



PARTENARIATS POUR L'EFFICACITÉ

RAPPORT ANNUEL

2024

ÉDITO

CHER LECTEUR,

L'année 2024 a été particulièrement réussie et marquante pour skeyes. C'est avec plaisir que je vous présente ce rapport annuel, dans lequel nous mettons en lumière nos principales réalisations, l'engagement remarquable de notre équipe et la trajectoire ambitieuse que nous avons définie pour l'avenir.

Le secteur aérien affiche clairement des signes de reprise, même si le nombre de mouvements aériens reste inférieur de 9% au niveau d'avant la pandémie en 2019. Malgré cela, nous avons réussi en 2024 à enregistrer une augmentation de 4% par rapport à l'année précédente, avec un total de 946.768 mouvements aériens gérés.

La sécurité reste notre priorité absolue, ce qui s'est traduit par le troisième meilleur résultat de notre histoire en matière de sécurité : seulement deux incidents de catégorie B et aucun de catégorie A. Cela démontre une fois de plus que nous assumons pleinement nos responsabilités avec le plus grand sérieux. Ces résultats reflètent non seulement la solidité de notre culture de la sécurité, mais soulignent également l'importance de notre politique de signalement des incidents basée sur la *Just Culture*.

En matière de ponctualité, skeyes a également consolidé sa solide réputation, affichant un retard moyen en-route d'à peine 0,08 minute par vol. Impressionnant également, 99,4% des vols ont été traités ponctuellement, surpassant largement nos objectifs ambitieux. Cela nous a valu une reconnaissance tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du secteur.

Grâce à notre stabilité financière, nous avons pu investir de manière significative dans la sécurité, l'innovation et la durabilité, des domaines clés essentiels à notre croissance continue. L'innovation reste au cœur de notre vision future. Avec des projets phares tels que le *Remote Digital Tower Project*, nous réaffirmons notre ambition de rester à la pointe de l'innovation technologique. La construction de notre centre de contrôle ultra-moderne à Namur progresse conformément au calendrier, en vue d'assurer, dès 2026, la gestion à distance des aéroports de Liège et Charleroi.

Nous avons fait des choix stratégiques afin de rester technologiquement avancés. Ainsi, en 2024, nous avons signé un accord majeur avec THALES pour le système de gestion

du trafic aérien TopSky (MLU3), une solution de nouvelle génération qui deviendra le cœur de notre organisation dès 2028. Entre-temps, notre système actuel Eurocat a subi une mise à niveau approfondie (*Mid-Life Upgrade*) pour continuer à répondre aux normes actuelles de sécurité aérienne jusqu'à l'entrée en service du nouveau système.

Nos collaborateurs restent notre plus grande force. Grâce à des investissements continus dans la formation et le recrutement, nous avons renforcé notre organisation. En 2024, nous avons accueilli 19 nouveaux contrôleurs aériens et près d'une centaine de collaborateurs techniques et administratifs, portant le nombre total de nos employés à 982. skeyes continue à se positionner comme un employeur attractif et fiable, capable d'attirer et de retenir les meilleurs talents.

En 2024, nous avons réalisé des progrès significatifs en matière de durabilité. skeyes a de nouveau obtenu la certification CANSO GreenATM de niveau 3 et s'engage activement à atteindre le niveau 4, dans le cadre de son ambition à long terme pour une exploitation plus respectueuse de l'environnement. Conscients que la durabilité est une responsabilité partagée, nous impliquons activement notre personnel dans des initiatives écologiques concrètes, telles que des actions de plantation d'arbres dans le cadre de projets de compensation écologique.

Nous avons également lancé un programme de leasing vélo afin d'encourager une mobilité domicile-travail plus durable et de réduire l'utilisation de la voiture. Parallèlement, nous poursuivons l'électrification de notre flotte de véhicules, réduisant ainsi notre empreinte carbone et contribuant à une mobilité plus respectueuse du climat.

Grâce à des trajectoires aériennes plus efficaces et à des procédures innovantes comme les *Continuous Descent Operations* et le projet HERON, nous avons contribué concrètement à réduire l'impact environnemental de l'aviation. Par ailleurs, en collaboration avec la Défense, nous travaillons activement à une meilleure intégration des projets éoliens dans le respect de la sécurité aérienne.

La croissance des drones et l'arrivée de nouvelles plateformes aériennes militaires ont posé de nouveaux défis dans l'espace aérien belge très fréquenté. En tant que four-

“

En 2024, skeyes a démontré une fois de plus, grâce à des partenariats solides et des innovations ciblées, que l'efficacité est la clé de la sécurité, de la durabilité et du progrès technologique. Ensemble, nous posons ainsi des bases solides pour l'avenir et une gestion de l'espace aérien prête à relever les défis de demain.”

JOHAN DECUYPER, CEO SKEYES

nisseur de services d'information commun (*Common Information Service Provider*), skeyes joue un rôle central dans l'intégration sûre des aéronefs sans pilote en développant activement des cadres opérationnels. Des projets comme BURDI et le lancement d'opérations de drones dans le port d'Anvers illustrent notre approche proactive.

Notre coopération civilo-militaire, renforcée depuis cinq ans par la colocalisation, reste cruciale pour gérer efficacement et en toute sécurité notre espace aérien. Nous continuerons d'investir dans ce partenariat, en mettant l'accent sur la flexibilité et l'utilisation optimale de l'espace aérien belge, très sollicité.

Notre parcours se poursuit. Qu'il s'agisse de sécurité, d'efficacité, d'innovation ou de durabilité, skeyes continue de s'engager avec détermination pour renforcer son rôle de pionnier dans le secteur aérien belge et européen.

En regardant vers l'avenir, nous restons entièrement mobilisés pour offrir un service d'excellence à nos clients et partenaires. Des initiatives telles que « skeyesConnect » continueront de renforcer notre collaboration et notre communication au sein du secteur. Nous abordons l'avenir avec enthousiasme, déterminés à poursuivre notre innovation, notre croissance et notre développement durable.

Johan Decuyper
CEO





Vous tenez entre les mains notre rapport annuel 2024, qui reflète l'engagement fort et constant de skeyes en matière de sécurité, d'efficacité et de durabilité. En tant que président du Conseil d'administration, je suis particulièrement fier de ce que nous avons accompli ensemble au cours de l'année écoulée.

Grâce à une politique financière saine et tournée vers l'avenir, nous avons pu réaliser des investissements ciblés — notamment dans nos tours digitales — et prendre des décisions stratégiques importantes, telles que l'implémentation de TopSky et notre adhésion à Alliance One. Ces étapes offrent à skeyes une base technologique solide pour relever les défis des décennies à venir et continuer à jouer un rôle significatif dans la navigation aérienne. Dans notre secteur, l'innovation et l'agilité sont indispensables.

Au-delà de ces avancées technologiques, la sécurité et l'efficacité opérationnelle demeurent nos priorités absolues. L'espace aérien européen a été confronté, ces derniers mois, à de nombreux facteurs perturbateurs : tensions géopolitiques, changements climatiques, pénuries de personnel et troubles sociaux ont provoqué d'importants retards dans le réseau. Dans ce contexte complexe, nous poursuivons notre ambition de positionner skeyes comme un acteur de référence dans la navigation aérienne européenne.

Nos efforts n'ont pas été ignorés. Dans un article critique sur la gestion du trafic aérien européen, un journal financier belge a réservé des mots particulièrement élogieux à l'égard de skeyes. Ce signe clair de reconnaissance est une confirmation que nous avançons dans la bonne direction, avec les bons talents pour affronter l'avenir avec confiance.

Bien que nos opérations n'aient pas été directement impactées en 2024, nous sommes pleinement conscients de l'importance croissante d'un environnement numérique sécurisé. La protection de nos réseaux et de nos in-

frastructures critiques face aux menaces extérieures reste une préoccupation constante et permanente. Nos opérations s'appuient sur des systèmes informatiques avancés qui traitent et partagent des données essentielles. C'est pourquoi la cybersécurité a occupé une place centrale dans notre politique informatique en 2024. Nous avons finalisé un plan stratégique de sécurité comprenant des mesures concrètes pour renforcer notre résilience et garantir un niveau de sécurité numérique optimal.

Nos ambitions dépassent également l'aviation traditionnelle. Dans le domaine en plein essor de l'aviation sans pilote, skeyes joue un rôle de pionnier. Sous notre coordination, le projet BURDI — dont l'achèvement est prévu en 2025 — donnera naissance au premier espace aérien U-space pleinement opérationnel en Europe, dans le port d'Anvers. Ce jalon historique établira un cadre réglementaire et opérationnel permettant le développement de vols de drones à valeur ajoutée, insufflant une nouvelle dynamique à un secteur jeune et innovant, prêt à se développer.

L'excellence ne naît jamais du hasard. Elle repose sur les bonnes conditions — une vision claire, des technologies performantes et une stratégie solide. Mais plus encore, elle dépend de l'engagement, de la coopération et des femmes et des hommes qui composent notre organisation. C'est pourquoi je tiens à exprimer ma sincère gratitude à l'ensemble de nos collaborateurs et au management pour leur engagement quotidien et leur contribution inestimable au succès de skeyes.

Laurent Vrijdaghs

Président du Conseil d'administration





SOMMAIRE

- 01.** p.5 CHIFFRES-CLÉS 2024
- 02.** p.13 UNIS POUR LA SÉCURITÉ
- 03.** p.19 EFFICACITÉ AXÉE SUR LES SYNERGIES
- 04.** p.27 L'INNOVATION CONNECTÉE
- 05.** p.31 DURABILITÉ BASÉE SUR LA COOPÉRATION
- 06.** p.37 RAPPORT ANNUEL 2024

The background is a vibrant sunset or sunrise scene with a bright sun low on the horizon, casting a golden glow over a sea of white clouds. A dark blue ribbon-like shape curves across the lower left portion of the image. In the bottom right corner, the numbers '01' are displayed in a large, semi-transparent white font.

L'ESSENTIEL DU
RAPPORT ANNUEL
CHIFFRES CLÉS 2024

01

LE TRAFIC AÉRIEN EN 2024



946.768

nombre de vols gérés par skeyes



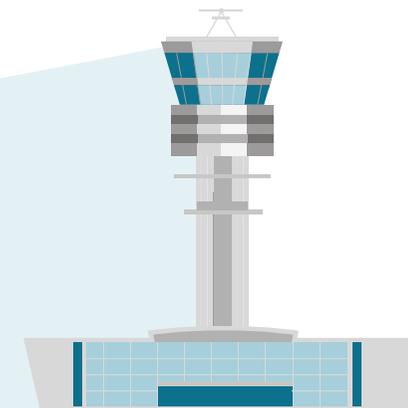
+4%

croissance du trafic aérien par rapport à 2023 (nombre de vols)

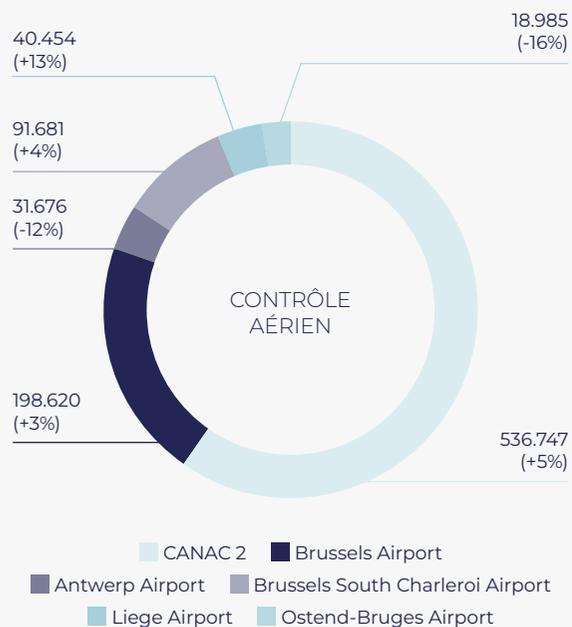


91%

Le trafic aérien de 2024 atteint 91% du trafic aérien de 2019 avant le déclenchement de la crise sanitaire.

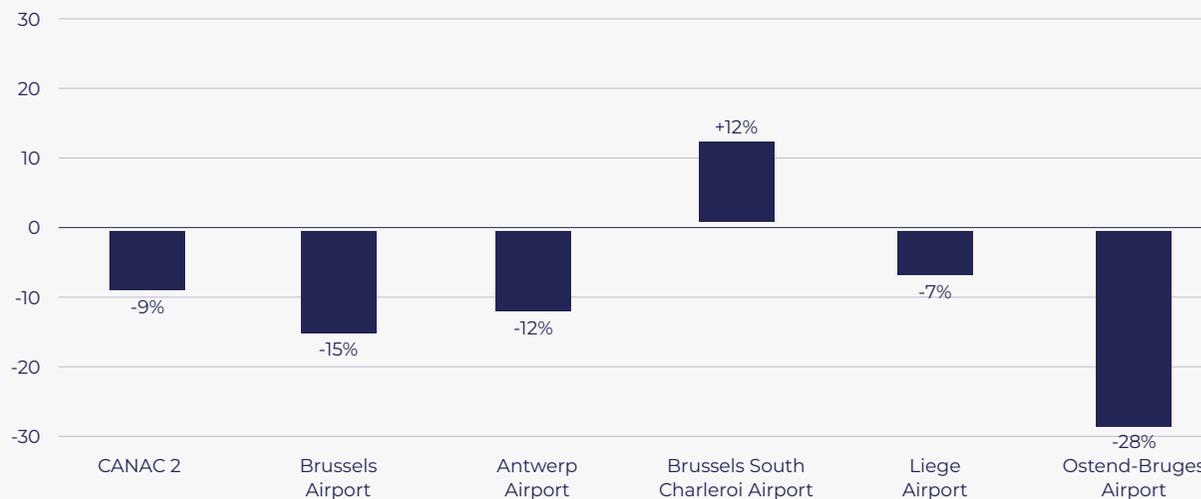


NOMBRE DE VOLS GÉRÉS PAR UNITÉ

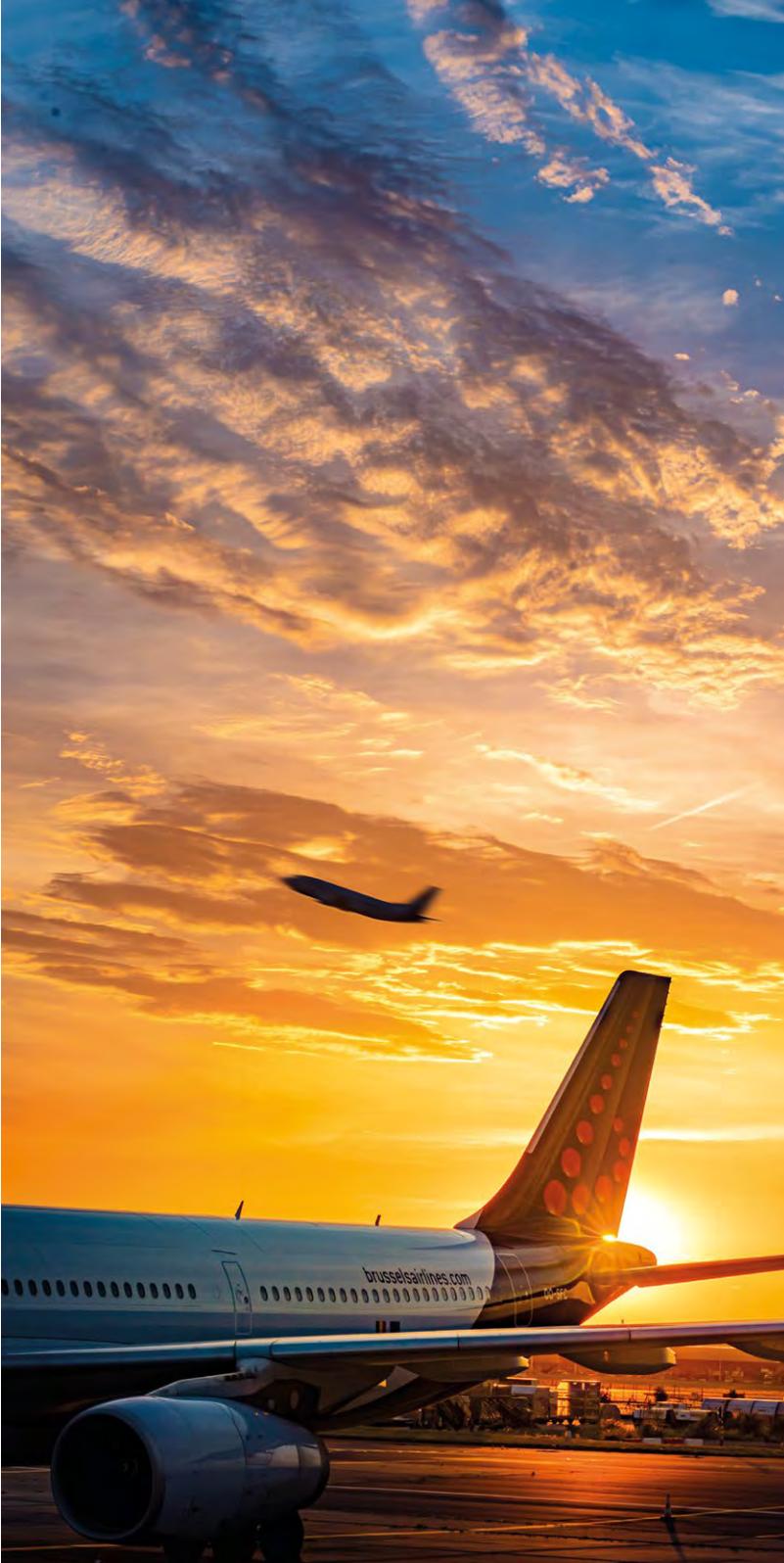


Information de vol à Kortrijk Airport : 28.605 (+1%)

REDRESSEMENT DU TRAFIC - ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VOLS EN 2024 PAR RAPPORT À 2019, SOIT AVANT LE DÉCLENCHEMENT DE LA CRISE SANITAIRE



L'aéroport de Brussels South Charleroi se distingue par l'évolution positive de son trafic. Il est le seul aéroport à afficher une progression nettement positive par rapport à la situation d'avant la crise sanitaire. Brussels Airport et Liege Airport progressent plus lentement. Les aéroports de la région flamande sont en recul pour des raisons de travaux à Ostende ou de problèmes rencontrés par la principale compagnie aérienne active à Anvers.



2024 EN CHIFFRES

36,4
millions d'€
d'investissements

946.768

Nombre de vols pris en charge par skeyes.

99,4%

vols gérés de manière ponctuelle par skeyes.

91%

Le trafic aérien de 2024 atteint 91% du trafic aérien de 2019 avant le déclenchement de la crise.

0

Incident de catégorie A

2

Incidents de catégorie B

Cette performance prend la place de celle de 2023 sur le podium historique de skeyes en matière de sécurité.

982

nombre d'employés

+4%

croissance du trafic aérien par rapport à 2023 dans l'espace aérien géré par skeyes. En 2024, le volume de trafic aérien a atteint 91% de celui de 2019, avant la crise sanitaire. La situation géopolitique en Europe et son impact sur les flux de trafic a créé des zones où le trafic progresse à des rythmes différents.

335,2

millions d'€ de chiffre d'affaires

LE TRAFIC AÉRIEN EN 2024



34,8 millions

de passagers ont pris l'avion en 2024 depuis ou via les aéroports publics belges.

9%

de plus qu'en 2023 et presque équivalent au record de fréquentation établi en 2019 avant le déclenchement de la crise sanitaire.

1,8 million de tonnes

de fret ont transité par les aéroports publics belges.

+3% par rapport à 2023.

SERVICE D'INFORMATION DE VOL À L'AÉROPORT DE COURTRAI :

28.605 vols

+1% par rapport à 2023

-7% vs 2019

SÉCURITÉ DU TRAFIC AÉRIEN : RÉSULTAT 2024 SUR LE PODIUM

0

Incident de
catégorie A



2

Incidents de
catégorie B

La performance 2024 skeyes en sécurité prend la place de celle de 2023 sur la 3^e marche de son podium historique.



PONCTUALITÉ : RENCONTRER LES ATTENTES DES USAGERS

99,4%

des vols ont été gérés de manière ponctuelle par skeyes en 2024.



TRAFIC EN ROUTE : OBJECTIF DE PERFORMANCE LARGEMENT ATTEINT



0,12 min/vol

= 7,2 secondes de retard *En route* moyen par vol

C'est l'objectif de performance en ponctualité *En route* inscrit dans le plan de performance du FABEC et assigné à skeyes pour 2024.



0,08 min/vol

= 4,8 secondes de retard *En route* moyen par vol

Performance effective de skeyes en ponctualité *En route* toutes causes confondues.

Objectif atteint pour skeyes qui a contribué positivement à la performance en matière de ponctualité du FABEC, le bloc d'espace aérien fonctionnel regroupant la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Allemagne, la France et la Suisse et devant répondre à des objectifs de performance européens fixés dans le cadre du Ciel unique européen.

PONCTUALITÉ AVANCÉE À BRUSSELS AIRPORT



1,08 min/vol

= 64,8 secondes de retard moyen par arrivée

Objectif de retard moyen d'arrivée toutes causes confondues assigné à skeyes pour Brussels Airport et inscrit dans le plan de performance du FABEC.



0,28 min/vol

= 16,8 secondes de retard moyen par vol à l'arrivée à Brussels Airport toutes causes confondues.

Performance effective de skeyes en matière de ponctualité à Brussels Airport. Le retard moyen par arrivée a été encore réduit de 9 secondes par rapport à 2023.

91%

des causes de retard à Brussels Airport sont externes à l'action de skeyes.

DONNÉES FINANCIÈRES



CHIFFRE D'AFFAIRES

335,2 millions €



INVESTISSEMENTS

36,4 millions €



UNIT RATE EN ROUTE

Conformément à la réglementation, la facturation a été basée pour l'année 2024 sur le tarif proposé dans le dernier projet de plan de performance soumis en 2022.

112,08 €

unit rate facturé par skeyes pour une unité de service *En route* dans l'espace aérien sous sa responsabilité.

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.

DES PARTENARIATS POUR UNE EFFICACITÉ RENFORCÉE

4^e

contrat de gestion signé entre l'État belge et skeyes en mai 2024.

5 ans

de colocalisation entre les contrôles aériens civil et militaire dans les installations de skeyes pour des coordinations facilitées, une utilisation plus flexible de l'espace aérien belge et des bénéfices opérationnels.





SKEYES, UNE AVENTURE HUMAINE



982

nombre de collaborateurs au 31 décembre 2024.

97

nouveaux collaborateurs ont été engagés en 2024.



19

nouveaux contrôleurs aériens ont terminé leur formation et sont entrés en service en 2022.

41

aspirants contrôleurs aériens ont démarré leur formation en 2023.

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES ET MÉTÉO : DES DONNÉES FONDAMENTALES POUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

11.908

NOTAMs produits par le *Brussels NOTAM Office* de skeyes
Les NOTAMs (*Notice to Airmen*) sont des messages publiés dans le but d'informer les pilotes d'évolutions dans l'espace aérien et au sol.

28.917

plans de vol ont été traités par le Brussels ARO (*ATS Reporting Office*).

132.652

Preflight Information Bulletin ont été demandés via l'application web opérationnelle de skeyes. Ces bulletins rassemblent toutes les informations aéronautiques et météo spécifiques à un vol.

