

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

4 december 2007

4 décembre 2007

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot volwaardige erkenning van de luchthaven
van Kortrijk-Wevelgem en de integratie ervan
in het samenwerkingsakkoord van
30 november 1989 tussen de Staat en
de Gewestelijke luchthavenbeheerders**

(ingediend door de heren Koen Bultinck,
Peter Logghe, Francis Van Den Eynde
en Jan Mortelmans)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à reconnaître pleinement l'aéroport
de Courtrai-Wevelgem et à l'intégrer dans
l'accord de coopération du 30 novembre
1989 entre l'État et les gestionnaires
des aéroports régionaux**

(déposée par MM. Koen Bultinck,
Peter Logghe, Francis Van Den Eynde
et Jan Mortelmans)

<i>cdH</i>	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V–N–VA</i>	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>
<i>FN</i>	:	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	:	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
<i>Open Vld</i>	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>
<i>PS</i>	:	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a - spirit</i>	:	<i>Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.</i>
<i>VB</i>	:	<i>Vlaams Belang</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 52 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 52^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 52 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 52^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

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

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
e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel van resolutie neemt de tekst over van het voorstel DOC 51 0532/001.

Op 30 november 1989 werd tussen de Staat en de Gewestelijke luchthavenbeheerders, met uitzondering van het West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Kortrijk-Wevelgem, hierna W.I.V., een samenwerkingsakkoord gesloten tot overdracht van een aantal belangrijke bevoegdheden, zoals de uitrusting en uitbating van luchthavens en openbare vliegvelden, van de Nationale Maatschappij der Luchtwegen naar de Gewesten. Er werd afgesproken om de bevoegdheden die betrekking hebben op de organisatie en het verzekeren van de veiligheid in handen van de «nationale» (lees federale) overheid te laten. De toenmalige instelling van openbaar nut, Regie de Luchtwegen, zou de materie van de veiligheid, waaronder het gratis leveren van verkeersleiders, de verstrekking van vluchtinlichtingen en een alarmdienst voor haar rekening nemen. Heden draagt Belgocontrol deze belangrijke verantwoordelijkheid zoals ook bepaald in het beheerscontract¹ tussen de Belgische Staat en Belgocontrol.

Tijdens de voorbereidingen van het samenwerkingsakkoord werden de luchthavens en openbare vliegvelden bij monde van hun vertegenwoordigers betrokken bij de onderhandelingen.

Nochtans werd 1 luchthaven (*in casu* luchthavenbeheerder W.I.V.) hierbij over het hoofd gezien. Dit resulteerde in de niet-opname ervan in de lijst van luchthavens en vliegvelden die beroep kunnen doen op de diensten van Belgocontrol. Kortom deze regionale luchthaven werd niet erkend door de Vlaamse overheid als Vlaamse luchtvaartinfrastructuur en krijgt daardoor investeringsdotaties, noch exploitatiedotaties van Vlaanderen. Vanzelfsprekend krijgt deze luchthaven, als enige op het Belgisch grondgebied overigens, ook niet de verkeersleiders van het federale Belgocontrol gratis ter beschikking. De nadelige gevolgen hiervan zijn genoegzaam bekend. Het W.I.V. moet met beperkte middelen niet alleen zelf de exploitatie voeren, maar eveneens het verkeer- en informatiepersoneel zelf betalen, wat tot op heden moeizaam lukt. De kosten die het W.I.V.

¹ Goedgekeurd bij Koninklijk besluit van 25 augustus 1998.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de résolution reprend le texte de la proposition DOC 51 0532/001.

Le 30 novembre 1989 a été conclu entre l'État et les gestionnaires des aéroports régionaux, à l'exception de la *West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Kortrijk-Wevelgem*, dénommée ci-après W.I.V., un accord de coopération transférant de la Société nationale des voies aériennes aux Régions un certain nombre de compétences importantes, telles que l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics. Il avait été convenu de laisser les compétences relatives à l'organisation et à la garantie de la sécurité aux mains de l'autorité «nationale» (lisez: fédérale). L'organisme d'intérêt public de l'époque, la Régie des voies aériennes, devait prendre à sa charge la question de la sécurité, en ce compris la mise à disposition gratuite de contrôleurs aériens, la fourniture d'informations de vol et un service d'alerte. Actuellement, c'est Belgocontrol qui assume cette importante responsabilité, ainsi qu'il est également prévu dans le contrat de gestion¹ passé entre l'État belge et Belgocontrol.

