensemble l'emporte sur les vieilles habitudes de défense des intérêts personnels et que de ces « états généraux » naisse une structure et une action en faveur du maintien et du développement de l'infrastructure et des activités de l'aviation générale et sportive en Wallonie. La nécessité de former les futurs pilotes dont les compagnies aériennes auront besoin demain, et les emplois hautement spécialisés que représentent le secteur, sont des arguments à mieux mettre en valeur dans le cadre du développement économique régional.



Un terrain qui fonctionne bien et ne fait pas trop parler de lui: Verviers-Theux. (Photo Guy Viselé)

Texte: Guy Viselé

- événement
- reportage
 - civil

Source URL (retrieved on 21/05/2013 - 11:20):

<http://www.hangarflying.be/fr/content/etats-g%C3%A9n%C3%A9raux-des-usagers-des-a%C3%A9rodromes-wallons>