111.911

bulletins de prévision, alertes, avertissements météo ont été diffusés par le service météo de skeyes.

732

briefings météorologiques ont été donnés au service *Airport Inspection* de *Brussels Airport Company*.

DRONES : ENVOL POUR L'INNOVATION

16.381

vols de drones ont été autorisés via l'application *Drone & Aerial Activities* (DAA) en 2024.

Ces autorisations concernaient les vols de drones dans les CTRs gérées par skeyes ainsi que dans la RMZ de Courtrai.

+6%

croissance du nombre d'autorisations de vol de drones par rapport à 2023.



UNIS POUR LA **SÉCURITÉ**

L'efficacité du trafic aérien est comme une chaîne dont la solidité repose sur chaque maillon. Le partage d'information est le meilleur moyen de la renforcer. Dans le domaine de la sécurité, skeyes diffuse les connaissances, les bonnes pratiques et les enseignements tirés des analyses des incidents vers les compagnies aériennes, les aéroports et autres acteurs de l'aviation. Quand nous sommes tous unis pour la sécurité, chacun s'en trouve renforcé et chacun peut contribuer à l'améliorer. Les résultats de l'année 2024 témoignent une nouvelle fois de la force de cette union.



0

Incident de catégorie A



2

Incidents de catégorie B



ÉVOLUTION DU NOMBRE D'INCIDENTS DE CATÉGORIE A (SÉVÈRE) ET B (MAJEUR)



Dans un contexte d'augmentation du trafic aérien, avec seulement 2 incidents de catégorie B et aucun incident de catégorie A, la performance 2024 de skeyes se hisse sur la 3^e marche de son podium historique et prend la place de celle de 2023. Ce résultat se classe derrière celui de 2022 qui suit le record absolu de 2016 où aucun incident de ces catégories significatives ne s'était produit.



2

incidents de catégorie A et B par million de mouvements.

0

incident de catégorie A par million de mouvements.

La sévérité des incidents est évaluée par des experts indépendants sur une échelle de A (sévère) à E (sans impact sur la sécurité). La sévérité d'un incident est déterminée par les séparations horizontales et verticales entre les avions et par le niveau de contrôle sur la situation.

SIGNALEMENTS D'ÉVÉNEMENTS RELATIFS À LA SÉCURITÉ

La culture de la sécurité de skeyes qui a toujours guidé ses actions dans la gestion des événements relatifs à la sécurité repose sur la recherche des causes pour dégager une compréhension approfondie et prendre les mesures adéquates afin qu'un fait similaire ne se reproduise plus. skeyes promeut le signalement des événements relatifs à la sécurité par ses équipes opérationnelles en appliquant les principes de la *Just Culture*.

1.730

signalements d'événement en 2024.

-1%

par rapport à 2023.

Après analyse, certains événements signalés sont déclassés et ne sont pas qualifiés d'événement relatif à la sécurité.

1.617

le nombre d'événements relatifs à la sécurité relevés en 2024 après analyse.

-2%

par rapport à 2023.

Comme le nombre absolu de rapports d'événement relatif à la sécurité dépend également du volume de trafic, le nombre de rapports par 100.000 mouvements offre une indication plus précise de la progression de la culture de la sécurité et du signalement systématique.

178

rapports d'événement par 100.000 mouvements.

-3%

par rapport à 2023.

Chez skeyes, le signalement d'incident a atteint un niveau élevé de maturité et la culture de la sécurité est bien ancrée dans les services opérationnels de skeyes. C'est pourquoi le nombre de rapports en fonction du trafic reste relativement stable depuis quelques années après avoir connu une très forte augmentation suite au développement du Système de gestion de la sécurité (*Safety Management System – SMS*) et de son travail de promotion de la sécurité.

+200%

de rapports d'événement par 100.000 mouvements depuis 2014.

10x

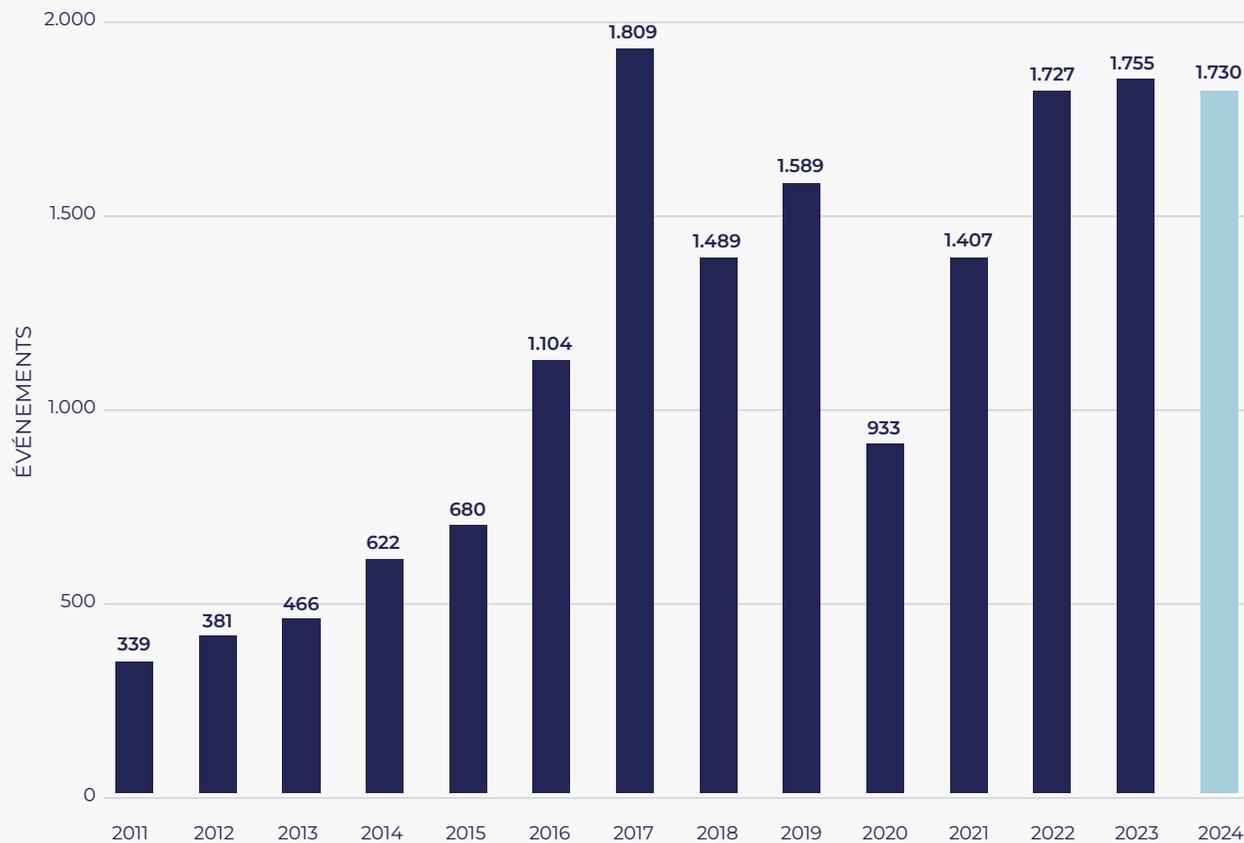
plus de rapports d'événement par 100.000 mouvements qu'en 2010.



239

signalements reçus en 2024 de compagnies aériennes, d'aéroports, d'autres fournisseurs de services de navigation aérienne et de la DGTA. Ces rapports externes sont très utiles pour élaborer des actions d'amélioration. Grâce à une coopération renforcée avec les parties prenantes, ces rapports externes sont 10 fois plus nombreux qu'il y a 10 ans.

NOMBRE D'ÉVÉNEMENTS SIGNALÉS PAR LES CONTRÔLEURS AÉRIENS DE SKEYES



En plus de dix ans, le nombre de rapports d'événement a globalement connu une forte augmentation. Cela ne signifie pas qu'il y a plus d'événements qu'avant, mais bien qu'ils sont de plus en plus systématiquement signalés afin d'être analysés et de pouvoir en tirer les enseignements utiles à la progression de la sécurité.

Le bond de 62% entre 2015 et 2016 est également dû à la législation européenne 376/2014 introduite fin 2015 qui a élargi les types d'incident à signaler.

Le nombre absolu de rapports d'événement relatif à la sécurité n'est pas le seul indicateur de mesure de la culture de la sécurité.

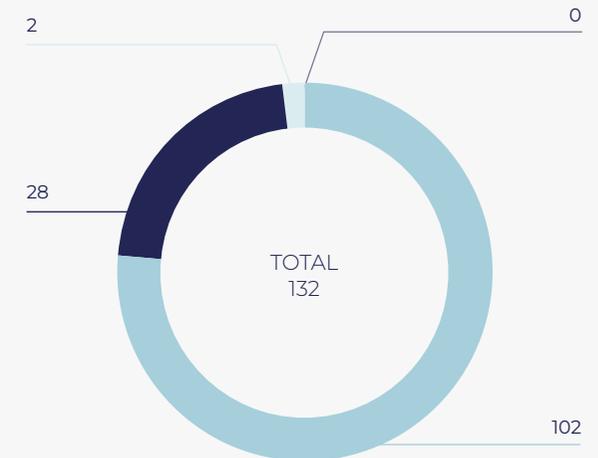
Le contenu des rapports et le fait que rapporter un événement soit devenu un réflexe bien ancré sont autant de critères de poids pour évaluer l'enracinement de la culture de la sécurité.

RESPONSABILITÉ DE SKEYES

Dans une très large majorité des événements relatifs à la sécurité, skeyes ne porte aucune responsabilité. En 2024, l'implication de skeyes n'a été établie que pour 132 événements, ce qui représente 8% du nombre total d'événements signalés en 2024 (7% en 2023).

Concernant la sévérité de ces 132 événements, 102 sont de catégorie E et sont donc considérés comme n'ayant aucun impact sur le niveau de sécurité. 28 sont de catégorie C (significatif), 2 de catégorie B (majeur) et 0 de catégorie A (sévère).

IMPLICATION DE SKEYES DANS LES ÉVÉNEMENTS RELATIFS À LA SÉCURITÉ



■ catégorie E ■ catégorie C
■ catégorie B ■ catégorie A

LES ÉVÉNEMENTS LES PLUS SIGNALÉS

Dans le trio de tête du classement des événements les plus rapportés, deux places sont occupées par des événements qui sont tout à fait étrangers à la mission de skeyes, mais dont le signalement est une obligation de la législation européenne :

- Les interférences avec la faune sauvage, avec 420 occurrences, arrivent en tête de liste, reflétant les défis continus dans la gestion de l'activité des oiseaux et de la faune à proximité des aéroports.
- Les problèmes techniques avec les aéronefs, la plupart du temps toujours signalés directement par les pilotes, occupent la 3^e place avec 127 rapports en 2024.

À la 2^e place des événements les plus signalés se trouvent les intrusions dans un espace aérien par des pilotes d'aviation générale, d'avions militaires ou d'État. Après avoir pratiquement doublé entre 2019 et 2022, ce type d'événement tend à se stabiliser avec 178 signalements en 2024. L'intensification de la coopération et du partage d'information dans laquelle skeyes s'est engagée avec ses partenaires devrait réduire ce type d'événement dans les prochaines années.

En 4^e position, on peut se réjouir de voir à nouveau diminuer les incidents relatifs à l'aveuglement de pilotes au moyen de pointeurs laser. Après trois années consécutives d'augmentation, ce phénomène inquiétant, d'autant plus qu'il est la plupart du temps volontaire, est en recul de 10% avec 94 signalements (104 en 2023). Nous espérons voir se confirmer cette tendance suite aux efforts coordonnés de skeyes, des autorités aéroportuaires et judiciaires.

Ces comportements particulièrement dangereux et irresponsables ont occupé la 1^{re} place des incidents de 2010 à 2015 avec plus de 200 événements rapportés par an.

Les déviations par rapport aux autorisations ATC ont connu une baisse significative de 20%, passant de 101 cas en 2023 à 81 en 2024 - une tendance positive reflétant une meilleure adhésion aux instructions ATC.

La mission principale des contrôleurs aériens de skeyes est de veiller à maintenir des distances de sécurité entre les aéronefs. Le non-respect des séparations minimales implique souvent directement le contrôle aérien et peut mener à des incidents plus sévères (A et B). Si l'on déplore une augmentation de 31% de ces événements en 2024 (67 événements) par rapport à 2023 (51 événements), aucun d'eux n'a été classé comme incident de sécurité des catégories les plus sévères (A et B), ce qui signifie qu'ils

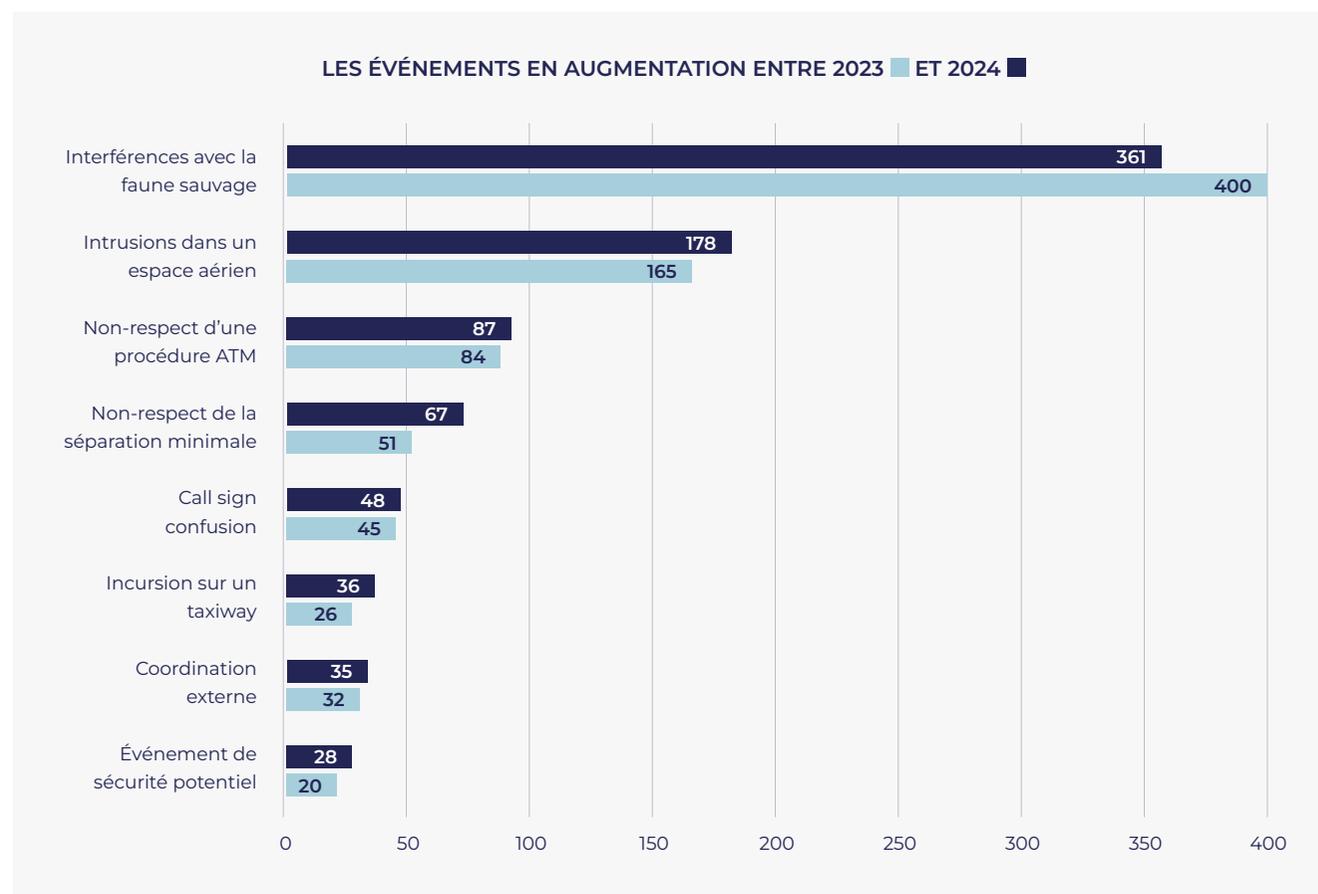
n'ont pas eu d'impact sur le niveau de sécurité global.

Pour 2024, l'implication de skeyes a été confirmée pour 59 de ces occurrences (soit 88%), reflétant une tendance vers de meilleurs détection et signalement de ce type d'incident plutôt qu'une diminution de la sécurité.

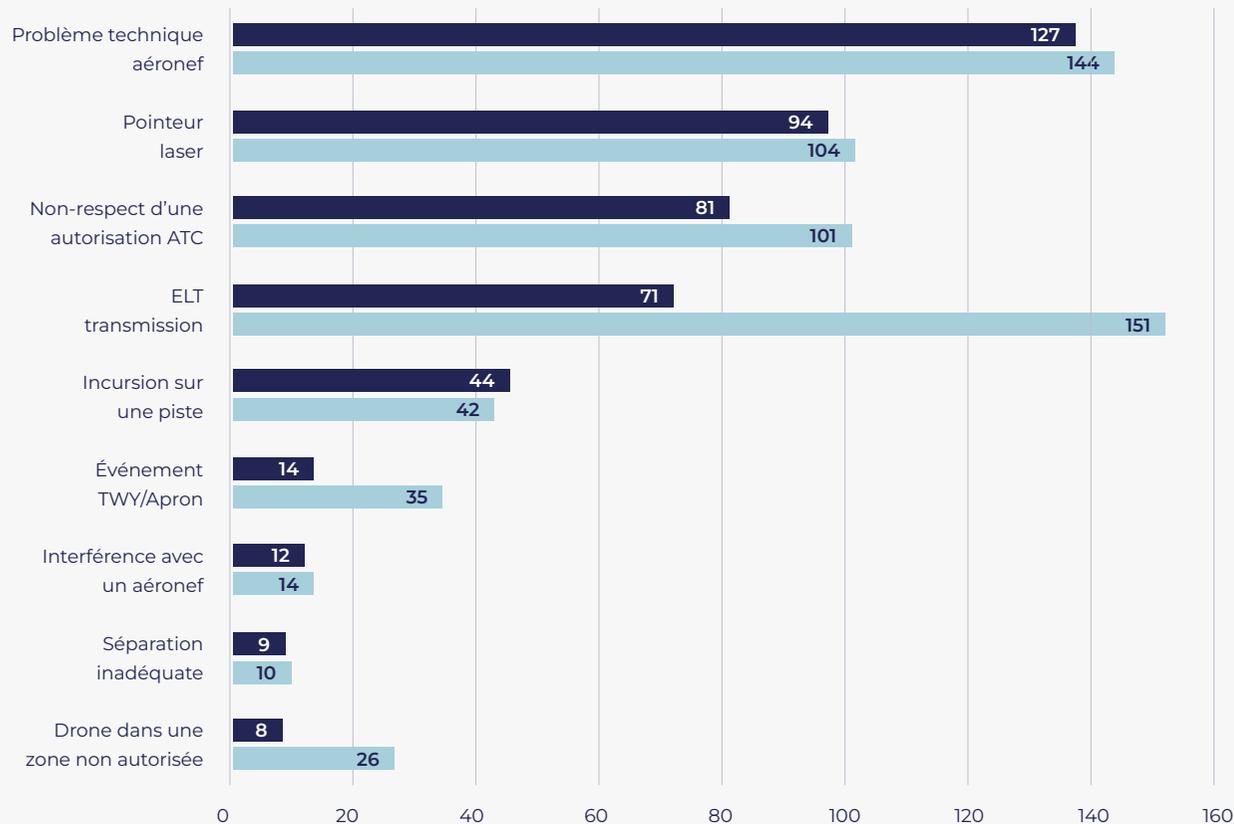
Les incursions de piste sont un autre type d'événement qui concerne directement les performances de sécurité de skeyes, même si sa responsabilité dans ce type d'événement n'est engagée que pour une petite minorité d'entre eux. En 2024, 37 incursions de piste ont été signalées, contre 44

l'année précédente et 42 en 2022. L'implication de skeyes dans ces événements n'a été confirmée que pour 10 de ces incursions, soulignant les performances remarquables de skeyes dans les opérations au sol.

Enfin, les événements liés aux vols de drones dans des zones non autorisées ont diminué de 69% par rapport à 2023. Seuls 8 signalements ont été reçus, tous par des pilotes. Cette tendance positive met en évidence les résultats du renforcement réglementaire et de la conscientisation des utilisateurs.



LES ÉVÉNEMENTS EN DIMINUTION ENTRE 2023 ET 2024



AU-DELÀ DES OBJECTIFS DE PERFORMANCE EUROPÉENS

Dans le plan de performance du FABEC reprenant les objectifs pour contribuer à la performance au niveau européen, l'efficacité du système de gestion de la sécurité (*Safety Management System – SMS*) est évaluée par un audit permanent avec cinq objectifs clés : la politique et les objectifs de sécurité, la gestion des risques de sécurité, l'assurance de la sécurité, la promotion de la sécurité et la culture de la sécurité. Ces objectifs sont divisés en sous-domaines.

L'indicateur EoS*M – Effectiveness of Safety Management* - était assorti pour skeyes d'un objectif à atteindre pour cette 3^e période de référence (2019-2024) qui consiste à augmenter le niveau dans au moins trois domaines d'étude.

19 Nombre de domaines d'évaluation de la maturité du SMS pour lesquels skeyes dépasse les objectifs de performance européens (contre 11 en 2023).

BUSINESS CONTINUITY ET CYBERSECURITY

Assurer la sécurité du trafic repose sur l'expertise du personnel mais aussi sur l'intégrité des systèmes informatiques. Dans ce domaine, skeyes est certifiée ISO-27001 et a établi un plan stratégique pour maintenir le niveau le plus élevé de cybersécurité. Ce plan intègre aussi ceux de ses parties prenantes. Des exercices et des tests sont régulièrement effectués afin d'évaluer en permanence la capacité à gérer les crises de cybersécurité.

PARTAGER POUR AMÉLIORER

Le partage d'information, la diffusion des connaissances, des expériences et des bonnes pratiques forment l'essence même de la sécurité. Sans ce partage, il n'y a pas d'amélioration possible.

Depuis sa création, la Safety Management Unit a mis en place des espaces pour partager les résultats de ses analyses avec ses clients et parties prenantes : compagnies aériennes, clubs d'aviation, école de pilotage, Défense, autorités belges de l'aviation civile (DGTA, BCAA), ANSP étrangers et EUROCONTROL.



« Après un incident, les résultats des analyses sont communiqués en interne mais aussi évidemment en externe, vers les compagnies aériennes et les aéroports par exemple, afin qu'ils puissent eux-mêmes agir et apporter des améliorations de sécurité au système global de l'aviation. »

› Alain Du Bois, Safety Manager



EFFICACITÉ AXÉE SUR LES SYNERGIES

skeyes se dote des outils technologiques les plus avancés et mise sur des formations à la pointe pour son personnel opérationnel. Mais cela ne suffit pas pour assurer une efficacité sans faille au trafic aérien qui repose sur les actions coordonnées de multiples intervenants. C'est pourquoi skeyes coopère, collabore, met à disposition des outils et procédures collaboratifs et crée des synergies avec ses clients et partenaires afin de délivrer les services les plus efficaces et assurer une ponctualité précise et un impact limité sur l'environnement.