Au cours des travaux préparatoires de l'accord de coopération, les aéroports et les aérodromes publics ont été associés aux négociations par l'intermédiaire de leurs représentants.

On a toutefois oublié un aéroport, en l'occurrence le gestionnaire d'aéroport W.I.V., qui n'a dès lors pas été repris sur la liste des aéroports et aérodromes pouvant faire appel aux services de Belgocontrol. En d'autres termes, cet aéroport régional n'a pas été reconnu comme infrastructure aéronautique par les autorités flamandes et ne bénéficie pas, de ce fait, de dotations pour investissement ni de dotations d'exploitation de la part de la Flandre. Bien entendu, et il est d'ailleurs le seul dans ce cas sur le territoire belge, cet aéroport ne peut pas non plus disposer gratuitement des contrôleurs aériens de Belgocontrol, avec les conséquences néfastes bien connues qui en résultent: non seulement la W.I.V. doit gérer elle-même l'exploitation avec des moyens réduits, mais elle doit également supporter elle-même les charges afférentes au personnel de contrôle aérien et

¹ Approuvé par l'arrêté royal du 25 août 1998.

meer moet maken dan andere luchthavens stellen waar niet in staat om broodnodige investeringen te doen ter instandhouding en uitbreiding².

Het W.I.V. klaagt deze ongelijke behandeling dan ook terecht aan.

Om het betoog voor de volwaardige erkenning van de Wevelgemse luchthaven kracht bij te zetten zullen er enkele overtuigende argumenten worden aangehaald, in de hoop dat de regering werk zou willen maken van de broodnodige maatregelen voor het ongedaan maken van de discriminatie die er bestaat tussen sommige luchthavens.

Feitelijke situatie:

Uit een recente studie van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen³ blijken de hierna weergegeven resultaten:

«Tijdens het jaar 2002 is het lokaal en binnenlands vliegverkeer op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem met meer dan 20% teruggevallen. Het grensoverschrijdend verkeer daarentegen is, tegen de markttendens in, met ruim 4% toegenomen.

De daling van het verkeer in het algemeen is volgens de beheersmaatschappij W.I.V. veroorzaakt door de gebeurtenissen van september 2001 en de daaruit voortvloeiende slepende onzekerheid, de zwakkere economische conjunctuur en de grootschalige faillissementen in de luchtvaartsector. De scholings- en trainingsvluchten, die een groot deel uitmaken van het lokaal en binnenlands verkeer deelden in de klappen van de wereldomvattende luchtvaartcrisis.

Vooraf de scholing van beroepspiloten kwam op een laag pitje te staan omdat er op wereldschaal op dit ogenblik bijna geen vraag is naar professionele piloten.

De daling van het professioneel binnenlands verkeer is bijna helemaal te wijten aan het feit dat de brigade paracommando in 2002 bijna niet actief is geweest op de luchthaven. Het jaar voordien hadden heel wat oefenvluchten op Kortrijk-Wevelgem plaats omdat verschillende militaire vliegvelden, uitgerust met een gras piste, door wateroverlast toen tijdelijk moeilijk bruikbaar waren.

De malaise in de luchtvaart blijkt evenwel het bedrijfsinitiatief op de luchthaven niet te ondermijnen: in december 2002 is de bouw begonnen van een nieuw

d'information, ce qu'elle n'est parvenue à faire jusqu'à présent qu'avec difficulté. Le surcoût que la W.I.V. doit supporter par rapport à d'autres aéroports l'empêche de réaliser les investissements nécessaires à la maintenance et à l'extension de l'aéroport.

La W.I.V. dénonce dès lors, à juste titre, cette inégalité de traitement.

Afin de faire valoir la reconnaissance à part entière de l'aéroport de Wevelgem, certains arguments convaincants seront avancés, dans l'espoir que le gouvernement s'emploiera à prendre les mesures nécessaires afin de mettre un terme à la discrimination qui existe entre certains aéroports.

Situation de fait:

Une étude récente de la Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen a mis en lumière les résultats suivants:

«Au cours de l'année 2002, le trafic aérien local et intérieur de l'aéroport de Courtrai-Wevelgem a baissé de plus de 20%. En revanche, le trafic transfrontalier a augmenté de plus de 4%, contre la tendance du marché.

D'après la société de gestion W.I.V., la diminution globale du trafic est la conséquence des événements du 11 septembre 2001 et de l'insécurité latente qui en est résultée, de la dégradation de la conjoncture économique et des grosses faillites enregistrées dans le secteur aéronautique. Les vols d'écologie et d'entraînement, qui représentent une grande part du trafic local et intérieur, ont également subi de plein fouet la crise mondiale du secteur aéronautique.