PONCTUALITÉ : OBJECTIFS DE PERFORMANCE ATTEINTS

La ponctualité d'un avion dépend de nombreux facteurs dont certains sont maîtrisables par la gestion de la navigation aérienne (regroupés sous l'acronyme CRSTMP - C-Capacity, R-Routing, S-Staffing, T-Equipment, M-Airspace management, P-Special events) et d'autres – comme la météo – qui échappent à tout contrôle. D'autres encore dépendent des services aéroportuaires. En toutes circonstances, en vol ou à l'arrivée à un aéroport, skeyes gère le trafic afin de maintenir les retards au minimum et ainsi diminuer les coûts pour ses clients, l'attente pour les passagers et l'impact environnemental.

En tant que membre du FABEC, skeyes doit apporter une contribution individuelle chiffrée à la performance globale du FABEC en termes de capacité *En route* comme prévu dans le plan de performances de la 3^e période de référence (2019-2024). La ponctualité reflète la capacité d'un prestataire de service de navigation aérienne à répondre à la demande de trafic. L'indicateur est le retard ATFM *En route* moyen par vol toutes causes confondues. Par ailleurs, skeyes doit également atteindre un objectif de ponctualité des arrivées à l'aéroport de Bruxelles National.

99,4%

des vols ont été gérés de manière ponctuelle par skeyes en 2024. skeyes maintient, année après année, une performance de haut niveau.

RETARD EN ROUTE : MEILLEURE PERFORMANCE DU FABEC

 **0,12 min/vol**

= 7,2 secondes de retard *En route* moyen par vol

C'est l'objectif de performance en ponctualité *En route* inscrit dans le plan de performance du FABEC. Cet objectif est celui de skeyes et représente sa contribution à la fois à la performance du FABEC et à celle du réseau européen. Cet indicateur tient compte de toutes les causes de retard, comme la météo, pas uniquement celles que skeyes peut maîtriser (CRSTMP).



0,08 min/vol

= 4,8 secondes de retard *En route* moyen par vol

Performance effective de skeyes en ponctualité *En route* toutes causes confondues. Il s'agit de la meilleure performance du FABEC.

Objectif atteint pour skeyes qui a contribué positivement à la performance du FABEC (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, France et Suisse) en matière de ponctualité.

COMPARAISON DU RETARD MOYEN PAR VOL DANS LE FABEC (TOUTES CAUSES CONFONDUES) AVEC LES OBJECTIFS DE PERFORMANCE



 **1,64 min/vol**
= 98,4 secondes de retard par vol

Retard ATFM *En route* moyen par vol dans l'espace aérien du FABEC toutes causes confondues. En 2023, le FABEC n'a pas atteint son objectif de limiter le retard *En route* toutes causes confondues dans son espace aérien à 0,37 minute par vol. Néanmoins, le FABEC a pu maîtriser le retard généré par l'ATM dans son espace aérien puisqu'il a été réduit de 0,46 minutes par vol par rapport à 2023.

Le FABEC regroupe 6 États (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse) et gère plus de 55% du trafic aérien européen. La performance de skeyes en matière de ponctualité *En route* a contribué à réduire le retard moyen *En route* dans le FABEC.

0,06 min/vol
= 3,6 secondes de retard *En route* moyen par vol (causes CRSTMP)

Performance effective de skeyes en ponctualité *En route* en ne tenant compte que des causes que skeyes peut maîtriser (CRSTMP).

5.800 minutes

de retard que skeyes a fait épargner à ses clients par rapport à 2023.

22%

Prorata des conditions météorologiques dans l'ensemble des causes de retard *En route* généré par skeyes en 2024.

RETARD D'ARRIVÉE AUX AÉROPORTS : PERFORMANCE FONDÉE SUR LA COLLABORATION

Pour évaluer la performance de la navigation aérienne en matière de ponctualité aux aéroports, seules entrent en ligne de compte les arrivées. Le départ à temps d'un avion dépend de nombreux autres facteurs – comme les services au sol (bagages, refueling etc.) – qui ne dépendent pas de skeyes, mais qui sont coordonnés avec skeyes sur la base du concept de l'Airport CDM (*Collaborative Decision Making*) par une application d'échange d'information – l'AMS (*Airport Movement System*) - développée par skeyes.



BRUSSELS AIRPORT : UNE PONCTUALITÉ ATTRACTIVE

 **1,08 min/vol**
= 64,8 secondes

Objectif de retard moyen d'arrivée toutes causes confondues assigné à skeyes pour Brussels Airport et inscrit dans le plan de performance du FABEC. Brussels Airport est le seul aéroport belge pour lequel un objectif de performance en matière de ponctualité a été fixé dans le plan de performance du FABEC pour la 3^e période de référence du Ciel unique européen (2020-2024)

 **0,28 min/vol**
= 16,8 secondes de retard moyen par vol à l'arrivée à Brussels Airport toutes causes confondues.

Performance effective de skeyes en matière de ponctualité à Brussels Airport.

34%
de réduction du retard à l'aéroport national par rapport à 2023.

91%
des causes de retard à Brussels Airport sont externes à l'action de skeyes.

64%
des causes de retard sont dues aux conditions météorologiques à Brussels Airport.

0,02 min/vol
= 1,2 seconde

C'est le retard moyen par arrivée à Brussels Airport si seules sont prises en compte les causes que skeyes peut maîtriser (CRSTMP). Par sa performance en matière de ponctualité d'arrivée à Brussels Airport, skeyes contribue directement à l'attractivité de l'aéroport national et à son développement et au-delà, à l'économie belge.

ANTWERP AIRPORT

0 min/vol

= 0 seconde de retard moyen par vol

OSTEND-BRUGES AIRPORT

0 min/vol

= 0 seconde de retard moyen par vol

BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT

0,02 min/vol

= 1,2 seconde de retard moyen par vol

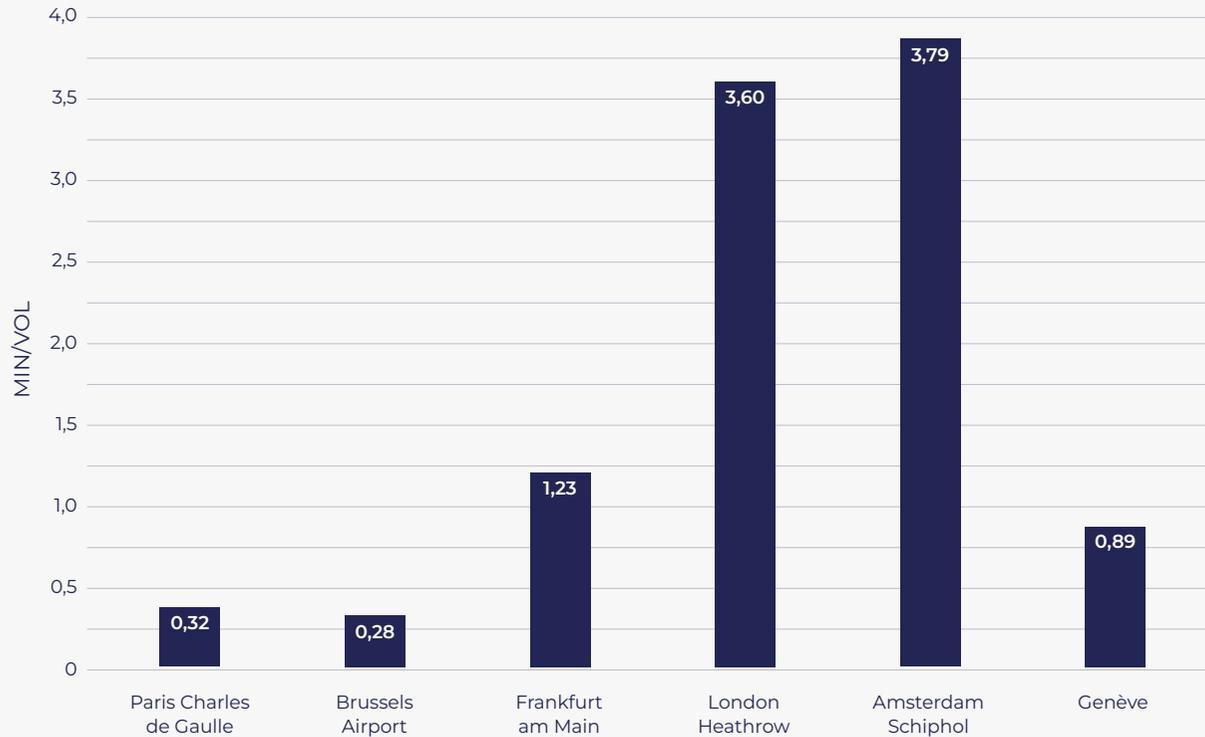
LIEGE AIRPORT

0 min/vol

= 0 seconde de retard moyen par vol

Les conditions météorologiques constituent la seule et unique cause du retard d'arrivée à Liege Airport (100%).

COMPARAISON DU RETARD D'ARRIVÉE À BRUSSELS AIRPORT ET AUX GRANDS AÉROPORTS VOISINS (TOUTES CAUSES CONFONDUES).



RÉDUIRE L'IMPACT ÉCOLOGIQUE DE L'AVIATION

skeyes est très attachée à la réduction de l'impact de l'aviation sur l'environnement. Même si la contribution potentielle de la gestion du trafic aérien à cette réduction n'est estimée qu'à 6%, chaque action vient renforcer les efforts globaux. Pour atteindre les objectifs de l'*European Green Deal*, skeyes poursuit la mise en œuvre de son *Environmental Action Plan*, développe des projets, applique de nouvelles procédures et collabore avec ses partenaires. Toutes les phases d'un vol – mouvements au sol, décollages, *En route*, approches et atterrissages – sont optimisées pour réduire la consommation ou le bruit.



EN ROUTE : AU PLUS PRÈS DE LA TRAJECTOIRE IDÉALE

La réduction de l'impact de l'aviation sur l'environnement est l'un des objectifs de la législation européenne du Ciel unique. Le plan de performance du FABEC prévoit donc un indicateur de performance qui consiste à mesurer l'efficacité horizontale des vols *En route* (KEA – *Key Performance Environment Indicator based on Actual trajectory*). Cet indicateur ne s'applique qu'au FABEC dans sa globalité et compare la trajectoire effective suivie par un avion, la trajectoire planifiée dans le plan de vol et la route la plus courte fournie par le *Network Manager* (EUROCONTROL). Il en résulte un score qui correspond à l'efficacité horizontale des vols, soit un pourcentage de déviation par rapport à la route « idéale » la plus écologique.

7%

Le score d'inefficacité horizontale de vols s'est amélioré de 7% dans le FABEC depuis 2019 mettant en évidence l'efficacité de la coopération et des mesures environnementales.

3%

C'est le seuil d'inefficacité horizontale des vols que le FABEC ne doit pas dépasser en vertu de son plan de performance.

3,08%

Score effectif d'inefficacité horizontale des vols dans le FABEC en 2024. Le FABEC manque de peu son objectif, très ambitieux, compte tenu de la densité du trafic à gérer et de la complexité de son espace aérien.

96,92%

d'efficacité horizontale des vols dans le FABEC. La plupart des vols dans le FABEC suivent la trajectoire la plus écologique.



Pour skeyes, la marge de manœuvre pour l'*En route* est réduite par la structure de l'espace aérien qu'elle gère : exigu, limité à 7.500 mètres d'altitude et sillonné par nombreuses zones réservées aux militaires avec lesquels skeyes coordonne le partage de l'espace en appliquant le principe du *Flexible Use of Airspace*.

skeyes se réunit régulièrement avec ses partenaires du FABEC dans le groupe de travail permanent FABEC *Standing Committee Environment* pour mettre au point les solutions opérationnelles d'optimisation environnementale.

11%

Cette amélioration depuis 2019 atteint 11% dans l'espace aérien belge.

96,52%

Dans l'espace aérien belge, la grande majorité des vols empruntent la route la plus efficace.

3,48%

Score d'inefficacité en 2024 dans l'espace aérien belge géré conjointement par skeyes (pour l'espace inférieur en-dessous de 24.500 pieds) et le centre MUAC d'EUROCONTROL (pour l'espace aérien supérieur).

MOUVEMENTS AU SOL

Coordonner les activités à l'aéroport pour gérer au mieux les flux de trafic a également un impact positif sur la consommation de kérosène et donc sur les émissions, la qualité de l'air local, le bruit et les coûts pour les compagnies aériennes. Les moteurs des avions sont démarrés au bon moment, les temps d'attente sur les voies de circulation sont réduits au minimum.

93,8%

des avions au départ à Brussels Airport ont reçu l'autorisation d'allumer leurs moteurs dans l'horaire prévu (TSAT – *Target Start-up Approval Time*).

98,2%

des avions à Brussels Airport ont effectué leur déplacement entre la piste et leur stand dans un temps inférieur au temps moyen nécessaire (VTT – *Variable Taxi Time*).

ATTERRISSAGES VERTS (CDO - *CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS*)

La phase d'approche est très gourmande en carburant. Dans une approche conventionnelle, l'avion descend par paliers. Pour les éviter et réduire la consommation des avions, les contrôleurs peuvent gérer le trafic aérien de manière à pouvoir faire atterrir les avions en suivant la procédure de *Continuous Descent Operation* (CDO). La CDO – appelée aussi atterrissage vert – est une opération dans laquelle l'avion descend de façon continue, dans la mesure du possible avec une puissance moteur minimale, en fonction des caractéristiques du vol et de la situation du trafic aérien. Ceci permet une réduction à la fois des nuisances sonores, de la consommation de kérosène et des émissions de gaz à effet de serre.

81%

des atterrissages ont suivi la procédure d'atterrissage vert à Brussels Airport en 2024 (+1,3% par rapport à 2023).

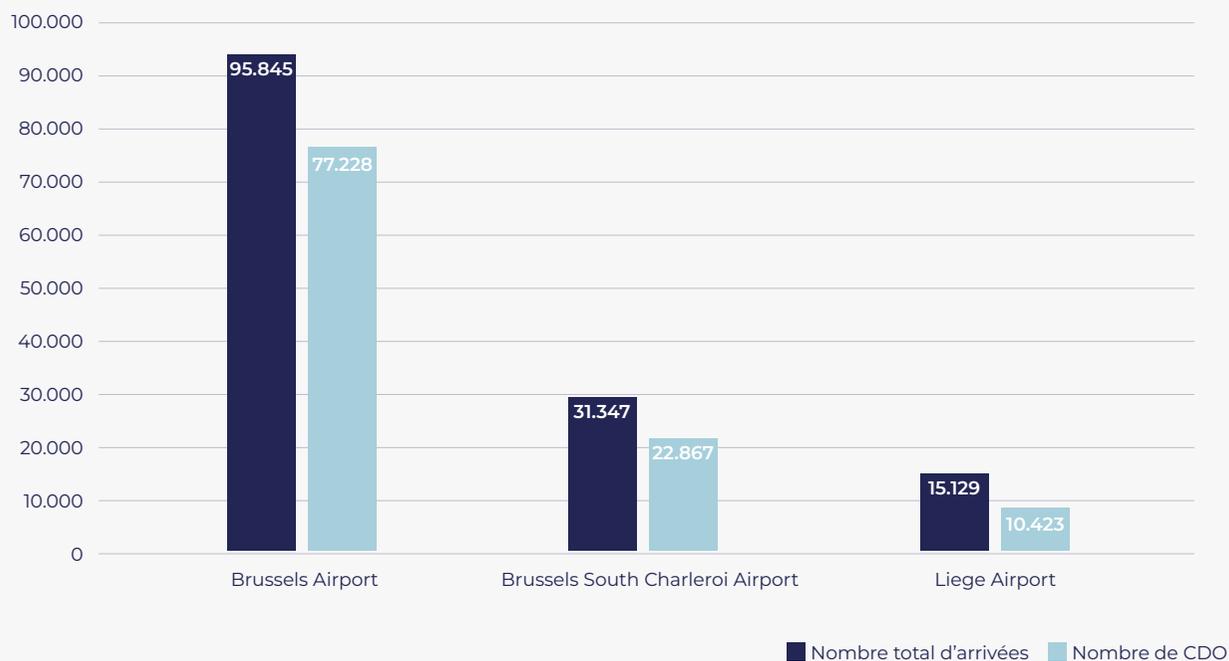
69%

des atterrissages ont suivi la procédure d'atterrissage vert à Liege Airport en 2024 (+7% par rapport à 2023).

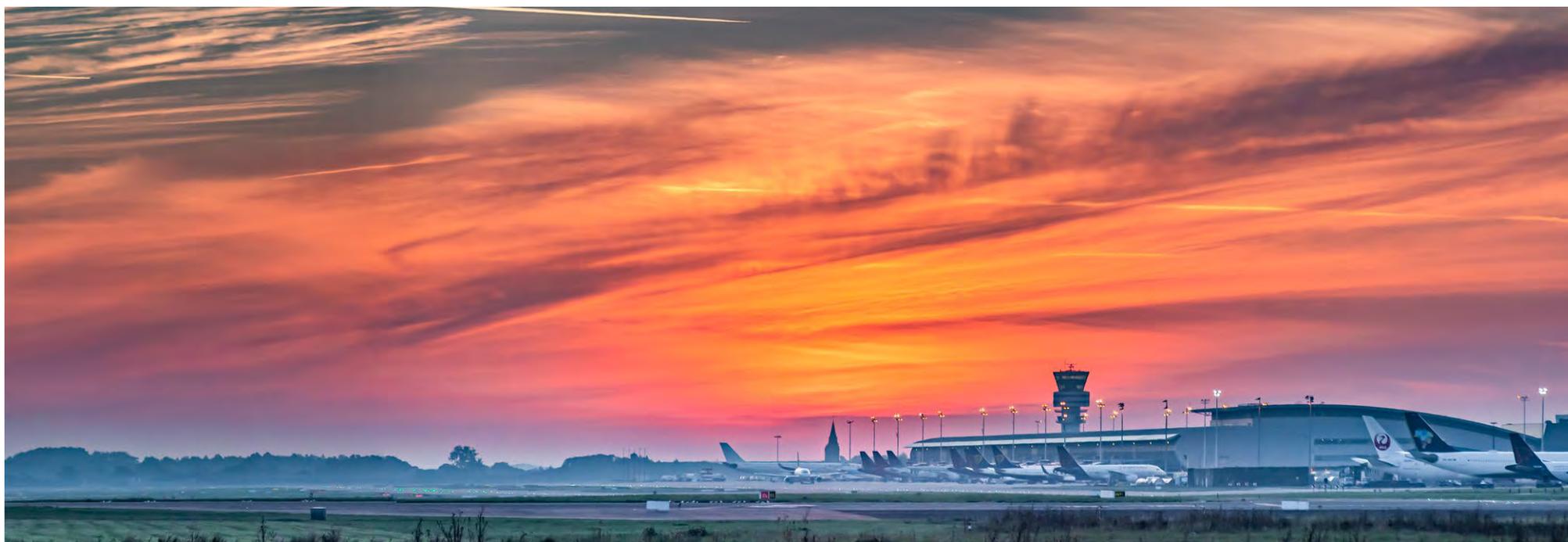
73%

des atterrissages ont suivi la procédure d'atterrissage vert à Brussels South Charleroi Airport en 2024 (+1,5% par rapport à 2023).

NOMBRE DE CDO EN VALEUR ABSOLUE PAR RAPPORT AU NOMBRE D'ATTERRISSAGES EN 2024



En étroite collaboration avec les partenaires de la *Collaborative Environmental Management* (CEM), skeyes a développé de nouveaux indicateurs environnementaux pour les CDO. Ainsi, le temps moyen de mise en palier sous une altitude de 10.000, 6.000 et 3.000 pieds est enregistré afin d'étudier des actions d'améliorations ciblées.



COOPÉRER À TOUS LES NIVEAUX POUR UNE AVIATION DURABLE

COLLABORATIVE ENVIRONMENTAL MANAGEMENT (CEM)

skeyes coopère avec les compagnies aériennes et les aéroports afin de prendre des initiatives communes qui réduisent l'impact environnemental des opérations aéroportuaires.

PERFORMANCE BASED NAVIGATION

La *Performance Based Navigation* (PBN) constitue l'avenir de la navigation aérienne. Elle est fondée sur la technologie des satellites alors que la navigation aérienne conventionnelle est basée sur des balises et des équipements au sol. La navigation par satellite permet aux aéronefs de suivre des trajectoires très précises de point en point (*waypoints*) avec des bénéfices attendus pour la sécurité, l'efficacité économique et bien sûr l'environnement.

PLAN NATIONAL DE MISE EN ŒUVRE ET DE TRANSITION PBN

Objectif : faire des aéroports belges des environnements PBN complets

Action : remplacer les procédures conventionnelles par des procédures RNAV1 et RNP APCH.

Statut :

- Liege Airport et Kortrijk Airport : environnements PBN complets finalisés
- Brussels South Charleroi Airport : lancé en 2022. Finalisation prévue en 2025.
- Brussels Airport, Ostend Airport, Antwerp Airport : lancé en 2023, en cours.

STARGATE APPROCHE RNP À BRUSSELS AIRPORT

Le projet de transition PBN à Brussels Airport a été baptisé *STARGATE* et est co-financé par l'Union européenne dans le cadre du programme *European Green Deal*. Une première série de tests des procédures d'approche RNP a réuni les partenaires du projet *STARGATE* dont skeyes de mai à septembre 2022 afin d'en évaluer la fréquence d'utilisation ainsi que les retombées positives tant du point de vue du nombre de kilomètres parcourus que de la consommation de carburant, des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores.

S'appuyant sur ces résultats, une seconde série de tests a été menée de novembre 2023 à février 2024. Le rapport final a été publié en octobre 2024.



HERON

skeyes est impliquée dans un projet d'envergure : HERON, (*Highly Efficient Green Operations*) qui réunit des ANSP, des compagnies aériennes et l'industrie et qui est financé par l'UE dans le cadre du programme SESAR. HERON vise un ensemble d'objectifs ambitieux pour réduire le bruit, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ dues au transport aérien.

Dans le cadre de ce projet, skeyes est chargée de la coordination des tests menés à Brussels Airport dans un environnement opérationnel de la solution ISGS (*Increased Second Glide Slope*). Il s'agit d'augmenter l'angle de descente des approches en CDO afin de réduire le bruit à l'atterrissage.

HERON – SOLUTION ISGS

Lancement : fin 2022.

Participants : skeyes (coordinatrice), Brussels Airport Company, Brussels Airlines, TUI, DHL, Vueling, EUROCONTROL et Airbus (support technique).

Financement : co-financé par l'Union européenne (programme SESAR).

Objectif : réduire le bruit à l'atterrissage au moyen d'un angle de descente augmenté à 3,2° ou 3,4° (au lieu de 3° en approche conventionnelle) pour les approches en CDO (*Continuous Descent Operations*).

Statut : Tests en conditions réelles opérés en 2024 et 2025.

LABEL GREENATM : UNE RECONNAISSANCE INTERNATIONALE

La *Civil Air Navigation Services Organisation* (CANSO), l'association professionnelle mondiale représentant le secteur de la gestion du trafic aérien, a décerné à skeyes, en novembre 2024 pour la deuxième année consécutive, le niveau 3 de son programme d'accréditation environnementale GreenATM. skeyes a été l'un des premiers prestataires de services de navigation aérienne à obtenir ce label en Europe dès 2023. Ce renouvellement du label de niveau 3 – le plus haut niveau atteint jusqu'à présent - confirme que skeyes prend des mesures structurelles et mesurables pour une navigation aérienne durable. skeyes ambitionne d'accéder au 5^e et plus haut niveau dans un avenir proche.



« L'objectif du projet HERON est de démontrer comment l'empreinte écologique de l'aviation peut être réduite grâce à des solutions innovantes. »

› Erol Cetiner, Manager Sustainable Aviation a.i., skeyes

« À Brussels Airport, nous démontrons le concept de *Second Glide Slope* (ISGS) avec des angles d'approche plus grands, de 3,2° ou 3,5° au lieu de 3,0. »

› Erik Watzeels, SESAR Development Manager Brussels Airport Company

« Durant les essais, les approches avec un angle de descente augmenté ont été suivies afin de réduire le bruit, la consommation de carburant et les émissions de CO₂. »

› Kseniia Kozhevnikova, ATM Environmental Expert



L'INNOVATION CONNECTÉE

En étroite collaboration avec ses partenaires, skeyes construit l'avenir de la gestion de l'espace aérien. Cet espace subit des transformations majeures qui s'accélèrent chaque jour avec les développements de technologies basées sur les données qui permettent une automatisation de plus en plus poussée. Avec son programme d'innovation centré sur les tours de contrôles numériques et l'intégration des drones, skeyes dessine les contours d'un futur interconnecté.



044

DRONES ET U-SPACE : DES SERVICES NUMÉRIQUES À LA POINTE

L'usage de l'espace aérien est en mutation rapide avec l'expansion continue du secteur des drones ou systèmes aériens sans pilote (*Unmanned Aerial System – UAS*). Évoluant dans des environnements très variés – notamment urbains – suivant leur usage ou leur mission, les drones représentent un secteur très porteur d'un point de vue économique mais aussi très prometteur pour d'autres usages, notamment médical, car ils permettent un transport très rapide qui ne dépend pas du trafic routier souvent saturé. Les vols de drones ont continué de progresser de façon soutenue en 2024. Ce type de trafic sera amené à exploser dans les années à venir notamment grâce à la fourniture de services *U-space* pour lesquels skeyes est engagée en tant que *Common Information Service Provider* (CISP).



16.381

vols de drones ont été autorisés via l'application *Drone & Aerial Activities* (DAA) en 2024.

Ces autorisations concernaient les vols de drones dans les CTRs gérées par skeyes ainsi que dans la RMZ de Courtrai.

+6%

croissance du nombre d'autorisations de vol de drones par rapport à 2023.

+100.000

vols de drones professionnels ont été effectués en Belgique en 2024.

DRONE & AERIAL ACTIVITIES (DAA)

Cette nouvelle version de l'application facilite l'intégration des drones et plus spécifiquement celle des missions BVLOS (*Beyond Visual Line of Sight*) dans l'espace aérien de l'aviation habitée.

BURDI : LANCEMENT DES OPÉRATIONS DANS L'U-SPACE

18

partenaires sont réunis au sein du projet BURDI pour mettre en œuvre le concept *U-space* en Belgique.

En juin 2022, skeyes a été désignée en tant que coordinatrice du projet BURDI. L'ambition est de mettre en œuvre des espaces *U-space* dans des espaces aériens contrôlés et non-contrôlés en Belgique au travers de la certification de skeyes en tant que *Common Information Service Provider* (CISP), de SkeyDrone en tant que *U-space Service Provider* (USSP) et de la publication de ces espaces *U-space*.

2024

Lancement des opérations effectives dans l'espace aérien mis en œuvre par le projet BURDI.

1^{re}

Première européenne : création de flux de coordination entre skeyes, les autorités de l'aviation civile et l'industrie des drones pour l'exploitation de ce nouveau type d'espace aérien.

À travers sa filiale SkeyDrone, skeyes est aussi active dans les services de contrôle opérationnel du trafic des drones. SkeyDrone développe aussi des solutions logicielles de détection de drones pour les exploitants d'infrastructures critiques ou les organisations événementielles, comme Tomorrowland.

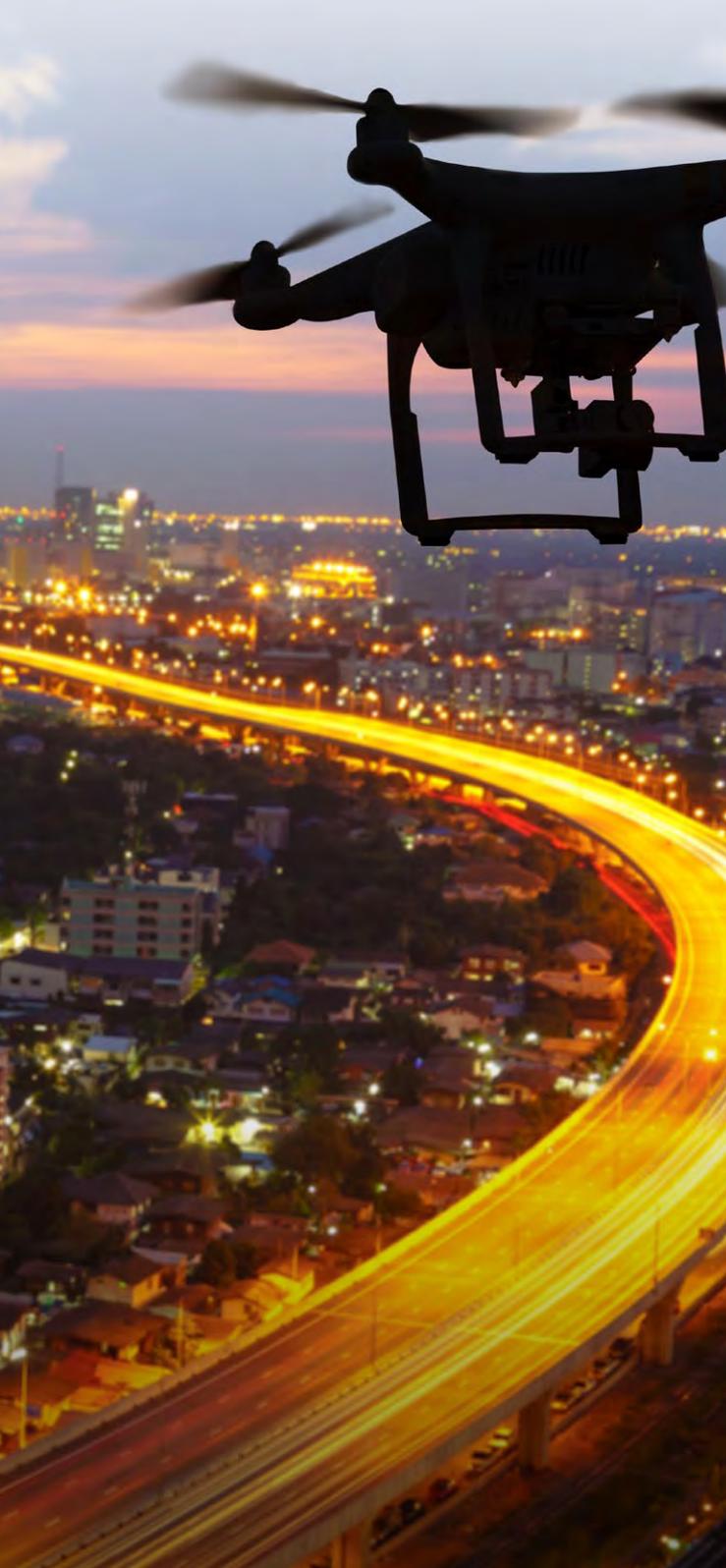
120 km²

skeyes, SkeyDrone, le port d'Anvers-Bruges et de nombreux autres partenaires ont uni leurs forces pour créer une zone de vol qui couvre les 120km² du port où des opérations BVLOS (*Beyond Visual Line of Sight*) sont menées. Les vols de drones sont opérés depuis un centre de contrôle unique et les pilotes n'ont donc pas de lien visuel direct avec les appareils en vol. Les drones permettent de contrôler les infrastructures du port et les chargements. Ce projet au port d'Anvers-Bruges est l'un des plus avancés en Europe.

L'innovation connectée entre tous les partenaires de skeyes ouvre un nouvel espace aérien qui révolutionnera le monde du transport, de la mobilité et de la sécurité.

CNS

Extension des vols d'inspection par drone de l'infrastructure de Communication, Navigation et Surveillance (CNS). Le drone d'inspection, spécialement équipé pour cet usage, a également été utilisé lors des étalonnages précédant le remplacement des ILS à Ostende et Liège. L'utilisation d'un drone permet de réduire l'impact opérationnel et environnemental des inspections des systèmes CNS.



TOURS NUMÉRIQUES : DIGITAL TOWER TEST CENTER

skeyes vise à équiper progressivement tous les aéroports belges avec des tours numériques afin d'augmenter l'efficacité, la flexibilité et la résilience des services de navigation aérienne. Suite à l'accord conclu en 2021 avec la SOWAER, skeyes démarrera avec les aéroports de Liège et Charleroi dont le trafic sera contrôlé depuis un centre unique situé à Namur dès 2026.

Saab *Digital Air Traffic Solutions* a été sélectionné pour fournir l'infrastructure technique. En 2024, skeyes a poursuivi le développement de son *Digital Tower Test Center* sur le site de Steenokkerzeel.

2

environnements aéroportuaires – Liège et Charleroi - sont maintenant reproduits dans le *Digital Tower Test Center* qui est alimenté avec des images et des données de trafic en temps réel.

Ce centre est le prototype de la tour de contrôle numérique en construction à Namur. Il permet à tous les intervenants de configurer et tester toutes les fonctionnalités dans les moindres détails sur la base d'un trafic réel.

46 mètres

C'est la hauteur du mât installé en 2023 sur le site de l'aéroport de Liège qui porte le système de caméras.

33 mètres

de hauteur pour le mât installé en 2024 sur le site de l'aéroport de Charleroi.

18

caméras donnent aux contrôleurs aériens une vue à 360° sur chaque aéroport, leur permettent de zoomer et d'atteindre des zones inaccessibles à la vue depuis une vigie physique conventionnelle.

WAN : SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT NUMÉRIQUE

Pour soutenir les flux de données qui alimentent les tours numériques, skeyes a poursuivi le déploiement de son réseau WAN (*Wide Area Network*) qui assure une connectivité performante, sécurisée et fiable entre ses différents sites.

SYSTÈMES ATM : ÉVOLUTION RÉUSSIE

En 2024, skeyes a franchi une étape importante dans l'évolution de son système de contrôle aérien Eurocat qui équipe le centre de contrôle CANAC 2 ainsi que les tours de contrôle. Le projet *Mid Life Upgrade 2.0* (MLU2) a été mis en opération avec succès.

20/10/2024

C'est durant la nuit du 19 au 20 octobre 2024 que le MLU 2 est entré en opération avec succès avec pour principaux bénéfices :

- Une extension des capacités opérationnelles de skeyes ;
- Une intégration poussée des contrôles aériens civil et militaire ;
- Des gains en termes de sécurité et de ponctualité dans un espace aérien complexe ;
- Un renforcement de la cybersécurité.



HERON : DES APPROCHES PLUS ÉCOLOGIQUES

Le projet HERON – *High Efficient Green Operations* – est un projet européen très large financé dans le cadre du programme SESAR (*Single European Sky ATM Research*). Il vise à atteindre un ensemble d'objectifs ambitieux pour réduire les émissions de CO₂ dues au transport aérien et à proposer des mesures d'atténuation par le développement d'opérations aériennes plus efficaces, tant dans les airs qu'au sol.

skeyes est coordinatrice d'une série de tests pour introduire l'*Increased Second Glide Slope* (ISGS) afin de faciliter les approches en CDO et de réduire le bruit à l'atterrissage.

3,2° à 3,5°

au lieu de 3°. Ce sont les angles de descente augmentés qui ont fait l'objet, en 2024, de tests dans l'environnement opérationnel de Brussels Airport. Ils se poursuivent en 2025.



« Pour le développement et la mise en œuvre du premier U-space en Europe, skeyes peut compter sur la collaboration de partenaires comme la Commission européenne et EUROCONTROL ainsi que ses partenaires de l'industrie des drones comme Unifly et la filiale de skeyes, SkeyDrone. »



› Simon Devoldere, Common Information Services Manager

DURABILITÉ BASÉE SUR LA COOPÉRATION

En mettant l'humain au centre de sa stratégie, skeyes a toujours pu remplir sa mission de service public avec la plus grande efficacité. L'amélioration continue de ses performances opérationnelles en témoigne. Mais en tant qu'entreprise publique, skeyes veut aller plus loin et élargir son rôle sociétal en contribuant positivement à des initiatives d'intérêt général, en multipliant les partenariats et les projets de coopération avec les acteurs de terrain qui construisent un monde durable.



L'HUMAIN AU CŒUR DE LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT



97

nouveaux collaborateurs ont été engagés en 2024.



2

concours de recrutement de contrôleurs aériens ont été organisés.



41

aspirants contrôleurs aériens ont démarré leur formation.



4

contrôleurs aériens étrangers expérimentés ont débuté leur formation dans le cadre du programme de recrutement « senior ATCO ».



19

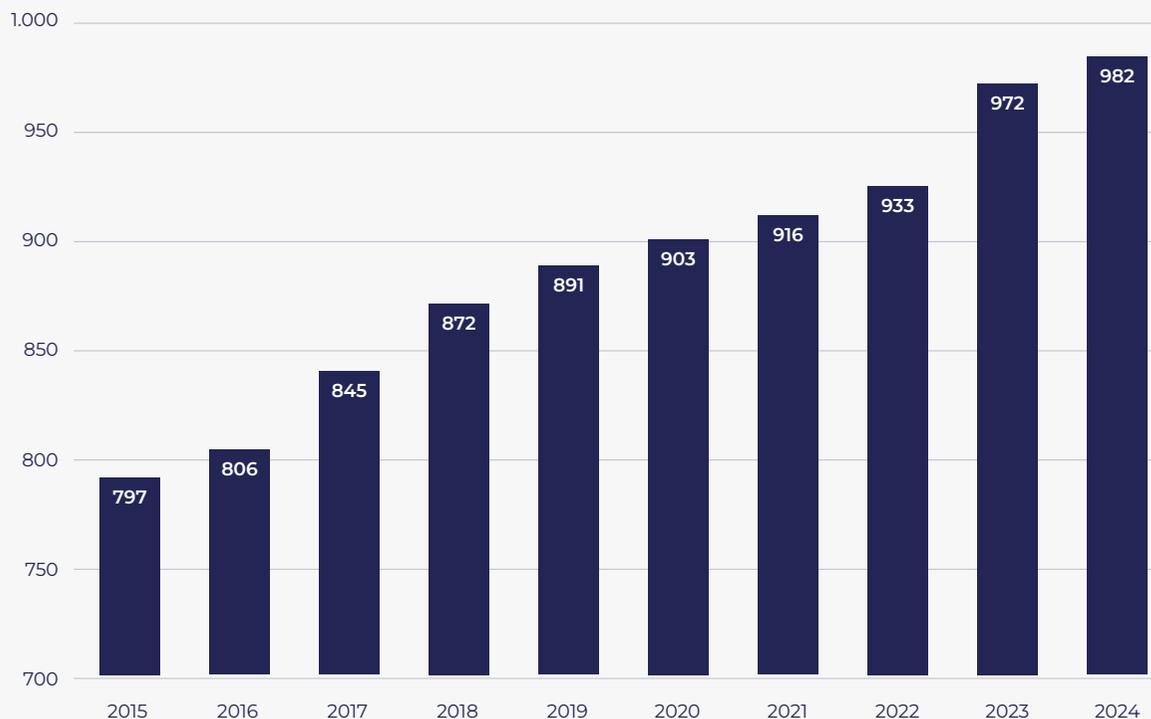
contrôleurs aériens nouvellement formés sont venus renforcer les équipes opérationnelles.



982

collaborateurs au 31 décembre 2024.

NOMBRE DE COLLABORATEURS AU 31/12



272 femmes



710 hommes





UN PARTENARIAT POUR ENTREtenir LES COMPÉTENCES

6 ans

de partenariat entre skeyes et *Entry Point North* et la création de la joint venture *Entry Point North Belgium* (EPNB) qui assure toujours les formations sur le site de skeyes avec une infrastructure à la pointe.

1.272

jours de formation ont été suivis par le personnel opérationnel de skeyes en 2024.

146

sessions de simulations dans le domaine du contrôle aérien ont été organisées.

317

sessions de coaching par des collègues expérimentés ont été dispensées aux étudiants ATCO en complément à leur programme de formation de contrôleur aérien, également avec la participation de la Défense.

374

formations sur les systèmes et les équipements ont été données au personnel technique (ATSEP) via la filiale de skeyes, EPNB.

1.180

nombre de participants à ces formations techniques.

COOPÉRER POUR DÉVELOPPER L'ÉNERGIE ÉOLIENNE

La mission de skeyes est la sécurité du trafic aérien. Elle veille donc aussi à réduire au minimum les interférences entre les éoliennes et les systèmes de surveillance et de navigation. Depuis des années, skeyes s'efforce d'élargir les horizons du secteur en réduisant les distances de sécurité nécessaires entre les éoliennes et les équipements de gestion du trafic aérien. Elle le fait en déployant des nouvelles technologies – comme de nouveaux radars moins sensibles aux interférences, la multilatération ou la navigation par satellite qui ne créent pas d'interférence avec les éoliennes. skeyes rationalise aussi ses radars, en partenariat avec la Défense. skeyes est le partenaire incontournable pour un développement sûr et harmonieux de l'énergie éolienne.



570

dossiers ont été déposés chez skeyes pour la construction de nouvelles éoliennes durant l'année 2024.

+24%

d'augmentation des dossiers d'installation d'éoliennes par rapport à 2023.

+47%

d'augmentation des demandes pour les éoliennes en 2 ans.

305

dossiers ont déjà reçu un avis positif de skeyes au 31 décembre 2024

20/06/2024

skeyes et la Défense ont présenté la feuille de route commune au secteur belge de l'énergie éolienne afin d'augmenter le nombre de sites de production.

+1,5 GigaWatt

de production d'énergie éolienne supplémentaire est prévu par la feuille de route.



RECYCLER, MOBILISER, RÉUTILISER POUR RÉDUIRE L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

74%

du parc automobile total de l'entreprise est constitué de véhicules écologiques (électriques, hybrides et CNG).

+9%

par rapport à 2023.

57%

du parc automobile total de l'entreprise est constitué de véhicules électriques.

skeyes mène une politique proactive dans la gestion de ses déchets. L'entreprise utilise par exemple de nouveaux matériaux de construction réutilisables après démontage.

Depuis 2017, skeyes a noué un partenariat avec *Out of Use*, une organisation spécialisée dans la gestion responsable des déchets électroniques.

39

tonnes de déchets électroniques ont été collectées entre 2021 et 2024 pour recyclage ou réutilisation.

La meilleure façon de gérer les déchets est de ne pas en produire. Les déchets plastiques sont devenus un problème environnemental majeur avec des impacts sur la santé publique. skeyes a conclu un partenariat avec la société Dripl qui installe des distributeurs de boissons et d'eau pour contenants réutilisables.

154.335

contenants jetables ont été économisés en 2024 chez skeyes.



ENCOURAGER LA MOBILITÉ DOUCE

Ne misant pas tout sur la voiture électrique, skeyes a mis en place un programme de location longue durée de vélos pour le personnel. Cette initiative « Bike leasing » encourage des déplacements domicile-travail plus sains et joue un rôle crucial dans la réduction de l'empreinte carbone liée à la mobilité.

15%

des employés de skeyes se déplacent à vélo.

Le programme « Bike leasing » incitera encore plus de personnes à se joindre à l'effort collectif pour la réduction de l'empreinte écologique.

01/01/2024

skeyes met un service de navettes depuis la gare de Brussels Airport à disposition des ses collaborateurs venant au travail en train. Depuis le 1^{er} janvier 2024, ce service de navettes utilise exclusivement des véhicules électriques.

PRENDRE À CŒUR SA RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE

En 2024, skeyes a poursuivi sa coopération avec l'entreprise sociale internationale *Close the Gap* qui vise à réduire la fracture numérique en récoltant du matériel informatique de seconde main mais de haute qualité. Celui-ci permet de soutenir des projets (éducatifs, sociaux, médicaux) menés dans les pays émergents ou en voie de développement.

skeyes a eu le plaisir de participer à nouveau à la journée d'action YOUCA (*Youth for Change and Action*), une initiative annuelle qui donne aux étudiants l'occasion de passer une journée à travailler dans une entreprise et de faire don de leur salaire à des projets soutenant l'éducation des jeunes dans le monde entier. En 2024, les fonds récoltés grâce à YOUCA ont permis de soutenir des projets de jeunes au Burundi (*Spring Communities*) et à Gaza (TDP, *Theatre Day Productions*).

15.000€

skeyes a contribué aux projets caritatifs « Warmste Week » et « Viva for Life » qui apportent notamment un soutien aux enfants défavorisés en Belgique. À travers un défi sportif pour ses collaborateurs, skeyes a pu faire un don total de 15.000€ à ces organisations.

386

repas chauds ont été préparés et distribués par une équipe de bénévoles de skeyes en coopération avec son fournisseur de service de restauration, Compass Group Belgium, lors de l'Opération Thermos qui se consacre à l'aide alimentaire aux plus démunis.

Un accord de partenariat signé entre les CEO de skeyes, Natagora et Natuurpunt en 2024 scelle l'engagement de skeyes envers la conservation de la biodiversité.

skeyes s'engage aussi avec ses partenaires internationaux vers une application plus ambitieuse de sa responsabilité sociétale :

- Elle a participé aux côtés d'autres ANSP, de l'EASA (*European Aviation Safety Agency*) et d'EUROCONTROL à des ateliers pour intégrer des programmes de DEI (Diversité, Équité et Inclusion) dans son fonctionnement.

- Sous l'égide de CANSO, skeyes a pris part à une série de webinaires consacrés à la responsabilité sociétale des entreprises (RSE), à la planification stratégique et aux exigences en matière d'information dans le cadre de la nouvelle directive de l'UE, publiée en 2022 avec l'*European Green Deal*.

DES PARTENARIATS COMME GAGES D'EFFICACITÉ

4^e

Pour renforcer encore l'efficacité de la navigation aérienne, le 4^e contrat de gestion entre l'État belge et skeyes mise sur une communication et une coopération renforcées entre les acteurs du secteur au travers de plateformes dédiées.

Le projet « skeyesConnect » lancé lors de la réception de Nouvel An 2025 pour les stakeholders concrétise cette volonté partagée de renforcement de la collaboration.

Une communication et une coopération efficaces reposent aussi sur la connaissance des besoins et des contraintes de nos partenaires, clients et usagers.

Pour les identifier précisément, skeyes a réitéré son enquête de satisfaction auprès des utilisateurs en 2024.

Elle a poursuivi le développement d'une solution stable, continue et rigoureuse tant du point de vue des données et des informations à récolter auprès des usagers que de la mise en œuvre d'une communication bidirectionnelle constante.

Cette communication est notamment assurée par le biais de sa plateforme « Customer Portal ». Via cette plateforme, nos clients peuvent ainsi retrouver toutes les informations concernant les prestations de service de skeyes, des activités et les mises à jour sur les projets stratégiques.