C'est surtout l'écologie des pilotes professionnels qui a énormément baissé, étant donné qu'à l'heure actuelle, il n'y a pratiquement plus de demande de pilotes professionnels sur le plan mondial.

La diminution du trafic intérieur professionnel est due presque entièrement au fait que la brigade paracommando n'a pour ainsi dire pas utilisé l'aéroport en 2002. L'année précédente, de nombreux vols d'entraînement avaient eu lieu à Courtrai-Wevelgem, du fait que plusieurs aérodromes militaires équipés d'une piste en herbe étaient devenus provisoirement impraticables à cause d'inondations.

Toutefois, le malaise du secteur aéronautique ne décourage manifestement pas les initiatives industrielles à l'aéroport: en décembre 2002 a débuté la construction

vliegtuigbrandstofstation voor avgas-brandstof. Hiermee is een investering van 145.000 EUR gemoeid. Later op het jaar wordt voor bijna een identiek bedrag een tweede station gebouwd dat kerosine zal leveren aan zakentoestellen.

Daarnaast zijn er drie verschillende kopers opgedaagd die wensen te investeren in de industriezone, voorbehouden voor luchtvaartgebonden bedrijven. In het totaal zal op die manier ruim 1,2 hectare grond bebouwd worden. Dit zal extra tewerkstelling opleveren.

Een luchttaxibedrijf breidt op dit ogenblik zijn loods-capaciteit uit met ongeveer 2000 m². Hiermee gaat een investering gepaard van 100.000 EUR.

En de laatste maanden tenslotte zijn twee helikopters van een nieuw, geluidsarm type op de luchthaven aangekomen: telkens een «Eurocopter 120 B». Tot vijf personen kunnen hiermee internationaal vervoerd worden. Hiermee is een investering gemoeid van ongeveer 1,6 miljoen EUR.

De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem neemt, als officieel door Vlaamse minister van Verkeer en Mobiliteit erkende gesprekspartner, maandelijks deel aan de vergaderingen van het «Vlaams Forum Luchtvaart». Op dit forum wordt gewerkt aan een globale visievorming op de luchtvaart in Vlaanderen. Dit moet de aanzet geven tot een geïntegreerd luchtvaart- en luchthavenontwikkelingsbeleid in Vlaanderen.»

Andere argumenten:

1. economische argumenten:

In het algemeen is de aanwezigheid van een *luchthavenpoort* voor een regio van belang. Niet of gebrekig ontsloten regio's lopen al vlug een economisch strategische achterstand op, wat nefaste gevolgen kan hebben op de industriële ontwikkeling, de welvaart en finaal voor het welzijn van de regio. In het kader van een lange termijn - ontwikkeling - strategie wordt in regio's als Wallonië en Noord-Frankrijk hieraan terecht veel belang gehecht. In tijden van economische crisis moeten alle middelen ingezet worden om regio's te versterken door hen de nodige steun te geven die noodzakelijk is voor hun volwaardige economische ontplooiing. Zoals gezegd speelt een regionale luchthaven een niet onbelangrijke rol voor wat betreft het aspect directe internationale bereikbaarheid en transport.

Het West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Kortrijk-Wevelgem beschikt over een aantal troeven die heden niet voldoende kunnen worden uitgespeeld. Deze

d'une nouvelle station de distribution de carburant pour avions, représentant un investissement de 145.000 euros. Plus tard dans l'année, une deuxième station destinée à fournir du kérosène aux avions d'affaires a été construite pour un montant comparable.

Par ailleurs, trois acheteurs souhaitant investir dans la zone industrielle réservée aux entreprises liées au secteur aéronautique se sont manifestés. Au total, plus d'1,2 hectare de terrain sera construit, ce qui créera de l'emploi.

Une société de taxi aérien est en train d'agrandir sa capacité d'entreposage d'environ 2.000 m². Cette extension représente un investissement de 100.000 euros.

Enfin, au cours des derniers mois, deux hélicoptères d'un nouveau type peu bruyant, des «Eurocopter 120 B», sont arrivés sur le site de l'aéroport. Ces appareils peuvent transporter jusqu'à cinq personnes dans des vols internationaux. Ce projet représente un investissement d'environ 1,6 million d'euros.