RAPPORT ANNUEL 2024

- p.38 GOUVERNANCE D'ENTREPRISE
- p.42 RAPPORT DE GESTION
- p.66 RAPPORT DE GESTION CONSOLIDÉ
- p.70 RAPPORT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES
- p.76 COMPTES ANNUELS
- p.82 RÉSUMÉ DES RÈGLES D'ÉVALUATION
- p.84 ANNEXE AUX COMPTES ANNUELS

06

GOUVERNANCE D'ENTREPRISE

MODÈLE DE GESTION DE SKEYES

En tant qu'entreprise publique autonome, skeyes est soumise à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Les dispositions du Code des Sociétés et des Associations ne sont d'application que dans les cas auxquels la loi du 21 mars 1991 y fait expressément référence.

Le modèle de gestion de skeyes se caractérise par :

- un Conseil d'administration ;
- la création, au sein du Conseil d'administration, d'un Comité d'audit, d'un Comité stratégique et d'un Comité de rémunération ;
- un Comité de direction composé de l'Administrateur délégué et des membres du Comité de direction.

En outre, il y a également les organes de contrôle tels que le Collège des Commissaires et le/la Commissaire du gouvernement.



CONSEIL D'ADMINISTRATION

COMPOSITION

Les prescriptions réglant la composition du Conseil d'administration et la nomination de ses membres sont fixées dans la loi du 21 mars 1991. Au moins un tiers des membres sont de l'autre sexe et il y a autant de membres francophones que néerlandophones.

Le Conseil d'administration se compose de dix membres, y compris l'Administrateur délégué et le Président. L'AR du 23 décembre 2021 portant nomination du Président et des membres du Conseil d'administration de skeyes, publié au Moniteur belge du 17 janvier 2022, constitue le Conseil d'administration.

Au 31 décembre 2024, le Conseil d'administration était composé comme suit :

| NOM DES ADMINISTRATEURS | FONCTION |
|-------------------------|------------------------|
| Laurent Vrijdaghs | Président |
| Johan Decuyper | Administrateur délégué |
| Julie Ludmer | Administrateur |
| Liesbeth Van der Auwera | Administrateur |
| Fons Borginon* | Administrateur |
| Kurt Van Raemdonck | Administrateur |
| Renaud Lorand | Administrateur |
| Luc Laveyne | Administrateur |
| Sandra Stainier | Administrateur |
| Jean Leblon | Administrateur |

* Monsieur Fons Borginon a été nommé Administrateur à partir du 22 avril 2022 (A.R. du 23 mars 2022) en remplacement de Madame Elisabeth Matthys.

POUVOIRS ET FONCTIONNEMENT

Le Conseil d'administration a le pouvoir d'accomplir tous les actes nécessaires ou utiles à la réalisation de l'objet social de l'entreprise publique et contrôle la gestion assurée par le Comité de direction. Le Conseil d'administration peut déléguer certaines de ses compétences au Comité de direction.

Le Conseil a adopté un règlement interne qui reprend les règles et les principes de son fonctionnement.

Le Conseil se réunit régulièrement et au moins huit fois par an. Des réunions supplémentaires peuvent être convoquées chaque fois que l'intérêt de l'entreprise l'exige ou que deux Administrateurs le demandent.

Le Président convoque le Conseil. À la fin de l'année civile, le calendrier des réunions pour l'année civile suivante est fixé. L'ordre du jour de chaque réunion est fixé par le Président et contient des points pour décision et des points pour information.

Le Conseil d'administration ne peut délibérer ou décider valablement que si au moins la moitié de ses membres sont présents ou représentés à la réunion.

Toutes les décisions sont en principe prises à la majorité simple des Administrateurs présents ou représentés. En ce qui concerne certaines matières spécifiques reprises dans la loi du 21 mars 1991, une majorité des deux tiers est requise, comme par ex. pour l'approbation du contrat de gestion. Les décisions peuvent être préparées au sein des Comités spécialisés émanant du Conseil d'administration.

En 2024, le Conseil d'administration s'est réuni douze fois. Les participations individuelles sont mentionnées dans le rapport de rémunération.

COMITÉS CRÉÉS PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le Conseil d'administration a créé trois Comités, qui doivent l'assister et le conseiller dans des domaines spécifiques : un Comité d'audit, un Comité stratégique et un Comité de rémunération. La composition et les compétences de ces Comités ont été approuvées lors de la réunion du Conseil d'administration du 10 février 2022. La parité linguistique a été respectée dans la composition des trois Comités.



COMITÉ D'AUDIT

L'existence de ce Comité est légalement fixée par l'article 173 §4 de la loi du 21 mars 1991.

COMPOSITION

Au 31 décembre 2024, le Comité d'audit était composé comme suit :

- Monsieur Luc Laveyne, Président,
- Madame Sandra Stainier, Madame Liesbeth Van der Auwera et Monsieur Renaud Lorand.

Le/la Commissaire du gouvernement et le Président du Conseil d'administration sont invités et ont une voix consultative. Dans la pratique, l'Administrateur délégué est également invité.

POUVOIRS ET FONCTIONNEMENT

Le Comité d'audit assiste le Conseil d'administration dans l'examen des comptes, le contrôle du budget et toute autre question de contrôle interne.

Ce Comité a pour mission spécifique de contrôler les bilans financiers semestriels et annuels, le plan quinquennal et les dossiers d'investissements importants. Le Comité prépare ces dossiers pour approbation par le Conseil d'administration et vérifie si le système de contrôle interne est élaboré adéquatement au sein de l'organisation.

Un poste d'auditeur interne indépendant a été pourvu depuis le 1^{er} janvier 2015. Ce poste fournit au Comité d'audit une assurance objective sur les risques existants et le contrôle interne de ces risques. Il formule également des recommandations à la direction pour améliorer le système de contrôle interne. À cette fin, un plan d'audit annuel est établi sur la base d'un inventaire des sujets possibles (l'univers d'audit ou la définition de la base d'audit), d'une analyse des risques et d'un horizon d'audit à plus long terme (3 ans). Ce plan est soumis à l'approbation du Comité d'audit. Lors de ses réunions, le Comité d'audit surveille la mise en œuvre du programme d'audit prédéfini et les résultats qui en découlent.

Le Président du Comité d'audit fait un compte-rendu de ses réunions au Conseil d'administration.

En 2024, le Comité d'audit s'est réuni dix fois.



COMITÉ STRATÉGIQUE

Le Comité stratégique a été mis sur pied par le Conseil d'administration en exécution des pouvoirs qui lui sont attribués en vertu de l'article 17 §4 de la loi du 21 mars 1991.

COMPOSITION

Le Comité stratégique se composait au 31 décembre 2024 de six membres du Conseil d'administration :

- Monsieur Laurent Vrijdaghs, Président,
- Madame Sandra Stainier, Messieurs Johan Decuyper, Luc Laveyne, Kurt Van Raemdonck et Jean Leblon.

Le/la Commissaire du gouvernement est également invité(e) aux réunions.

POUVOIRS ET FONCTIONNEMENT

Le Comité stratégique assiste le Conseil d'administration dans la détermination de la stratégie de l'entreprise. Il émet, entre autres, des avis à propos des grandes orientations stratégiques et du développement international de l'entreprise.

Le Comité stratégique se réunit sur convocation de son Président, qui fixe également l'ordre du jour.

Le Comité stratégique s'est réuni quatre fois en 2024.

COMITÉ DE RÉMUNÉRATION

L'existence de ce Comité est légalement fixée par l'article 17 §4 de la loi du 21 mars 1991.

COMPOSITION

Le Comité de rémunération se compose au 31 décembre 2024 de quatre administrateurs désignés par le Conseil d'administration :

- Madame Liesbeth Van der Auwera, Présidente,
- Madame Julie Ludmer et Monsieur Jean Leblon,
- Monsieur Fons Borginon.

POUVOIRS ET FONCTIONNEMENT

Le Comité de rémunération remet des recommandations au Conseil d'administration pour ce qui concerne les décisions relatives aux avantages pécuniaires, directs ou indirects, accordés aux membres des organes de gestion.

Chaque année, le Comité de rémunération rédige un rapport relatif aux rémunérations des membres du Conseil d'administration et du Comité de direction, qui est joint au rapport de gestion. Le rapport de rémunération 2024 est repris en page 63.

Le Comité de rémunération se réunit sur convocation de son Président, qui fixe par ailleurs l'ordre du jour. En 2024, le Comité de rémunération s'est réuni cinq fois.

ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ ET COMITÉ DE DIRECTION

ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ

Par Arrêté royal du 23 décembre 2021, M. Johan Decuyper a été reconduit dans sa fonction d'Administrateur délégué de skeyes, à partir du 17 janvier 2022, pour un terme de six ans.

COMITÉ DE DIRECTION

L'Administrateur délégué et les membres du Comité de direction constituent le Comité de direction. Le Comité de direction est présidé par l'Administrateur délégué (art. 20 de la loi du 21 mars 1991). Le Comité de direction est composé d'autant de membres néerlandophones que de membres francophones.

Les prescriptions réglant la nomination de l'Administrateur délégué et des autres membres du Comité de direction sont fixées dans la loi du 21 mars 1991.

COMPOSITION

Sur proposition de l'Administrateur délégué et après consultation pour avis du Comité de rémunération, le Conseil d'administration a procédé à la nomination des membres du Comité de direction, à l'exception de l'Administrateur délégué, pour un terme de six ans.

Outre l'Administrateur délégué, le Comité de direction était constitué comme suit en 2024 :

- Madame Peggy Devestel, Chief Operations Officer (jusqu'au 30 septembre 2024)
- Monsieur Philippe Witpas, Chief Operations Officer a.i. (à partir du 1^{er} octobre 2024)
- Monsieur Geoffroy Robert, Chief Strategy Officer
- Monsieur Christophe Wiel, Chief Information Officer
- Monsieur Thierry Genard, Chief Compliance Officer
- Monsieur Eric Philippart, Chief Finance Officer

POUVOIRS ET FONCTIONNEMENT

Le Comité de direction est chargé entre autres de la gestion journalière et de la représentation en ce qui concerne cette gestion, de même que de l'exécution des décisions du Conseil d'administration. Le Comité de direction représente l'entreprise lors des négociations du contrat de gestion. Les membres du Comité de direction forment un collège qui est présidé par l'Administrateur délégué. Les décisions sont en principe prises par consensus.

En 2024, le Comité de direction s'est réuni quarante-huit fois.



COLLÈGE DES COMMISSAIRES

Au sein de skeyes, comme dans chaque entreprise publique autonome, le contrôle au regard de la loi de la situation financière, des comptes annuels et de la régularité des opérations figurant dans les comptes annuels, est confié à un Collège des Commissaires.

Le Collège des Commissaires se compose de deux réviseurs d'entreprise et de deux membres de la Cour des Comptes.

Chaque année, le Collège rédige un rapport écrit et détaillé, qui est soumis au Conseil d'administration et au ministre de tutelle de skeyes.

Au 31 décembre 2024, le Collège des Commissaires était composé de :

- Callens, Vandelanotte & Theunissen, représentés par Monsieur Jan Van Brabant ;
- Mazars Réviseurs d'entreprise, représentés par Monsieur Romuald Bilem ;
- Madame Hilde François, Première Présidente de la Cour des Comptes ;
- Monsieur Olivier Hubert, Président de la Cour des Comptes.

COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT

En tant qu'entreprise publique autonome, skeyes relève du pouvoir de contrôle du Ministre dont elle dépend, *in casu* le Ministre de la Mobilité. Ce contrôle est exercé par le/la Commissaire du gouvernement, qui veille au respect de la loi et du contrat de gestion. Le/la Commissaire du gouvernement fait rapport au Ministre.

Par Arrêté royal du 25 novembre 2020, Madame Tanja Bruynseels a été désignée en qualité de Commissaire du gouvernement au sein de skeyes, avec effet à partir du 3 décembre 2020.

RAPPORT DE GESTION

Ci-après, vous trouverez le rapport de la situation et des résultats de l'entreprise publique autonome skeyes, ayant son siège social Square de Meeus 35 à 1000 Bruxelles, pour l'exercice comptable 2024 conformément aux dispositions légales.

Le présent rapport est rédigé en application de l'article 27 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

PRINCIPALES ACTIVITÉS DE L'ENTREPRISE EN 2024

1. LE TRAFIC AÉRIEN EN 2024 : UNE CROISSANCE À PLUSIEURS VITESSES

La situation de cette année 2024 s'inscrit dans le prolongement de celle de 2023 : des conflits aux portes de l'Europe impactent les flux de trafic aérien et la fermeture de certains espaces crée des zones où l'évolution du trafic varie fortement. Le sud-est de l'Europe a vu son trafic aérien progresser de manière soutenue et a déjà largement dépassé, en 2024, les niveaux de 2019, avant que la crise sanitaire ne fasse s'effondrer la demande de trafic. La Grèce par exemple surpasse ce niveau d'avant crise de 21% en termes de nombre moyen de vols quotidiens. D'autres facteurs, comme la bonne santé du tourisme vers les destinations « soleil », ont contribué à cette progression dont a bénéficié plus largement tout le sud de l'Europe qui dépasse désormais les niveaux d'avant crise, comme l'Espagne (+ 9%) ou l'Italie (+10%).

Alors que les prix de l'énergie sont repartis à la hausse en 2024 (+13% en Belgique), le prix du kérosène a suivi une évolution inverse avec un recul de 10% par rapport à 2023, créant des conditions favorables pour les compagnies aériennes. Celles-ci ont réussi à maîtriser les prix des billets d'avion qui, durant la période estivale surtout, ont même diminué par rapport à 2023, stimulant encore la hausse du trafic vers les destinations de vacances du sud de l'Europe.

Si la zone nord-ouest de l'Europe, où la Belgique occupe

une place centrale, n'a pas les mêmes atouts, la croissance fut néanmoins au rendez-vous en 2024, bien que plus modestement. L'espace aérien belge a vu, en 2024, son trafic aérien progresser de 4% par rapport à 2023 avec un total de 946.768 vols contrôlés par skeyes¹. Cette progression n'est pas assez franche pour repasser le cap symbolique du million de mouvements contrôlés, seuil qui n'a plus été atteint depuis 2019. Tenant compte du nombre total de vols contrôlés par skeyes, 9% séparent encore le trafic 2024 de celui d'avant la crise. Si l'on se base sur le nombre moyen de vols quotidiens, cette différence avec 2019 se réduit à 4%. Nos voisins et partenaires du FABEC n'ont pas non plus retrouvé le volume de trafic d'avant crise, à l'exception de la France (+2%) et de la Suisse (+1%).

Cette progression inégalitaire en Europe place l'évolution du trafic contrôlé par skeyes légèrement en dessous de la moyenne de la zone de l'*European Civil Aviation Conference* (ECAC) qui a progressé de 5% et a accueilli 10,7 millions de vols en 2024.

Le centre de contrôle CANAC 2 - qui contrôle les avions en survol au-dessus de l'espace aérien belgo-luxembourgeois jusqu'à 24.500 pieds et les vols en approche - a pris en charge 536.747 vols en 2024, soit 5% de plus qu'en 2023, mais toujours 9% de moins qu'en 2019. En nombre de vols contrôlés, le centre CANAC 2 a représenté 57% de l'activité de skeyes en 2024.

Du côté des aéroports, seuls Brussels Airport et les aéroports wallons de Liège et Charleroi enregistrent une progression significative de leur trafic par rapport à 2023. Les aéroports



de Flandre accusent des reculs assez importants pour des raisons spécifiques comme nous allons le voir.

Brussels Airport a enregistré 198.620 vols, soit une hausse de 3% par rapport à 2023. La progression du trafic à Brussels Airport est assez lente mais régulière et l'écart avec la situation d'avant crise est désormais de 15%.

Liege Airport a connu une belle remontée de 13% de son trafic en 2024 avec 40.454 vols contrôlés, réduisant l'écart avec 2019 à seulement 7%. Cette hausse impressionnante est due en partie à une progression du trafic VFR (+39%) alors que ce type de trafic propre à l'aviation générale (sportive ou écolage) est en recul sur tous les autres aéroports. Comme le trafic VFR n'a représenté que 17% du trafic total à Liege Airport en 2024, la progression du trafic du principal aéroport cargo belge provient avant tout de son trafic IFR (l'aviation commerciale) qui a crû de 9%.

Brussels South Charleroi Airport sort clairement du lot en termes d'évolution du trafic. Il est en effet le seul aéroport belge à dépasser, et de loin (+12%), le niveau de trafic d'avant la crise avec 91.681 vols comptabilisés en 2024 et une hausse de 4% par rapport à 2023. Cette évolution est d'autant plus spectaculaire qu'elle est surtout le fait de l'aviation commerciale qui a enregistré en 2024 une hausse de 23%

1. L'année dernière, skeyes a procédé au déploiement d'un cadre de gouvernance des données de l'entreprise, en exploitant et en améliorant ses données. Parallèlement à cela, la gestion des données garantit une amélioration continue de leur qualité et de leur précision. La source de données pour les statistiques de trafic a été affinée. Ainsi, toute comparaison avec les chiffres publiés dans les documents antérieurs à 2025 doit tenir compte de cette méthodologie améliorée.

par rapport à 2019 alors que l'aviation générale (trafic VFR) a accusé une diminution de 11%. Cette croissance place l'aéroport de Charleroi parmi les premiers aéroports de la zone ECAC à se relever vigoureusement des effets désastreux de la crise sanitaire sur le trafic aérien et à retrouver une activité plus importante qu'avant cet événement planétaire majeur. L'évolution favorable que connaît l'aéroport wallon est attribuable au premier chef à son modèle économique centré sur le trafic low-cost qui dans la zone ECAC a progressé de 8% par rapport à 2023. C'est également la croissance affichée par Ryanair, compagnie aérienne principale à l'aéroport de Charleroi, pour cette année 2024. Une bonne santé qui propulse la compagnie irlandaise bien au-delà (+31%) de ses résultats de 2019.

Comme annoncé ci-avant, les aéroports de Flandre n'ont pas connu le même regain d'activité. Pour Ostende, ce sont des travaux de rénovation des pistes entrepris en février et mars 2024 qui ont sensiblement réduit le trafic aérien de l'aéroport puisque seulement 89 et 144 vols ont respectivement été contrôlés durant ces deux mois. Ces travaux nécessaires pour la sécurité ont ramené le trafic de l'aéroport de la ville balnéaire en dessous de ce qu'il avait connu en 2020 en pleine crise sanitaire avec 18.985 vols comptabilisés, soit une baisse de 16% par rapport à 2023. Les opérations de rénovation des pistes ont davantage impacté le trafic commercial (-34%) que l'aviation générale (-3%). Le trafic global reste bien entendu loin derrière celui de 2019 (-28%).

Suite à un problème d'approvisionnement de pièces de rechange pour ses avions Embraer actifs à l'aéroport d'Anvers, TUI Fly a dû délocaliser, en pleine saison estivale 2024, ses vols à Bruxelles qui peut accueillir sa flotte de Boeing 737. L'aéroport de la première ville flamande accuse une diminution de son trafic global de 12% par rapport à 2023. L'aéroport avait connu une hausse d'activité au sortir de la crise sanitaire qui avait dépassé les niveaux de 2019 grâce essentiellement à l'aviation d'affaires. Malgré la bonne santé du secteur « business » – qui a progressé de 10% dans la zone ECAC par rapport à 2019 et de 5% à l'aéroport d'Anvers par rapport à 2023, le trafic global a reculé de 12% sous celui de 2019 au « *City Airport* » de la ville portuaire. Le trafic de l'aviation générale est également en recul (-13%) par rapport à l'année passée. Le trafic de l'aviation commerciale a diminué dans des proportions similaires (-11%). Il est utile de noter que tant à Anvers qu'à Ostende, le trafic VFR représente une part majoritaire – environ 60% - du trafic global et que celui-ci a connu une diminution en 2024, tirant encore les résultats vers le bas.

Enfin, à Courtrai où les vols d'aviation générale (VFR)

représentent plus de 80% du trafic, c'est la vitalité de l'aviation d'affaires, qui utilise principalement des jets privés (vols IFR) et qui progresse de manière continue depuis la fin de la crise sanitaire (+65% par rapport à 2019), qui pousse le trafic global de l'aéroport tout juste dans le vert (+1% par rapport à 2023). Rappelons que skeyes n'offre pas de service de contrôle aérien à cet aéroport mais uniquement des services d'information de vol.

TRANSPORT DE PASSAGERS ET DE FRET EN AUGMENTATION

Une augmentation du trafic rime souvent avec une croissance du transport de personnes ou de marchandises. Et ce fût encore bel et bien le cas en 2024. L'évolution du trafic aux différents aéroports s'est reflétée dans leurs activités de transport de passagers et de fret.

Les trois aéroports actifs dans le transport de marchandises – Liège, Bruxelles et Ostende – ont totalisé 1,79 million de tonnes de fret en 2024, soit une augmentation de 3% par rapport à 2023.

Liege Airport, qui compte pour 65% du total du fret aérien belge, a vu transiter 1,16 million de tonnes, ce qui correspond à une croissance de 16% par rapport à 2023. Une hausse d'activité qui consacre 2024 comme une année record juste derrière l'année 2021 (1,4 million de tonnes) où le transport de fret à Liège fut dopé par les nécessités du combat contre la crise sanitaire. Cette performance 2024 hisse l'aéroport wallon à la 5^e place des aéroports cargo européens, derrière des géants comme Francfort, Paris, Amsterdam et son concurrent le plus direct, Leipzig. L'avenir pourrait être prometteur pour Liege Airport qui connaît de très loin la plus forte croissance parmi les aéroports de fret européens. skeyes a soutenu ce développement par l'efficacité opérationnelle offerte par la *Performance Based Navigation* (PBN) implémentée à 100% à Liège depuis 2023, rendant l'aéroport encore plus attractif pour les compagnies aériennes. Liege a d'ailleurs accueilli 10 nouvelles compagnies en un an. Le projet de tours numériques (DiTo) viendra encore renforcer la contribution de skeyes au développement de l'aéroport cargo.

Croissance plus modeste mais néanmoins au rendez-vous pour le transport de fret à Brussels Airport avec une progression de 5% par rapport à 2023 et 614.678 tonnes transportées.

À cause des travaux qui ont impacté directement le trafic aérien, le transport de fret à l'aéroport d'Ostende a reculé de 45% par rapport à 2023 avec 18.124 tonnes.

Malgré une inflation calculée par le Bureau fédéral du Plan



à plus de 3% en 2024 et une augmentation des prix de l'énergie de près de 14% en 1 an, les ménages belges ont pu maintenir leur pouvoir d'achat et ont même pu augmenter leurs dépenses de consommation de biens et services de 2% en 2024, dépassant la moyenne de la zone euro.

Cette augmentation de la consommation se reflète sur le cargo mais également sur les voyages en avion.

Ainsi, un total de 34,8 millions de passagers a transité par les aéroports belges en 2024, égalant quasiment le record historique de 35 millions de passagers établi en 2019. Par rapport à 2023, il s'agit d'une hausse de 8,75%, bien supérieure à la progression moyenne de 1,5% des aéroports de la zone ECAC par lesquels est passé un total de 2,5 milliards de passagers.