L'aéroport de Courtrai-Wevelgem participe, en tant qu'interlocuteur reconnu officiellement par le ministre flamand de la Mobilité et des Transports, aux réunions mensuelles du «*Vlaams Forum Luchtvaart*». Les participants à ce forum s'attachent à développer une vision globale de l'aéronautique en Flandre, qui doit jeter les prémises d'une politique intégrée en matière de développement aéronautique et aéroportuaire en Flandre.»

Autres arguments:

1. arguments économiques:

Généralement, la présence d'un aéroport est importante pour une région. Les régions enclavées ou mal desservies par les infrastructures de transport prennent rapidement un retard économique stratégique, ce qui peut avoir des effets néfastes sur leur développement industriel. Dans le cadre d'une stratégie de développement à long terme, une grande importance y est, à juste titre, accordée à cet aspect dans des régions comme la Wallonie et le Nord de la France. En période de crise économique, il convient de mettre tous les moyens en oeuvre pour consolider les régions en leur accordant le soutien nécessaire à leur plein épanouissement économique. Ainsi que nous l'avons déjà souligné, un aéroport régional joue un rôle important sur le plan de l'accessibilité et des transports au niveau international.

Situé en Flandre occidentale, l'aérodrome intercommunal de Courtrai-Wevelgem dispose de nombreux atouts qui ne peuvent pas être pleinement exploités à

luchthaven streeft in dit verband onder andere naar een samengaan met de luchthaven Oostende-Brugge. Het doel hiervan is het in het leven roepen van een West-Vlaams luchthavennetwerk met twee complementaire activiteitsites:

- vracht, vakantiecharters en een grootschalige lijn in Oostende-Brugge;

- zakenluchtvaart, kleine spoedvracht en een kleinschalige lijn in Kortrijk-Wevelgem.

Het spreekt vanzelf dat dit samenwerken een aantal voordelen biedt:

- verhoging van de nu versplinterde en daardoor niet doeltreffende commerciële slagkracht;

- het beter kenbaar worden van de logistieke ontsluiting van (West-) Vlaanderen;

- kostenbesparing door knowhowuitwisseling en technische integratie;

- parallelle aanpak van bijvoorbeeld de milieuverplichtingen.

Maar de volwaardige erkenning van deze luchthaven biedt nog meer voordelen:

- zo wil men zich ook concentreren op het zakenleven en op vliegopleidingen; derwijze kan deze regionale luchthaven fungeren als volwaardige zaken- en opleidingsluchthaven;

- klein en middelgroot zakelijk vliegverkeer zorgt voor de logistieke ontsluiting van Vlaanderen;

- internationale marketing voor het bedrijvige Vlaanderen;

- tewerkstelling: 250 mensen in totaal.

2. maatschappelijke argumenten:

Deze luchthaven ontwikkelt evenwel nog een aantal andere niet te onderschatten activiteiten:

- medische vluchten: op jaarbasis worden een tachtigtal keer patiënten onder medische begeleiding met spoed vanuit Europa of Noord-Afrika naar (West- en Oost-) Vlaamse ziekenhuizen gerepatriëerd. Zo biedt een vliegtuigmaatschappij «Sky Ambulances» aan, dat zijn vliegtuigen die snel kunnen worden voorzien van

l'heure actuelle. Par exemple, cet aérodrome vise notamment à s'associer à l'aéroport d'Ostende-Bruges, l'objectif de cette fusion étant de créer, en Flandre occidentale, un réseau aéroportuaire doté de deux sites d'activité complémentaires:

- à Ostende-Bruges: fret, charters de vacances et une grande ligne;

- à Courtrai-Wevelgem: vols d'affaires, courrier rapide et une plus petite ligne.

Il va de soi que cette collaboration présente de multiples avantages:

- stimulation du dynamisme commercial des aérodromes, dynamisme qui est actuellement fragmenté et manque dès lors d'efficacité;

- amélioration de la visibilité des capacités logistiques de la Flandre (occidentale);

- économie de coûts résultant d'un échange de savoir-faire et d'une intégration technique;

- gestion parallèle, par exemple, des obligations environnementales.

Mais la reconnaissance pleine et entière de cet aéroport présente d'autres avantages:

- elle permettra aussi de se concentrer sur le milieu des affaires et sur la formation au vol; cet aérodrome régional pourra dès lors être exploité comme un véritable aéroport d'affaires et de formation;

- le transport aérien d'affaires court et moyen courrier contribue à l'accessibilité logistique de la Flandre;

- il s'agit d'un outil de marketing international pour une Flandre active;

- en termes d'emploi, 250 personnes sont concernées.

2. arguments sociaux

Cet aéroport développe toutefois encore un certain nombre d'autres activités non négligeables:

- vols médicaux: (environ) quatre-vingts fois par an, des patients sont rapatriés d'urgence, sous surveillance médicale, d'Europe ou d'Afrique du Nord à destination des hôpitaux de Flandre occidentale et orientale. Une compagnie aérienne propose ainsi un service d'ambulances aériennes, qui sont des avions

de nodige medische apparatuur. Het hoeft geen betoog dat deze medische vluchten vanuit en naar regionale luchtvaartmaatschappijen bijzondere voordelen bieden en de efficiëntie van medische verzorging ten goede komen.

- zo is er een groeiend belang van pijplijn- en hoogspanningsinspecties per helikopter. Omdat van op de grond de inspecties van pijplijnen en hoogspanningsmasten vaak onmogelijk zijn, maken gas- en elektriciteitsmaatschappijen in toenemende mate gebruik van de helikopter die kunnen opstijgen van op regionale luchthavens.

- het bedrijfsleven heeft onder andere naar aanleiding van handelsbeurzen in de buurlanden een groeiende belangstelling voor snelle en comfortabele verbindingen. Er zal dan ook in de nabije toekomst door het W.I.V. gestreefd worden naar extra charterprogramma's op handelsbeurzen.

Dit zijn slechts enkele argumenten die wijzen op de importantie van goed werkende regionale luchthavens. Opdat al deze voordelen zouden kunnen worden benut op een voor de regionale luchthavenuitbaters efficiënte wijze dient de organisatie ervan zo goedkoop mogelijk te geschieden. Dat vereist een inspanning van de Vlaamse overheid, niet alleen de nodige investering- en exploitatiedotaties, maar vooral de preliminaire erkenning van het W.I.V. als regionale luchthaven in het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989.

Omdat de materie van de erkenning van de luchthaven opgenomen is in bovengenoemd samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de gewesten, vereist dit dossier een actieve inbreng van de Federale overheid om de noodzakelijke stappen te zetten opdat het samenwerkingsakkoord zou kunnen worden herbekeken samen met het Vlaams Gewest in overleg met het W.I.V. met als doel de opname van het W.I.V. in de lijst van erkende luchthavens en openbare vliegvelden die beroep kunnen doen op de diensten van Belgocontrol.

De volwaardige erkenning van de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem betekent immers dat zij zal kunnen genieten van de door Belgocontrol gratis ter beschikking gestelde luchtverkeersleiders zoals bedoeld in artikel 3, § 2, van het tussen de Staat en Belgocontrol gesloten beheerscontract van 14 augustus 1998, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 25 augustus 1998.

Daarenboven zal er eveneens door Belgocontrol worden voorzien in de controle van het luchtruim rond de luchthaven op grond van artikel 9 van hetzelfde beheerscontract.

qui peuvent être dotés rapidement de l'équipement médical requis. Il va sans dire que ces vols médicaux en provenance et à destination d'aéroports régionaux offrent des avantages particuliers et renforcent l'efficacité des soins médicaux.

- Les inspections par hélicoptère des pipelines et des lignes à haute tension prennent également une importance croissante. Étant donné qu'il est souvent impossible de procéder à l'inspection, à partir du sol, des pipelines et des pylônes à haute tension, les sociétés de gaz et d'électricité recourent de plus en plus souvent à des hélicoptères qui peuvent décoller d'aéroports régionaux.

- Les milieux économiques accordent un intérêt croissant à des liaisons rapides et confortables, notamment pour se rendre à des foires commerciales dans les pays voisins. La W.I.V. s'efforcera par conséquent dans un proche avenir d'organiser des programmes de charters supplémentaires à l'occasion de foires commerciales.

Ce ne sont là que quelques arguments qui montrent l'importance que présentent des aéroports régionaux efficaces. Pour que tous ces avantages puissent être potentialisés pour les exploitants des aéroports régionaux, leur organisation doit être aussi économique que possible, ce qui ne sera pas possible sans un effort de la part des autorités flamandes, qui doivent non seulement prévoir les dotations d'investissement et d'exploitation requises, mais surtout reconnaître au préalable la W.I.V. en tant que gestionnaire d'aéroport régional dans l'accord de coopération du 30 novembre 1989.