Si 68% de la fréquentation des aéroports belges est le fait de Brussels Airport qui a accueilli 23,6 millions de passagers en 2024 (+ 6% par rapport à 2023), c'est surtout l'aéroport de Brussels South Charleroi qui a propulsé l'augmentation enregistrée en 2024. L'aéroport carolo a dépassé pour la première fois le seuil symbolique de 10 millions de passagers (10,5 millions) en 2024, affichant une croissance de 12% par rapport à 2023 et de 28% par rapport à 2019 ! La fréquentation de Brussels Airport reste, elle, toujours 10% en deçà de celle enregistrée avant la crise. Ce succès démontre que si les gens ont continué à attribuer une partie de leur budget aux voyages en avion, ils cherchent à le faire au prix le plus bas.

En raison des limitations subies par les deux aéroports flamands, Anvers et Ostende n'ont pu accueillir que respectivement 208.000 et 352.000 passagers en 2024, soit des diminutions de 19% et 9% par rapport à 2023.

USAGE DES PISTES À BRUSSELS AIRPORT

Sur les six pistes disponibles à Brussels Airport, la 25R a été la plus utilisée en 2024 totalisant 57% des mouvements à l'aéroport, soit 3% de plus qu'en 2023. La piste 25L a rassemblé 26% du trafic global à l'aéroport, également en augmentation de 3% par rapport à 2023.

Les pistes 07R et 07L ont respectivement servi pour 5,7% et 2,7% des vols, toutes deux en recul de 2% par rapport à 2023.

Enfin, 4% des vols ont décollé ou atterri sur la piste 19 et 4,6% sur la piste 01, soit 1% de moins qu'en 2023 pour ces deux pistes. Ce léger recul est principalement dû aux travaux de rénovation des 01/19 durant l'été 2024.

UNITÉS DE SERVICE

L'année 2024 a connu des évolutions de trafic contrastées suivant les zones considérées. Cette évolution s'est reflétée dans les chiffres des unités de service facturées aux compagnies aériennes pour le trafic en survol (l'En route et l'approche) et pour le trafic aux aéroports. Des différences avec les chiffres d'évolution du trafic peuvent être plus ou moins marquées, car les unités de service tiennent compte notamment du poids des appareils ainsi que de la distance parcourue dans l'espace aérien. Les types d'avions et les flux de trafic influenceront donc les chiffres des unités de service.

Pour l'En route et l'approche – soit les services fournis par le centre CANAC 2 - les unités de service ont augmenté de 2,7% par rapport à 2023, soit moins que le trafic (5%). Cette différence reflète l'attention accordée par les contrôleurs aériens à l'efficacité des vols et la mise à disposition de routes directes tactiques en collaboration avec les collègues militaires présents depuis 5 ans dans le centre CANAC 2.

À Brussels Airport, les unités de service ont crû de 4,8% par rapport à l'année passée, soit légèrement plus vite que le trafic (+3%). Cette différence est plus marquée à l'aéroport de Charleroi où les unités de service affichent une progression de 13% par rapport à 2023 alors que le trafic a lui augmenté de 4%. L'évolution plus rapide des unités de service aux aéroports s'explique en général par l'utilisation d'avions plus grands et par l'optimisation du taux de remplissage. Ce fut le cas à Charleroi au vu de la progression du nombre de passagers (+12%) par rapport à celle du trafic.

À Liège, les unités de service ont évolué dans des proportions presque similaires au trafic, soit +11,5% par rapport à 2023. Pareil pour Anvers mais dans le sens de la diminution (-12%) pour les raisons évoquées plus haut. Le recul des unités de service à Ostende est quant à lui presque deux fois

plus important que celui subi par le trafic avec -29%. Les restrictions engendrées par les travaux de rénovation des pistes ont largement plus impacté le trafic commercial (IFR, -34%) que le trafic de l'aviation générale (VFR, -3%) qui, lui, ne s'acquitte pas d'unités de service.

2. OBJECTIFS DE PERFORMANCE DU CIEL UNIQUE EUROPÉEN

La législation du Ciel unique européen a introduit des objectifs de performance dans quatre domaines : la sécurité, la capacité, l'environnement et l'efficacité économique. Ces objectifs doivent être atteints par les États membres et les prestataires de service de navigation aérienne réunis au sein des FAB (*Functional Airspace Block*). Membre du FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central* - Belgique, Luxembourg, Allemagne, France, Pays-Bas et Suisse). skeyes a contribué aux objectifs communs définis dans les plans de performance relatifs aux deux premières périodes de référence courant respectivement de 2012 à 2014 et de 2015 à 2019. Toutes les performances de skeyes par rapport aux objectifs de ces deux premières périodes de référence sont détaillées dans les éditions correspondantes du rapport annuel de skeyes et du présent rapport de gestion du Conseil d'administration.

La dernière version du plan de performance FABEC pour

la 3^e période de référence (2020-2024) en ce compris la partie belgo-luxembourgeoise pour le domaine de performance de l'efficacité économique a été approuvée par la Commission européenne le 13 décembre 2023.

Les performances de skeyes dans les quatre domaines définis par le Ciel unique européen sont reprises dans ce rapport de gestion et comparées aux objectifs fixés dans le plan de performance FABEC pour cette 3^e période de référence.

Concernant la préparation de la 4^e période de référence qui a débuté en 2025, une avancée a été réalisée en 2024 avec le FABEC sous la direction de skeyes : la préparation et la soumission du plan de performance FABEC RP4 (2025 – 2029). Malgré un contexte opérationnel et géopolitique difficile, les États du FABEC ont pu soumettre avec succès le plan le 1^{er} octobre et le compléter le 15 novembre conformément au contrôle de conformité effectué par la Commission européenne. Il s'agit actuellement du seul plan de performance soumis par un bloc d'espace aérien fonctionnel en Europe.

2024 marque également la finalisation et l'adoption du paquet législatif SES 2+ visant à réduire la fragmentation de l'espace aérien de l'UE et à améliorer la gestion du trafic aérien en termes de sécurité, de capacité, d'efficacité économique et d'environnement. Les ANSP du FABEC se sont félicités du vote du Conseil et du Parlement européen en octobre et de la publication du nouveau règlement le 11 novembre, qui a marqué la fin de nombreuses années de négociations.



3. SÉCURITÉ : QUAND UNE PERFORMANCE EXCEPTIONNELLE DEVIENT LA NORME

La sécurité du trafic aérien est la raison d'être de skeyes. C'est l'objectif ultime vers lequel toutes les actions de ses collaborateurs, tant opérationnels que techniques ou administratifs, sont dirigées.

La sécurité du trafic aérien s'est construite et renforcée au fil des années. Depuis la création du système de gestion de la sécurité il y a maintenant plus de 20 ans, l'adoption de la *Just Culture*, le perfectionnement des procédures et l'analyse des événements liés à la sécurité ont contribué au niveau de sécurité le plus élevé dont nous bénéficions aujourd'hui. Une performance exceptionnelle est devenue petit à petit la norme grâce à l'implication de tout le personnel de skeyes, avec en première ligne, bien entendu, les contrôleurs aériens, mais aussi grâce à nos partenaires et clients avec qui nous partageons les analyses des événements liés à la sécurité, les recommandations et actions d'amélioration.

UNE PERFORMANCE ÉLEVÉE ET DURABLE

Avec seulement deux incidents de catégorie B et aucun incident de catégorie A, la performance 2024 de skeyes en matière de sécurité prend la 3^e place établie en 2023 sur le podium historique des performances de skeyes en matière de sécurité.

Ce résultat se classe derrière celui de 2022 (1 seul incident de catégorie B) et celui de 2016 qui constitue un record absolu puisqu'aucun incident de ces catégories significatives ne s'était produit.

Il n'y a pas d'indicateur de performance concernant les incidents prévu par la législation du Ciel unique européen, mais skeyes a défini un indicateur de performance interne qui consiste à ne pas dépasser un incident de catégorie A ou B par 100.000 mouvements. Cet indicateur a été largement atteint en 2024 puisqu'on ne compte que 2 incidents de catégorie B par million de mouvements.

Un nombre équivalent d'incidents de même catégorie dans un contexte d'augmentation du trafic – pour rappel, +4% - élève la performance 2024 juste au-dessus de celle de 2023.

LES SIGNALEMENTS, REFLETS D'UNE SOLIDE CULTURE DE LA SÉCURITÉ

Priorité absolue de skeyes et fondement de sa culture d'entreprise, la sécurité est sans cesse analysée et améliorée via un monitoring permanent et une analyse rigoureuse et formalisée des événements et incidents (*Safety Related Occurrences* – SRO) ainsi que par la promotion de leur signalement systématique.

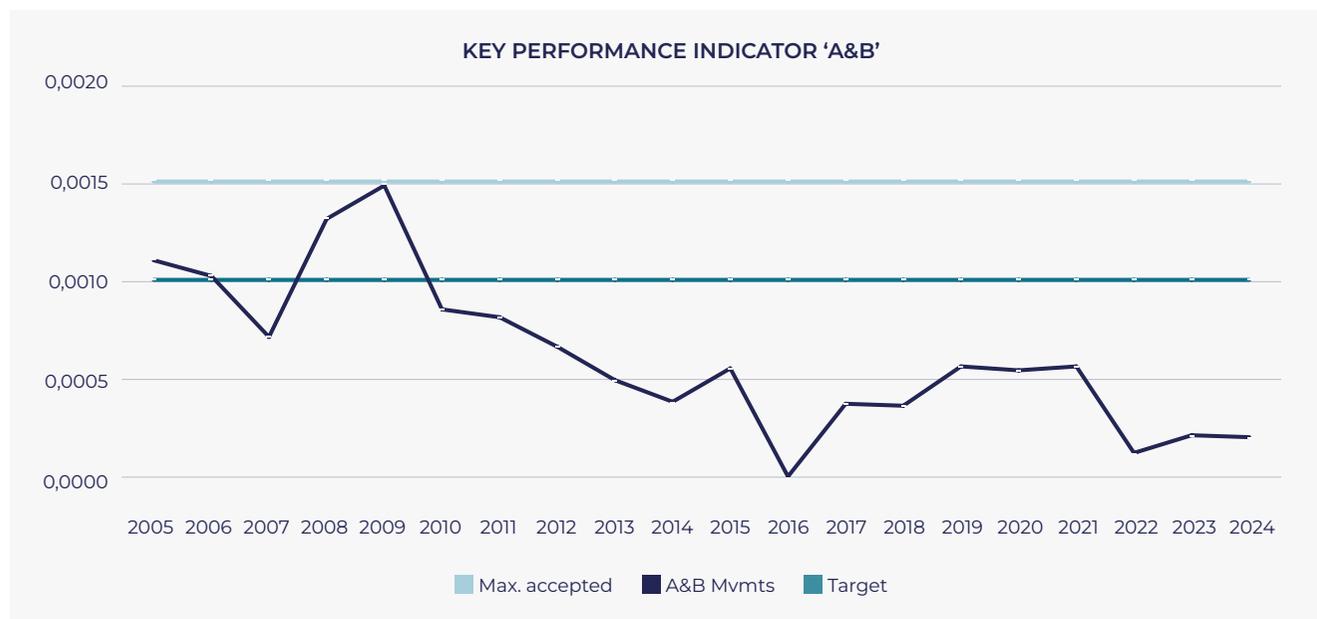
Le nombre de SRO rapportés par les contrôleurs aériens pour l'année 2024 s'élève à 1.730, soit une légère diminution de 1% des événements signalés par les équipes opérationnelles. 239 signalements ont par ailleurs été reçus en 2024 de compagnies aériennes, d'aéroports, d'autres fournisseurs de services de navigation aérienne et de la DGTa poursuivant ainsi la tendance à l'augmentation du nombre de rapports. La communication de ces rapports externes, très utiles pour l'analyse des événements, a été stimulée par des échanges d'information plus étroits entre skeyes, les compagnies aériennes, les clubs et écoles d'aviation. Il y a 10 ans, il y avait deux fois moins de rapports d'événements venant de sources externes.

Bien entendu, comme le nombre d'événements signalés est proportionnel au volume de trafic, le nombre de rapports d'événement par 100.000 mouvements constitue un critère plus précis pour évaluer la progression du signalement des SRO. Ce taux est en recul de 3% par rapport à 2023 avec un trafic en hausse de 4%. Il y a eu 178 signalements en 2024 contre 184 en 2023. Mais le nombre de rapports en fonction du trafic reste relativement stable depuis quelques années alors qu'il a été multiplié par 3 en dix ans et par 10 depuis 2010 ! Cela s'explique par le fait que les SRO sont rapportés bien plus systématiquement qu'avant et que le signalement d'incident a atteint un niveau élevé de maturité démontrant que la culture de la sécurité est bien ancrée dans les services opérationnels de skeyes.

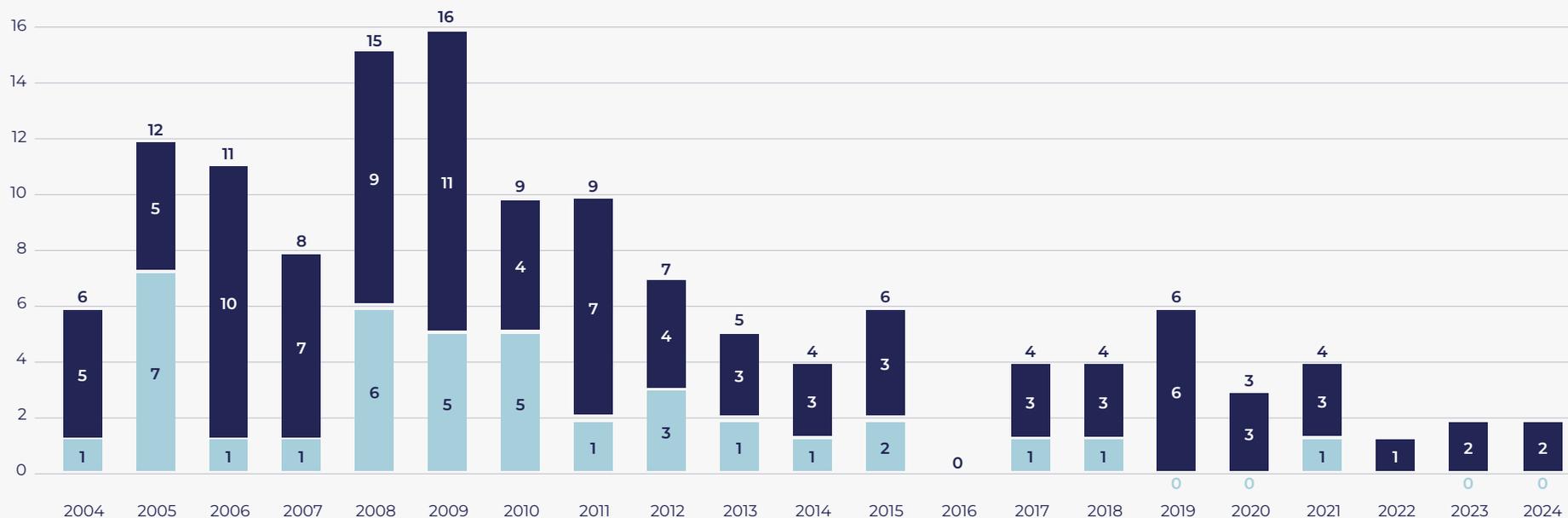
Après analyse de ces signalements d'événements, le nombre de SRO total pour l'année 2024 s'élève à 1.617 contre 1.646 en 2023, soit une diminution de 2%.

RESPONSABILITÉ DE SKEYES ET SÉVÉRITÉ DES INCIDENTS

Dans la grande majorité de ces événements liés à la sécurité, skeyes ne porte aucune responsabilité. L'implication de skeyes n'a été établie que pour 132 de ces événements, soit 8% du nombre total de SRO signalés en 2024 (7% en 2023).



NOMBRE D'INCIDENTS SRO A ET B - 2004-2024



Cette proportion reste stable d'année en année, montrant le fort engagement de skeyes pour la sécurité et l'excellence opérationnelle.

Au niveau de la sévérité des 132 événements impliquant skeyes, 102 sont de catégorie E et sont donc considérés comme n'ayant aucun impact sur le niveau de sécurité, 28 sont de catégorie C (significatifs), 2 événements sont de catégorie B (majeurs) et aucun événement de la catégorie A, la plus sévère, n'est à déplorer en 2024 et ce pour la 3^e année consécutive.

Encore une fois, l'année écoulée est couronnée par une performance remarquable en matière de sécurité qui est le fruit du travail quotidien des contrôleurs aériens et de l'ensemble du personnel de skeyes dont la priorité absolue est la sécurité. De manière plus structurelle, le système de gestion de la sécurité (SMS ou *Safety Management System*) déployé dans tous les départements opérationnels de l'entreprise ainsi que la culture de signalement ouverte et omniprésente et le concept de la *Just Culture* portent leurs

fruits. Ces derniers permettent de récolter un maximum de données pour analyse et d'aborder la sécurité de manière proactive, réactive, systématique et formalisée et offrent en permanence la sécurité. Le SMS a désormais atteint un niveau de maturité élevé chez skeyes.

MATURITÉ DU SMS : AU-DELÀ DES STANDARDS DE PERFORMANCE EUROPÉENS

Chez skeyes, notre engagement à maintenir les normes de sécurité les plus élevées nous a aidés à réaliser encore des progrès significatifs en 2024 en dépassant les objectifs européens en matière de gestion de la sécurité. La réglementation européenne fixe des attentes claires pour les prestataires de services de navigation aérienne, en se concentrant sur cinq objectifs clés : la politique et les objectifs de sécurité, la gestion des risques de sécurité, l'assurance

de la sécurité, la promotion de la sécurité et la culture de la sécurité. Ces objectifs sont divisés en sous-domaines et rassemblés sous l'indicateur EoSM – *Effectiveness of Safety Management* - pour cette 3^e période de référence (2019-2024) du Ciel unique européen.

Pour renforcer son système de gestion de la sécurité, skeyes s'est concentrée sur dix domaines d'étude spécifiques en 2024, afin d'accroître son niveau de maturité dans ces domaines clés. Les progrès ont été soumis à l'autorité belge de surveillance des services de navigation aérienne (BSA-ANS) pour examen, et si la demande est approuvée, skeyes dépassera les objectifs européens minimaux dans 19 domaines d'étude contre 11 en 2023.

Cette réussite place skeyes en bonne position pour la nouvelle période de référence européenne, qui a débuté en 2025 et se poursuivra jusqu'en 2029. En restant à l'avant-garde de ces normes, nous nous assurons que skeyes continue d'être un leader en matière de sécurité et qu'elle est parfaitement préparée pour l'avenir.

TYPES D'ÉVÉNEMENTS LES PLUS FRÉQUENTS SIGNALÉS EN 2024 : TENDANCES ET OBSERVATIONS

En 2024, deux des trois catégories d'événements les plus signalés n'ont aucun rapport avec la mission de skeyes, mais doivent obligatoirement être signalés en vertu de la réglementation européenne.

Les interférences avec la faune sauvage arrivent comme d'habitude en tête de liste avec 420 événements, reflétant les défis continus dans la gestion de l'activité des oiseaux et de la faune à proximité des aéroports.

Les intrusions dans l'espace aérien par des aéronefs de l'aviation générale, militaire ou d'État arrivent en deuxième position, avec 178 rapports, soit une augmentation de 8% par rapport à 2023.

Les problèmes techniques avec les aéronefs, la plupart du temps toujours signalés directement par les pilotes, occupent la troisième place avec 127 rapports en 2024.

Une autre préoccupation récurrente est l'aveuglement des pilotes avec des pointeurs laser, qui se classe en

quatrième position avec 94 rapports. Il est encourageant de constater que ce chiffre est en baisse de 10% après trois années consécutives d'augmentation des incidents. Il est intéressant de noter que ce type d'incident a occupé la 1^{re} place de 2010 à 2015 avec plus de 200 événements rapportés par an. La diminution récente enregistrée en 2024 montre que les mesures d'application peuvent avoir un impact.

Les déviations par rapport aux procédures ATM sont restées stables en 5^e position, avec 87 rapports (contre 84 en 2023).

Les déviations par rapport aux autorisations ATC ont connu une baisse significative de 20%, passant de 101 cas en 2023 à 81 en 2024 - une tendance positive reflétant une meilleure adhésion aux instructions ATC.

Ces informations nous aident à affiner en permanence nos stratégies de sécurité et à collaborer avec les parties prenantes pour faire face aux risques émergents.

MAINTENIR LES DISTANCES DE SÉCURITÉ

La mission principale des contrôleurs aériens de skeyes est de veiller à maintenir des distances de sécurité entre les aéronefs. Le non-respect des séparations minimales

implique souvent directement le contrôle aérien et peut mener à des incidents sévères (A et B). Si l'on déplore une augmentation de 31% de ces événements en 2024 (67 événements) par rapport à 2023 (51 événements), aucun d'eux n'a été classé comme incident de sécurité des catégories les plus sévères (A et B), ce qui signifie qu'ils n'ont pas eu d'impact sur le niveau de sécurité global.

Pour 2024, l'implication de skeyes a été confirmée pour 59 de ces occurrences (soit 88%), reflétant une tendance vers de meilleurs détection et signalement de ce type d'incident plutôt qu'une diminution de la sécurité.

INCURSIONS DE PISTE : FOCUS SUR LA PRÉVENTION

Les incursions de piste demeurent une préoccupation majeure dans la gestion du trafic aérien.

En 2024, 37 incursions de piste ont été signalées, contre 44 l'année précédente et 42 en 2022. Cependant, la majorité de ces incursions, qui peuvent concerner tant des véhicules que des aéronefs, ne relève pas de la responsabilité du contrôle aérien mais se sont produites suite à une erreur d'un autre intervenant sur l'aéroport. En 2024, l'implication de skeyes dans ces événements n'a été confirmée que pour 10 de ces incursions, soulignant les performances remarquables de skeyes dans les opérations au sol. En outre, sur les 6 incursions de piste relevées à l'aéroport d'Anvers en 2024, aucune n'implique la responsabilité de skeyes.

Un facteur clé dans cette évolution positive a été la mise en service opérationnelle des applications de l'*Advanced Surface Movement Guidance and Control System* (A-SMGCS) fournies par l'Airport Movement System (AMS) de skeyes aux aéroports de Charleroi et Liège. Les filets de sécurité intégrés au système fournissent des alertes en temps réel et améliorent la conscience situationnelle qui contribue significativement à prévenir les incursions de piste et à relever la sécurité des opérations au sol.

LES ACTIVITÉS DE DRONES DANS L'ESPACE CONTRÔLÉ

Le nombre de vols de drones non autorisés dans l'espace contrôlé a sensiblement diminué en 2024 avec seulement 8 incidents signalés, tous par des pilotes. Cette diminution de 69% met en évidence les résultats du renforcement réglementaire et de la conscientisation des utilisateurs. Cette tendance positive réduit les risques associés aux activités de drones dans l'espace contrôlé.



PARTAGER POUR AMÉLIORER

Le partage d'information, la diffusion des connaissances, des expériences et des bonnes pratiques forment l'essence même de la sécurité. Sans ce partage, il n'y a pas d'amélioration possible.

Depuis sa création, la *Safety Management Unit* a mis en place des espaces pour partager les résultats de ses analyses – anonymisés - avec ses clients et parties prenantes.