La reconnaissance de l'aéroport relevant de l'accord de coopération précité conclu entre l'État fédéral et les régions, ce dossier requiert une contribution active des autorités fédérales pour que soient prises toutes les dispositions nécessaires en vue de permettre une révision de cet accord de coopération, conjointement avec la Région flamande et en concertation avec la W.I.V., en vue d'ajouter la W.I.V. à la liste des aéroports et aérodromes publics reconnus qui peuvent recourir aux services de Belgocontrol.

La reconnaissance à part entière de l'aéroport régional de Courtrai-Wevelgem implique en effet pour ce dernier qu'il pourra bénéficier de la mise à disposition gratuite de contrôleurs aériens par Belgocontrol, telle que le prévoit l'article 3, § 2, du contrat de gestion conclu le 14 août 1998 entre l'État et Belgocontrol et approuvé par l'arrêté royal du 25 août 1998.

En outre, Belgocontrol se chargera également du contrôle de l'espace aérien autour de l'aéroport, sur la base de l'article 9 de ce même contrat de gestion.

Kortom, het W.I.V. moet kunnen genieten van alle beheercontractuele plichten die Belgocontrol dient na te komen te opzicht van alle andere regionale luchthavens en dat kan alleen maar indien de federale overheid haar verantwoordelijkheid opneemt. De federale overheid kan dat doen door het initiatief te nemen om het bedoelde samenwerkingsakkoord samen met de gewestelijke overheid te herzien. De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem zou dienovereenkomstig kunnen worden opgenomen in de lijst van luchthavens en openbare vliegvelden waaromtrent de Staat en de Gewesten een samenwerkingsovereenkomst sloten.

Koen BULTINCK (VB)
Peter LOGGHE (VB)
Francis VAN DEN EYNDE (VB)
Jan MORTELMANS (VB)

Bref, la W.I.V. doit pouvoir bénéficier de toutes les obligations, que Belgocontrol doit respecter, en vertu du contrat de gestion, vis-à-vis de tous les autres aéroports régionaux, ce qui n'est possible qu'à condition que les autorités fédérales assument leurs responsabilités. Elles peuvent le faire en prenant l'initiative de revoir, en concertation avec les autorités régionales, l'accord de coopération en question. L'aéroport de Courtrai-Wevelgem pourrait alors être repris sur la liste des aéroports et aérodromes publics, qui a fait l'objet d'un accord de coopération entre l'État et les Régions.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

- A. gelet op de economische en maatschappelijke implicaties voor de regio Zuid-West-Vlaanderen;
- B. gelet op de nadelige gevolgen van het niet gratis ter beschikking hebben van Belgocontrol-verkeersleiders;
- C. gelet op het ontbreken van een gecontroleerd luchtruim rond de luchthaven;
- D. gelet op het samenwerkingsakkoord tussen de Staat en de gewestelijke luchthavenbeheerders waarin geen melding wordt gemaakt van de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING,

1. om van de onderhandelingen over een nieuw beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol gebruik te maken om de luchthaven Kortrijk-Wevelgem eveneens luchtverkeersleiders en een gecontroleerd luchtruim te bieden;
2. om met de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit over dit dossier overleg te plegen opdat het samenwerkingsakkoord kan worden herbekeken met het oog op een opname van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem in de lijst van erkende luchthavens en openbare vliegvelden.

28 november 2007

Koen BULTINCK (VB)
Peter LOGGHE (VB)
Francis VAN DEN EYNDE (VB)
Jan MORTELMANS (VB)

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

- A. vu les implications socioéconomiques pour le sud de la Flandre occidentale;
- B. vu les conséquences préjudiciables de la non mise à disposition gratuite des contrôleurs aériens de Belgocontrol;
- C. vu l'absence d'espace aérien contrôlé autour de l'aéroport;
- D. vu l'accord de coopération conclu entre l'État et les gestionnaires des aéroports régionaux, dans lequel ne figure pas l'aéroport régional de Courtrai-Wevelgem;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL,

1. de profiter des négociations menées en vue de conclure un nouveau contrat de gestion entre l'État et Belgocontrol pour faire en sorte que l'aéroport de Courtrai-Wevelgem puisse disposer de contrôleurs aériens ainsi que d'un espace aérien contrôlé;
2. de se concerter sur ce dossier avec le ministre flamand en charge de la Mobilité afin de réexaminer l'accord de coopération en vue de faire figurer l'aéroport de Courtrai-Wevelgem sur la liste des aéroports et aérodromes publics reconnus.

28 novembre 2007