Avec ses clients principaux bien sûr : les six aéroports et les compagnies aériennes comme Brussels Airlines, TUI ou encore DHL avec lesquels nous avons formé des groupes de travail centrés sur la sécurité qui se réunissent sur une base régulière. Mais aussi avec les autres prestataires de services européens et les autorités belges de l'aviation civile (DGTA, BSA) ainsi que les militaires.

skeyes veille à ce que la diffusion de ses résultats d'investigation, de ses recherches et avancées en matière de sécurité touchent l'ensemble de ses parties prenantes – compagnies aériennes, clubs d'aviation et école de pilotage - et entretient des contacts directs en cas d'incident.

skeyes participe aussi aux activités du *Network Manager* (EUROCONTROL) dans le développement de nouveaux outils, l'échange de résultats d'investigation via EVAIR ou dans la définition du top 5 des risques de sécurité.

BUSINESS CONTINUITY ET GESTION DES RISQUES

Le 4^e contrat de gestion de skeyes souligne la nécessité d'une stratégie globale en matière de risques pour garantir son niveau de maturité en matière de sécurité. Cette stratégie est basée sur une approche intégrée et intégrale, qui constitue le fondement de la culture du risque, de la gestion du risque d'entreprise et de la gestion de crise de skeyes.

La BSA a confirmé en 2022 le niveau de maturité accru des capacités de réaction aux situations d'urgence, qui garantissent une transition ordonnée et efficace entre les opérations normales et les opérations d'urgence, ainsi que le retour aux opérations normales.

Le maintien d'un niveau de maturité accru est essentiel pour skeyes et est assuré par un examen et des exercices annuels des capacités d'intervention en cas d'urgence. En 2024, skeyes s'est particulièrement concentrée sur un exercice réussi, basé sur les risques, de ses capacités à gérer les crises de cybersécurité en vue de renforcer la résilience et d'établir une gouvernance efficace.

En outre, skeyes a intégré son plan d'intervention d'urgence avec les plans des parties prenantes, assurant un alignement mutuel et contribuant à leur mise en œuvre efficace, soulignant que la gestion des parties prenantes est considérée comme une pierre angulaire essentielle dans le développement d'une préparation robuste aux crises.

CYBERSECURITÉ

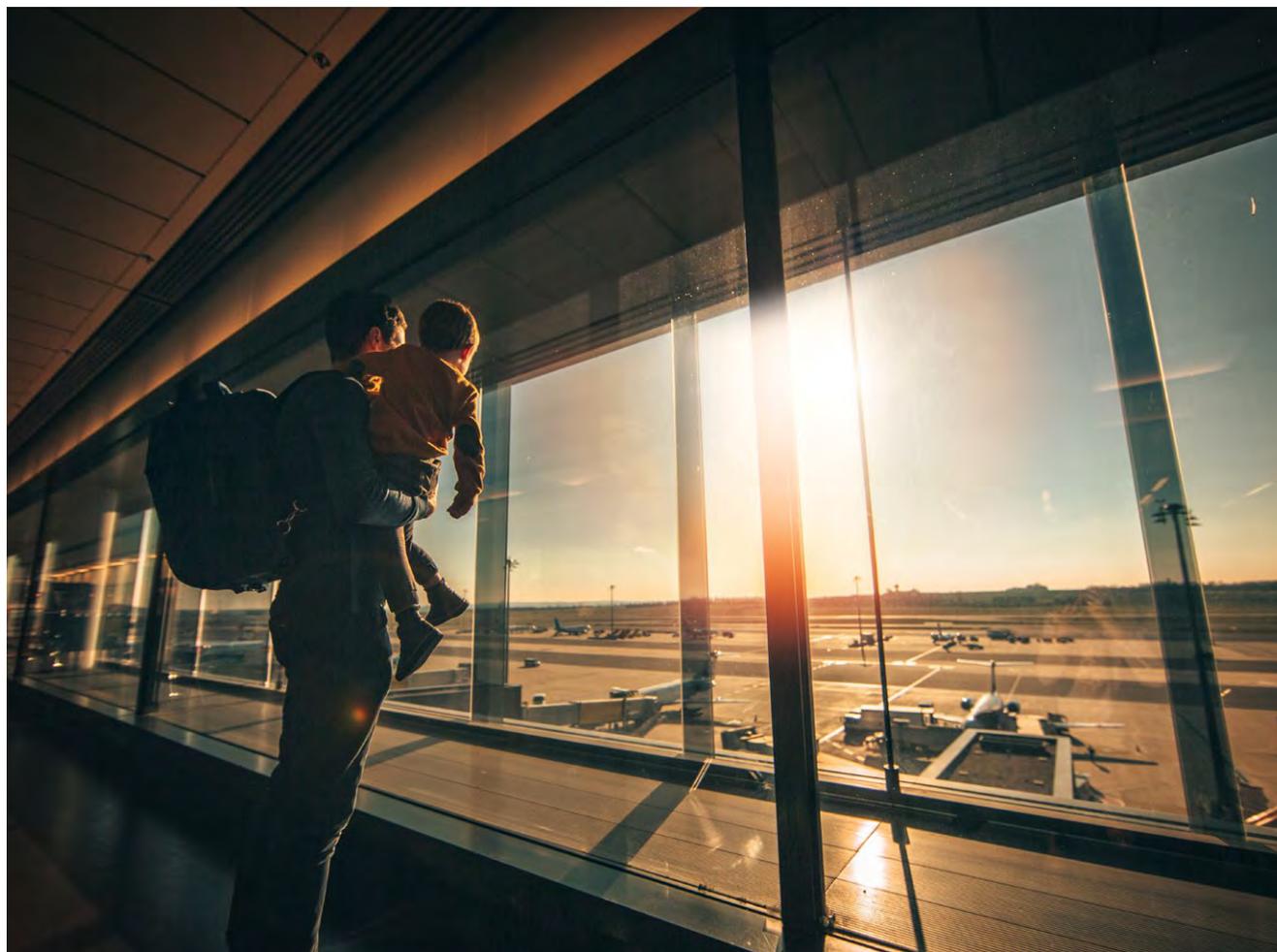
L'accomplissement de la mission de skeyes au quotidien repose bien sûr sur les compétences et l'expertise de son personnel mais aussi sur de nombreux outils et systèmes informatiques qui traitent et échangent des données avec l'extérieur. L'intégrité de ces systèmes est une condition sine qua non pour que la sécurité du trafic aérien puisse être garantie à tout moment.

C'est pourquoi skeyes a fait de la cybersécurité une priorité dans la gestion de son infrastructure informatique.

Le dernier audit conduit en novembre 2022 était un audit de certification ISO-27001, au cours duquel skeyes s'est vue confirmer la certification ISO-27001 pour son système de gestion de la sécurité.

Grâce à cette certification, skeyes est en bonne voie pour se conformer au règlement européen (EU) 2023/203 préparé par l'AESA concernant « les exigences en matière de gestion des risques liés à la sécurité de l'information susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne ». Ce règlement entrera en vigueur début 2026.

En 2024, skeyes a finalisé son plan stratégique pour la sécurité qui a été présenté au Conseil d'administration. Il comprend des mesures pour maintenir le niveau de sécurité le plus élevé dans un contexte international plus tendu avec des menaces croissantes sur la cybersécurité.



4. PONCTUALITÉ : PRÉOCCUPATION MAJEURE POUR NOS CLIENTS

La ponctualité dépend de nombreux facteurs et de nombreux intervenants dans la chaîne de l'aviation qui relie le point de départ d'un avion, depuis la gestion de son plan de vol, à son arrivée à l'aéroport de destination.

L'intervention des prestataires de services de navigation aérienne dans la ponctualité *En route* des vols reflète leur capacité à répondre à la demande de trafic sans recourir à des régulations qui vont créer du délai en amont de la chaîne.

Aux aéroports, l'échange d'information entre tous les maillons de la chaîne est primordial pour assurer des atterrissages et décollages en temps et en heure. Comme trop de facteurs interviennent dans la ponctualité du départ d'un avion, la performance des prestataires de service de navigation aérienne en matière de retard aux aéroports ne concerne que les arrivées.

skeyes contribue toutefois à la ponctualité globale du réseau aérien en agissant sur les avions au départ. Grâce à son application AMS – *Airport Movement System* – elle met à la disposition de tous les intervenants les outils pour optimiser la coordination et assurer la plus grande ponctualité aux départs.

Que ce soit pour le trafic *En route* ou les arrivées aux aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne peuvent influencer sur certains facteurs intervenant dans la ponctualité. Ces facteurs sont regroupés sous l'acronyme CRSTMP (C-Capacity, R-Routing, S-Staffing, T-Equipment, M-Airspace management, P-Special events). D'autres facteurs – comme la météo – échappent par contre à tout contrôle. On fait donc la distinction entre le retard toutes causes confondues et le retard pour causes CRSTMP.

En tant que membre du FABEC, skeyes doit apporter une contribution individuelle chiffrée à la performance globale du FABEC en termes de capacité *En route* comme prévu dans le plan de performance de la 3^e période de référence (2019-2024). L'indicateur étant le retard ATFM *En route* moyen par vol toutes causes confondues. Par ailleurs, skeyes doit également atteindre un objectif de ponctualité des arrivées à l'aéroport de Bruxelles National.

La ponctualité est une performance particulièrement importante pour les compagnies aériennes et pour les aéroports. Pour les premières, elle est synonyme



d'optimisation des coûts ; pour les seconds, elle contribue à l'image et à l'efficacité de l'aéroport et au-delà, à son attractivité. Étant donné l'importance de la ponctualité pour ses clients, skeyes s'attache à contribuer positivement à la ponctualité du réseau aéronautique et à délivrer le meilleur service en la matière.

Cet engagement se reflète une nouvelle fois dans les résultats. Globalement, skeyes a géré 99,4% des vols de manière ponctuelle en 2024, stabilisant d'année en année une performance de haut niveau. Le FABEC a géré de manière ponctuelle 94% des vols en 2023.

PONCTUALITÉ EN ROUTE : OBJECTIF ATTEINT ET MEILLEURE PERFORMANCE DU FABEC

L'indicateur de performance en matière de ponctualité *En route* est le retard ATFM *En route* moyen par vol. L'indicateur englobe toutes les causes de retard et pas seulement les causes que le contrôle aérien peut maîtriser (CRSTMP). L'objectif pour skeyes, qui est une contribution à l'objectif global du FABEC, a été fixé à 0,12 minute par vol pour l'année 2024. Le retard *En route* généré par skeyes s'est limité à 0,08 minute par vol toutes causes confondues – soit 4,8 secondes. L'objectif est donc atteint et skeyes signe la meilleure performance du FABEC ex aequo avec LVNL.

À titre indicatif, si l'on tient uniquement compte des causes CRSTMP, le retard ATFM moyen par vol se limite à 0,06 minute, soit 3,6 secondes.

Tant pour le retard *En route* toutes causes confondues que pour celui limité aux causes CRSTMP, on note une diminution par rapport à 2023 de 0,6 seconde par vol. Si cette amélioration peut paraître anodine à première vue, en la multipliant par le nombre de vols *En route* contrôlés par le centre CANAC 2, skeyes a pu épargner à ses clients plus de 5.800 minutes de retard supplémentaires.

Les sept prestataires de services de navigation aérienne réunis au sein du bloc fonctionnel FABEC ont ensemble généré en 2024 un retard *En route* moyen de 1,64 minutes par vol toutes causes confondues. Pour rencontrer l'objectif ambitieux consigné dans son plan de performance, le FABEC aurait dû limiter son retard à 0,37 minute par vol. Bien que l'objectif ne soit pas atteint, le FABEC a pu maîtriser le retard généré par l'ATM dans son espace aérien puisqu'il a été réduit de 0,46 minutes par vol par rapport à 2023.

Les causes externes ont joué un rôle sensible car le retard pour causes CRSTMP du FABEC se limite à 1,04 minutes par vol.

Si en 2023 le retard enregistré par le FABEC était légèrement supérieur à la moyenne de la zone ECAC, ce n'est plus le cas en 2024, et ce même si le FABEC concentre plus de 50% du trafic européen, ce qui rend plus ardue la gestion de la ponctualité. Dans la zone des pays membres de l'ECAC, le retard moyen par vol a atteint 2,10 minutes. Il s'agit de la moins bonne performance depuis la mise en place du SES en 2009.

LES CAUSES DU RETARD EN ROUTE EN 2024

Concernant skeyes, le retard aurait pu être encore bien plus limité car 64% du délai généré par le centre CANAC 2 en 2024 a été accumulé lors de la mise à jour technique des systèmes de contrôle aérien MLU 2 les 19 et 20 octobre. Cet événement, qui a généré un retard tout à fait normal, constitue une cause CRSTMP. Nous pouvons tout de même insister sur le fait que la capacité – c'est-à-dire, l'effectif de contrôleurs aériens qui permet de répondre à la demande de trafic – n'a joué aucun rôle dans le retard *En route* en 2024. La capacité est pourtant restée la 1^{re} cause de retard dans la zone ECAC. La politique de recrutement continue de contrôleurs aériens que skeyes a mise en œuvre depuis plusieurs années porte ses fruits.

Du côté des causes sur lesquelles skeyes n'a pas de prise, la météo a constitué un facteur dominant en 2024, à hauteur de 22% du retard *En route* global.

EUROCONTROL a souligné dans son rapport sur le trafic 2024 que le facteur météo tend à peser de plus en plus lourd dans les causes de retard *En route*. Il y a d'ailleurs eu, en 2024,

une augmentation de 50% des alertes météo dans la zone des membres de l'agence. Cette augmentation gonfle à 80% par rapport à 2019. Signe visible du changement climatique qui s'amorce et qui fait craindre une multiplication des phénomènes météorologiques extrêmes.

CONTRIBUTION DU SERVICE MÉTÉO DE SKEYES À LA PERFORMANCE DU RÉSEAU

Le service Météo de skeyes a soutenu EUROCONTROL, le gestionnaire du réseau (*Network Manager*), pendant l'été 2024 en jouant le rôle de coordinateur du *Cross Border Convection Forecast* (CBCF) qui est passé en phase opérationnelle. Le CBCF est une prévision transfrontalière de phénomènes convectifs qui peuvent avoir un impact sur l'aviation. Le CBCF est le fruit d'une collaboration entre 25 services météorologiques européens.

La prévision et la gestion des situations de temps convectif sont vitales pour réduire autant que possible l'impact de ce type de phénomènes météo sur le réseau et donc aussi pour augmenter l'efficacité globale.

PONCTUALITÉ À BRUXELLES NATIONAL

Brussels Airport est le seul aéroport belge pour lequel un objectif de performance est inscrit dans le plan de performance du FABEC pour la 3^e période de référence du Ciel unique européen (2020-2024). Cet objectif concerne le retard d'arrivée ATFM par vol. Seul le retard d'arrivée constitue un objectif valable pour mesurer la performance du contrôle aérien, car trop de facteurs – comme les services aéroportuaires au sol et de gestion des passagers – influencent la ponctualité au départ d'un avion. Pour 2024, l'objectif est de ne pas dépasser un retard d'arrivée de 1,08 minute par vol toutes causes confondues à Brussels Airport. Avec seulement 0,28 (0,43 en 2023) minute de retard d'arrivée par vol – soit moins de 17 secondes – skeyes atteint son objectif, améliore son score de 2023 et contribue positivement à l'attractivité de l'aéroport national.

Pour ne pas déroger à la règle, les causes externes – comme les conditions météo – ont été prépondérantes dans le retard d'arrivée à Brussels Airport. Après exclusion de celles-ci, qui ont représenté 91% des causes de retard dans les arrivées en 2024, le retard pour causes CRSTMP n'est plus que de 0,02 minute par arrivée, soit 1,2 secondes.

La météo a pesé pour 64% du retard d'arrivée global et la deuxième cause (27%), externe elle aussi, est attribuable à la capacité aéroportuaire. Les causes CRSTMP – qui impliquent skeyes et ont représenté 9% des causes globales de retard à Brussels Airport - ont diminué de 29% par rapport à 2023.

5. RÉDUIRE L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

skeyes est engagée depuis de nombreuses années dans la réduction de l'impact environnemental tant au niveau de la gestion du trafic aérien, dans toutes les phases de vol, que de son propre fonctionnement.

Elle agit aussi en faveur de la promotion de l'énergie éolienne en validant de nouvelles implantations sur la base de leur impact potentiel sur les équipements de navigation aérienne et sur le trafic aérien.

OBJECTIF ENVIRONNEMENT : L'EFFICACITÉ HORIZONTALE DES VOLS EN ROUTE

La réduction de l'impact de l'aviation sur l'environnement est l'un des objectifs de la législation européenne du Ciel unique. Le plan de performance du FABEC prévoit donc un indicateur de performance qui consiste à mesurer l'efficacité horizontale des vols *En route* (KEA – Key Performance Environment Indicator based on Actual trajectory). Cet indicateur se base sur une méthode de calcul pour comparer la trajectoire effective suivie par un avion, la trajectoire planifiée dans le plan de vol et la route la plus courte fournie par le *Network Manager*. Il en résulte un score qui correspond à l'inefficacité horizontale des vols dans l'espace aérien belgo-luxembourgeois (inférieur géré par skeyes et supérieur géré par le centre MUAC de Maastricht).

Pour cet indicateur de performance, l'objectif à atteindre, dans l'espace aérien dont la Belgique est responsable, est de ne pas avoir plus de 3% d'inefficacité horizontale des vols. En 2024, ce score d'inefficacité a été légèrement supérieur avec 3,48%. Il s'agit d'une amélioration par rapport à 2023 où cette performance était de 3,59%. L'espace aérien sous la responsabilité de la Belgique, géré par skeyes (jusqu'à 24.500 pieds) et le centre MUAC (au-dessus de 24.500 pieds), a atteint dès lors 96,52% d'efficacité en 2024.

Le FABEC dans son ensemble a réalisé un meilleur score que la Belgique avec 3,08% d'inefficacité, en progression aussi par rapport à 2023 (3,17%).

Pour skeyes, la marge de manœuvre pour améliorer l'efficacité horizontale des vols est limitée en raison de la structure de l'espace aérien qu'elle gère : de taille réduite, complexe et limité à l'espace aérien inférieur, ce qui exclut l'application du *Free Route Airspace*.

skeyes prend néanmoins toutes les initiatives pour optimiser l'efficacité horizontale des vols *En route* en renforçant la



coopération avec les militaires et le partage de l'espace aérien au moyen de l'application du *Flexible Use of Airspace*.

Même si la pression due au trafic est encore inférieure à ce qu'elle était dans la période pré-COVID, ce qui peut faciliter la gestion des routes directes, il faut souligner que tant skeyes que le FABEC ont nettement amélioré leur score par rapport à cette période. En 2019, les scores du FABEC et de skeyes étaient respectivement de 3,32% et de 3,87%.

Cette performance est d'autant plus remarquable qu'au niveau européen, le score d'inefficacité est moins bon qu'en 2019, alors que dans le FABEC et en Belgique, nous avons fait mieux. Suite à la reprise du trafic quasi achevée aujourd'hui, le FABEC et la Belgique se comportent mieux que le reste de l'Europe.

Au-delà de l'indicateur de performance du Ciel unique européen, les actions de skeyes en faveur de l'environnement sont reprises dans son *Environmental Action Plan* et concernent la réduction de la consommation de carburant dans toutes les phases de vol et notamment à l'atterrissage.



ATTERRISSAGES VERTS

La CDO (*Continuous Descent Operation*) – appelée aussi atterrissage vert – est une opération dans laquelle l'avion descend de façon continue, dans la mesure du possible avec une puissance moteur minimale, en fonction des caractéristiques du vol et de la situation du trafic aérien. Ceci permet une réduction à la fois des nuisances sonores, de la consommation de kérosène et des émissions de gaz à effet de serre.

La CDO est une technique de vol facilitée par le contrôle aérien, mais dont l'application ou non reste entre les mains du pilote.

Le monitoring et la promotion des CDOs est systématiquement ajoutée à l'agenda des meetings Airport CEM (*Collaborative Environmental Management*).

Pour les statistiques CDO, de nouveaux critères ont été définis et appliqués depuis 2023 afin de ne prendre en compte que les arrivées pertinentes pour les CDO. Le total des arrivées pertinentes pour la CDO est donc inférieur au nombre total d'arrivées.

En 2024, la proportion d'arrivées ayant bénéficié d'une CDO à Brussels Airport a augmenté d'1,3% par rapport à 2023 pour atteindre 81%.

Une légère augmentation dans l'application des CDO qui a aussi été relevée à l'aéroport de Charleroi où 73% des atterrissages ont suivi une procédure CDO en 2024 (+1,5%).

L'augmentation est plus franche à Liege airport qui a comptabilisé 69% d'atterrissages verts en 2024 contre 62% en 2023.

skeyes se tourne également vers l'avenir et a développé de nouveaux indicateurs environnementaux pour les CDO, en étroite collaboration avec les partenaires de la CEM, afin d'améliorer le niveau d'analyse des performances en matière d'atterrissages verts. Le « temps moyen de mise en palier sous une altitude » (10 000 ft, 6 000 ft et 3 000 ft) surveille donc le temps passé par les avions en palier, que nous cherchons à réduire pour éviter toute consommation supplémentaire inutile de carburant pendant les approches.

Parallèlement aux atterrissages verts, skeyes améliore sans cesse ses procédures et poursuit des projets afin d'amé-

liorer la structure de l'espace aérien belge et sa gestion, notamment avec la Défense. Cette gestion conjointe permettra une utilisation optimale de l'espace aérien pour les usages tant civil que militaire.

RÉDUIRE LA CONSOMMATION DES AVIONS AU SOL

À Brussels Airport en 2024, 93,8% des avions ont reçu l'autorisation d'allumer leurs moteurs dans l'horaire prévu (TSAT – *Target Start-up Approval Time*). C'est une très légère amélioration de 0,2% par rapport à 2023.

98,2% des avions à Brussels Airport ont effectué leur déplacement entre la piste et leur stand dans un temps inférieur au temps moyen nécessaire (VTT – *Variable Taxi Time*). Il s'agit d'une légère amélioration de 0,5%.

COOPÉRER POUR UNE AVIATION DURABLE

FABEC

2024 a été une année clé puisqu'elle a marqué la réorganisation réussie des ANSP de la FABEC sous la présidence de notre CEO, M. Johan Decuyper. Cette restructuration a été jugée nécessaire en raison de l'évolution du contexte externe de la gestion du trafic aérien et du changement de priorités qui en découle pour toutes les parties prenantes de la gestion du trafic aérien.

La réorganisation du FABEC met particulièrement l'accent sur l'exploitation et la gestion durables de l'espace aérien, en intégrant pleinement la durabilité environnementale dans toutes les opérations et tous les développements. Il s'agit notamment d'assurer l'efficacité des vols militaires, de répondre aux demandes de nouveaux équipements et de nouvelles missions, et de se conformer aux exigences du système de performance du Ciel unique européen tout en maintenant la sécurité et l'efficacité économique.

skeyes collabore régulièrement avec ses partenaires du FABEC au sein du groupe de travail permanent du FABEC *Environment Standing Committee*, dans le but d'identifier des actions permettant de mieux répondre aux obligations légales européennes communes, d'améliorer le cadre réglementaire relatif aux objectifs environnementaux et de se préparer aux nouvelles responsabilités en matière d'environnement.

COLLABORATIVE ENVIRONMENTAL MANAGEMENT (CEM)

skeyes réfléchit aussi avec ses partenaires à des stratégies à mettre en place pour améliorer la performance environ-

nementale. C'est l'objectif du *Collaborative Environmental Management* (CEM). Il s'agit de renforcer la coopération avec les compagnies aériennes et les aéroports afin de prendre des initiatives communes qui réduisent l'impact environnemental des opérations aéroportuaires.

Lancé à Brussels Airport en 2018, en 2020 à Liège et en 2021 à Charleroi sur la base d'une collaboration avec skeyes, le CEM a livré de très bons résultats parmi lesquels l'amélioration des atterrissages verts (CDO), la réduction des mises en attente à basse altitude, le roulage à moteur unique sur les voies de circulation de l'aéroport...

PERFORMANCE BASED NAVIGATION

La *Performance Based Navigation* (PBN) constitue l'avenir de la navigation aérienne. Elle est fondée sur la technologie des satellites alors que la navigation aérienne conventionnelle est basée sur des balises et des équipements au sol. Couplée à des technologies embarquées, la navigation par satellite permet aux aéronefs de suivre des trajectoires très précises de point en point (*waypoints*), aussi bien latéralement que verticalement.

Sur la base des lignes directrices de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de la réglementation européenne, un plan national de mise en œuvre et de transition PBN a été élaboré. Ce plan présente la stratégie pour passer de la navigation conventionnelle à la navigation PBN.

Ce plan est composé de deux phases :

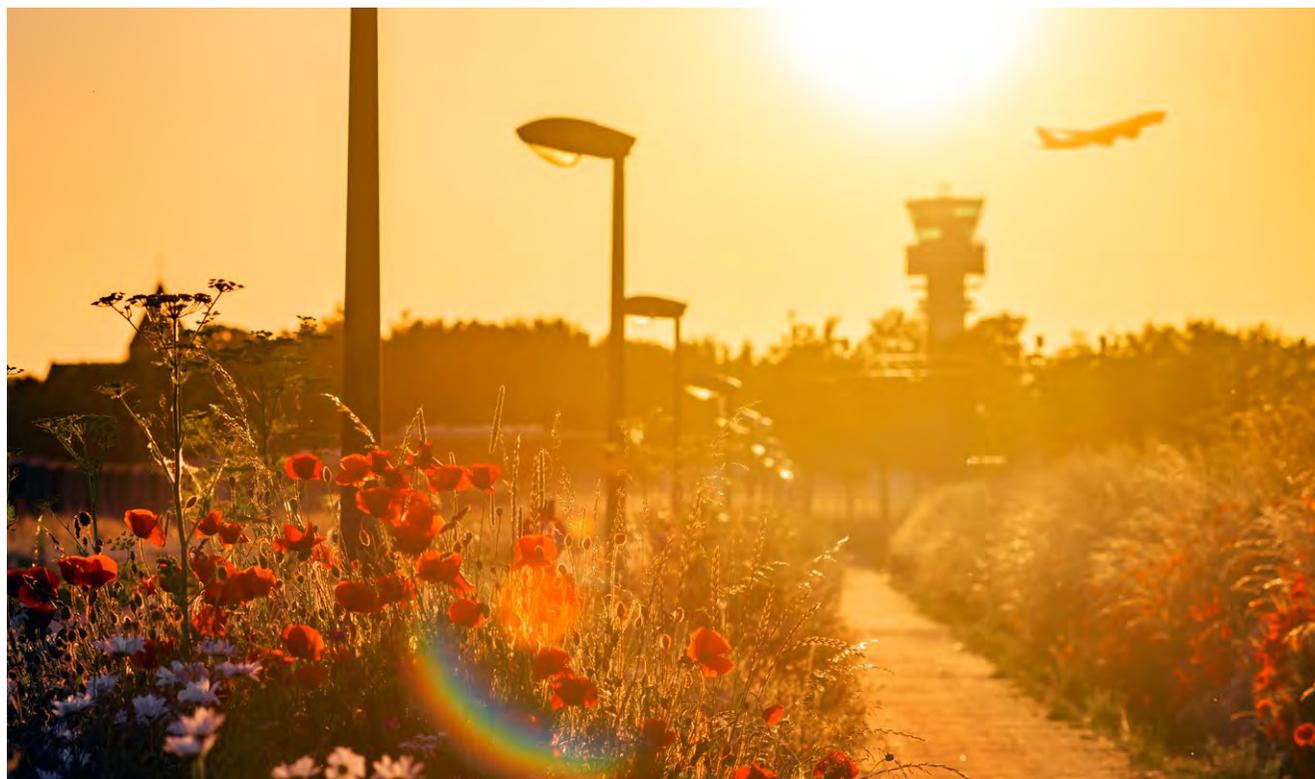
La première phase du plan consiste à introduire des environnements conformes à la PBN dans tous les aéroports publics belges. Pour ce faire, les procédures conventionnelles sont remplacées par des procédures RNAV1 et RNP APCH.

Comme un avion consomme beaucoup de carburant lors des manœuvres à basse altitude, optimiser les approches apporte rapidement des bénéfices importants en termes environnementaux.

En 2022, la première phase du plan était en cours dans les aéroports de Charleroi et de Liège. Elle a été lancée en 2023 dans les aéroports de Bruxelles, d'Anvers et d'Ostende.

L'objectif de la deuxième phase est de faire des aéroports belges des environnements PBN complets. Toutes les procédures conventionnelles - à moins qu'elles ne soient nécessaires pour la redondance - seront retirées et le réseau opérationnel minimum (MON) sera établi.

Un travail soutenu de finalisation et d'implémentation des procédures a été fourni en 2024 et l'aéroport de Brussels South Charleroi rejoindra début 2025 Liège Airport et Kortrijk Airport en tant qu'environnement aéroportuaire entièrement conforme à la norme PBN.



La PBN, plus précise et plus flexible que la navigation conventionnelle, entraînera des bénéfices pour la sécurité, l'efficacité économique et bien sûr l'environnement, tant pour la réduction des émissions que pour celle du bruit.

Il convient de noter que la fixation des procédures de vol relève des compétences du ministre de la Mobilité. La publication des procédures PBN s'effectue sous l'égide de l'État. Chaque publication de procédure requiert l'autorisation du ministre ou du Directeur-général de la DGTA.

STARGATE - PROCÉDURES D'APPROCHE À BRUSSELS AIRPORT

Toujours dans les procédures d'approche RNP - *Required Navigation Performance* - le projet STARGATE de Brussels Airport auquel participe skeyes et qui est co-financé par l'Union européenne dans le cadre du programme *European Green Deal*.

L'un des avantages par rapport à l'approche traditionnelle aux instruments (*Instrument Landing System - ILS*) est la plus grande prévisibilité, grâce à une série de *waypoints* donnés à l'avance par le contrôleur aérien, de la trajectoire de descente par les pilotes qui peuvent donc optimiser le profil de descente continue (CDO).

Une première série de tests avait été effectuée en 2022 durant laquelle les procédures RNP avaient été promues auprès des compagnies aériennes. Des enseignements ont pu en être tirés et une seconde série de tests a été lancée de novembre 2023 à février 2024 pendant laquelle l'utilisation des procédures RNP a été intensifiée. Le rapport final a été publié en octobre 2024. Ce rapport fait état de mesures de bruit opérées par Brussels Airport Company ainsi que d'évaluations d'économie de carburant réalisées par trois des compagnies participant au CEM (Brussels Airlines, TUI, EAT-DHL).

HERON : UN PROJET D'ENVERGURE POUR L'EFFICACITÉ ENVIRONNEMENTALE

skeyes est aussi impliquée dans un projet d'envergure, réunissant des ANSP, des compagnies aériennes et l'industrie et financé par l'UE dans le cadre du programme SESAR, le projet HERON (*Highly Efficient Green Operations*). Le projet HERON vise un ensemble d'objectifs ambitieux pour réduire les émissions de CO₂ dues au transport aérien et à proposer des mesures de réduction, notamment des opérations aériennes plus efficaces, tant dans les airs qu'au sol.

En collaboration avec Brussels Airport Company, et avec le soutien technique d'EUROCONTROL et d'Airbus, skeyes, en tant que coordinatrice du projet, validera la solution ISGS (*Increased Second Glide Slope*) à l'aéroport de Bruxelles. L'objectif est de réduire le bruit des atterrissages grâce à un angle de descente plus élevé. Les essais qui se déroulent en deux phases dans un environnement pleinement opérationnel à Brussels Airport ont débuté en 2024 et se poursuivront en 2025.

LABEL GREENATM : RECONNAISSANCE INTERNATIONALE RENOUVELÉE

La *Civil Air Navigation Services Organisation* (CANSO), l'association professionnelle mondiale représentant le secteur de la gestion du trafic aérien, a décerné à skeyes, en novembre 2024 pour la deuxième année consécutive, le niveau 3 de son programme d'accréditation environnementale GreenATM. Ce label est attribué aux prestataires de services de navigation aérienne qui s'efforcent de réduire à la fois leur impact sur l'environnement et les émissions des usagers de l'espace aérien qu'ils contrôlent. skeyes est l'un des premiers prestataires de services de navigation aérienne à obtenir ce label en Europe.

Ce renouvellement du label de niveau 3 confirme que skeyes prend des mesures structurelles et mesurables pour une navigation aérienne durable. Actuellement, le niveau 3 est le plus haut niveau atteint dans le secteur de la navigation aérienne, mais skeyes ambitionne d'accéder au niveau 5 dans un avenir proche.

CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DE L'ÉNERGIE ÉOLIENNE

Une autre façon pour skeyes d'agir en faveur de l'environnement consiste à faciliter la coexistence du parc de production d'énergie éolienne et de la sécurité du trafic aérien.

Concrètement, l'objectif est de pouvoir autoriser l'installation

de plus d'éoliennes à des distances d'équipements de gestion du trafic aérien plus réduites qu'aujourd'hui. skeyes agit sur deux fronts pour réaliser cet objectif : d'une part, en déployant des nouvelles technologies radar plus robustes face aux effets négatifs des éoliennes et d'autre part, en réduisant drastiquement et rationnellement le nombre de sites radar via un partage des infrastructures entre skeyes et la Défense ainsi que le nombre de balises de navigation aux aéroports.

En 2024, 570 dossiers ont été déposés pour la construction d'une nouvelle éolienne. Il s'agit d'une augmentation de 24% par rapport à 2023.

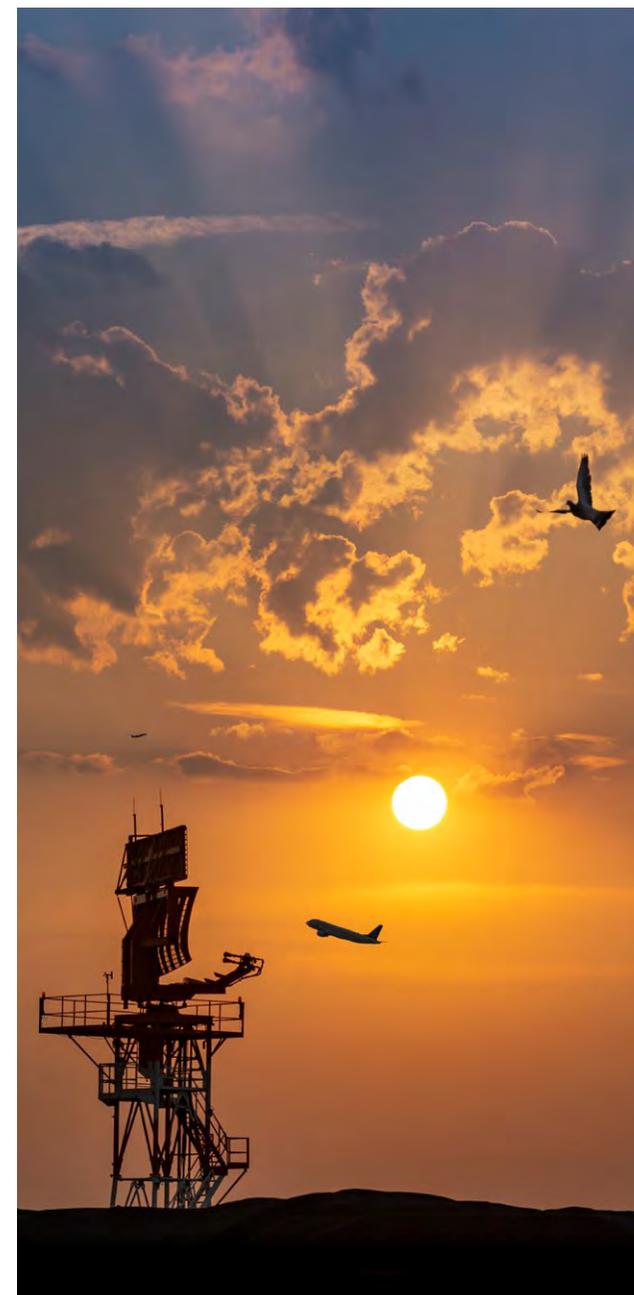
Chaque dossier déposé fait l'objet d'une analyse minutieuse et skeyes a donné une évaluation positive pour 305 dossiers en 2024.

Le Gouvernement fédéral a déjà accordé à skeyes une subvention de 6,75 millions €. Conformément aux dispositions de l'arrêté royal, skeyes a soumis une feuille de route au ministre de la Mobilité en janvier 2023 visant à étendre les énergies renouvelables dans notre pays afin d'atteindre une capacité supplémentaire de 1,5 gigawatt.

Concrètement, en 2023, une étude a été réalisée afin d'examiner comment les zones de protection pourraient être adaptées, en tenant compte des dimensions toujours plus grandes des éoliennes.

Après l'approbation par le Gouvernement, le 3 mai dernier, de la feuille de route commune, skeyes et la Défense ont présenté, le 20 juin 2024, leur initiative commune au secteur belge de l'énergie éolienne afin de permettre la production d'énergie éolienne sur un plus grand nombre de sites tout en respectant la sécurité de l'espace aérien à tout moment et en priorité.

En outre, skeyes mise en parallèle sur le déploiement d'un système d'antennes fixes placées sur tout le territoire et où les positions des avions peuvent être déterminées par triangulation (Wide Area Multilateration (WAM)). Ce système utilise des antennes dont le fonctionnement est fondamentalement différent de celui des radars coopératifs et qui sont beaucoup moins sensibles aux interférences générées par les éoliennes. Le déploiement de la WAM augmentera donc la robustesse du réseau de surveillance. En 2024, skeyes a travaillé sur la mise en œuvre des antennes autour de Liège, qui est la zone la plus avancée en la matière, ainsi qu'au déploiement du réseau sur l'ensemble du territoire. En décembre, skeyes a attribué le marché pour le nouveau système de multilatération.



RECYCLER, MOBILISER, RÉUTILISER POUR RÉDUIRE L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

Au niveau de la gestion de l'entreprise et de son fonctionnement, des initiatives sont également prises pour réduire l'empreinte écologique de skeyes. Chaque pas en avant dans ce domaine participe à la construction d'un monde plus durable.

Début 2020, le Conseil d'administration avait fixé des objectifs afin de rendre le parc automobile plus écologique (5% de véhicules verts en 2020, 15% en 2021 et 50% en 2025). Il avait été également décidé de ne plus acquérir de nouveaux véhicules diesel.

L'objectif de 2025 est d'ores et déjà dépassé puisque les véhicules écologiques (électriques, hybrides et CNG) représentaient en 2024 pas moins de 74% du parc automobile total de l'entreprise, soit une augmentation de 9% par rapport à 2023. La part des seuls véhicules électriques représente 57% du parc total, contre 49% en 2023 -. skeyes continuera à investir dans le renouvellement de ses véhicules pour rendre son parc automobile de plus en plus écologique.

skeyes cherche aussi à stimuler l'usage de véhicules électriques privés par ses collaborateurs. Quatre bornes de recharge ont été adaptées pour permettre la recharge de véhicules privés. Sept nouvelles bornes ont par ailleurs été installées portant leur nombre sur le site à trente. Parallèlement à cela, l'étude pour augmenter la capacité de recharge sur le site a été démarrée afin de pouvoir offrir plus de bornes sur le site.

Ne misant pas tout sur la voiture électrique, skeyes a mis en place un programme de location longue durée de vélos pour le personnel. Cette initiative « *Bike leasing* » encourage des déplacements domicile-travail plus sains et joue un rôle crucial dans la réduction de l'empreinte carbone liée à la mobilité. En soutenant le transport durable, skeyes minimise l'impact environnemental des déplacements domicile-travail. Actuellement, environ 15% des employés de skeyes se déplacent à vélo, et nous sommes convaincus que ce programme incitera encore plus de personnes à se joindre à cet effort collectif pour la réduction de l'empreinte écologique.

Depuis son installation sur le site de Steenokkerzeel, skeyes met un service de navettes depuis la gare de Brussels Airport à disposition des ses collaborateurs venant au travail en train. Depuis le 1^{er} janvier 2024, ce service de navettes utilise exclusivement des véhicules électriques.

Dans la réduction de sa consommation d'énergie, skeyes a réalisé des progrès importants en 2024 :

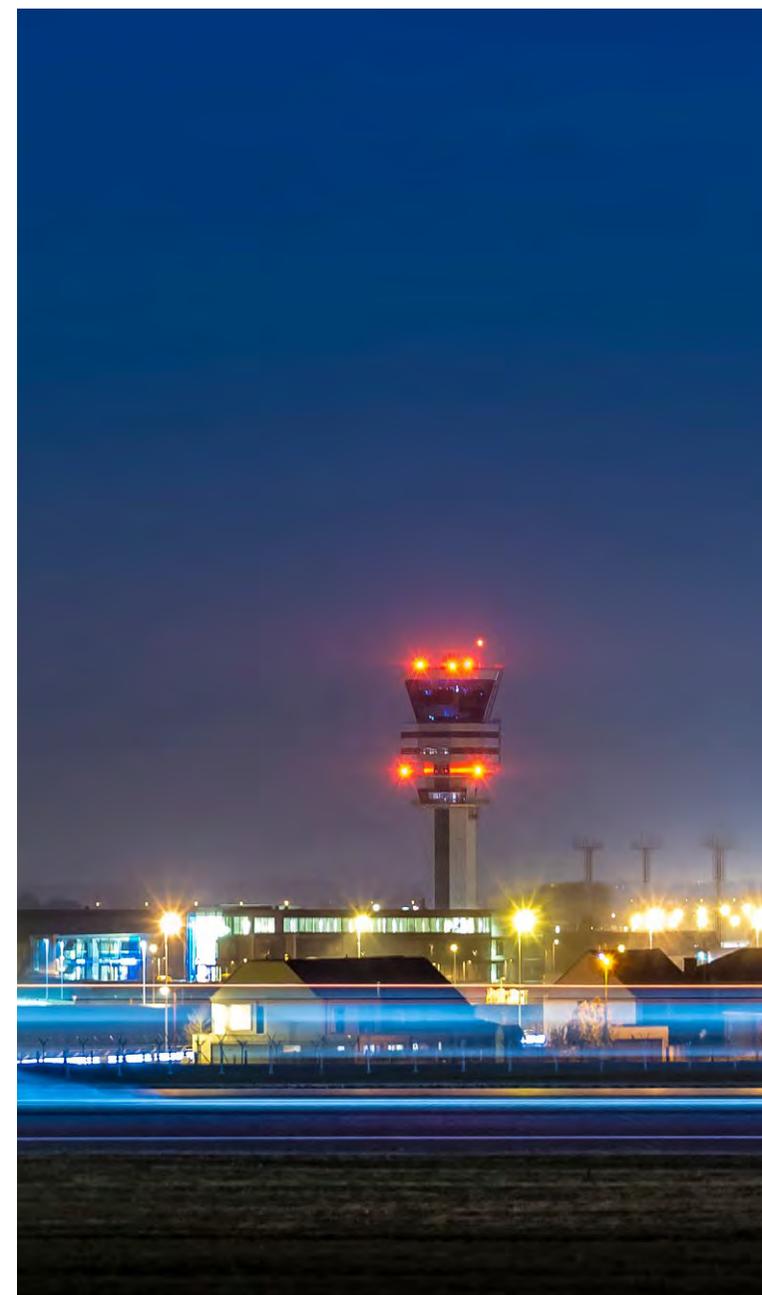
Un bureau d'étude a été mandaté pour préparer les travaux de rénovation des vitrages et du toit du centre de contrôle aérien CANAC 2. Pourvus d'une meilleure isolation, ces nouveaux éléments, dont l'installation est prévue en 2027, permettront d'être conformes aux normes futures d'efficacité énergétique des bâtiments.

La chaudière à gaz qui assure le chauffage de trois bâtiments sur six sur le site de skeyes à Steenokkerzeel sera remplacée par un système de pompe à chaleur qui sera à même de récupérer la chaleur dégagée par les data centres de skeyes afin de chauffer ou refroidir les bâtiments. Des tests ont été effectués sur le bâtiment du centre CANAC 2 dès octobre 2024. Les résultats promettent de spectaculaires économies d'énergie. Sur la base de ces tests et évaluations, ce système sera prochainement étendu aux autres bâtiments.

Le remplacement des anciennes armatures à ampoules économiques par des LED qui consomment encore beaucoup moins s'est également poursuivi en 2024 avec l'installation de près de 1000 points d'éclairage LED.

Depuis 2017, skeyes a noué un partenariat avec Out of Use, une organisation spécialisée dans la gestion responsable des déchets électroniques. Cette collaboration a permis d'obtenir des résultats remarquables. De 2021 à 2024, un total de 39 tonnes de déchets électroniques a été collecté, dont 38 tonnes ont été recyclées et près d'une tonne réutilisée. Ces efforts ont permis d'éviter 98 tonnes d'émissions de CO₂, dont 15 tonnes juste en 2024.

La prolifération des plastiques et leur décomposition en particules microscopiques est devenu un problème environnemental majeur. skeyes a décidé il y a quelques années de promouvoir l'utilisation de contenants réutilisables pour ses distributeurs et fontaine d'eau en faisant appel à la société Dripl qui installe des distributeurs de boissons et d'eau et envoie un rapport sur la consommation. Ainsi, 154.335 contenants ont été économisés en 2024 chez skeyes.





6. INNOVER ET COOPÉRER

skeyes est très active avec ses partenaires internationaux du secteur de l'aviation. Elle est notamment impliquée dans des projets du programme SESAR (*Single European Sky ATM Research*), le pilier technologique du Ciel unique européen qui vise à améliorer la gestion de l'espace aérien par une modernisation et une harmonisation des technologies et des systèmes de l'*Air Traffic Management*.

Le programme SESAR s'articule depuis quelques années autour de deux phases : l'innovation et le déploiement. skeyes est impliquée dans plusieurs projets intégrés à ces deux phases. Depuis 2015, skeyes fait partie du *SESAR Deployment Framework Partnership* dans lequel tous les acteurs opérationnels mettent en œuvre, avec l'aide de subsides européens, les solutions développées dans la phase d'innovation du programme SESAR. Jusqu'à aujourd'hui, dix projets de skeyes ont été subsidiés dans la phase de déploiement du programme.

Dans la phase d'innovation, six projets ont été subsidiés dont deux sont encore en cours : BURDI et HERON.

Le projet HERON, déjà évoqué plus haut, vise à procéder à un ensemble de développements et de tests pour réduire les retards de vol, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ en permettant des opérations de descente continue et en optimisant les trajectoires.

La participation de skeyes dans ce projet d'envergure consiste à valider, avec notre partenaire Brussels Airport, l'introduction de l'*ISGS (Increased Second Glide Slopes)* afin de faciliter les approches CDO et réduire le bruit. Les avions descendraient avec un angle de descente de 3,2° à 3,5° au lieu de 3°. Les premiers tests et démonstrations dans un environnement opérationnel ont débuté en 2024 et se poursuivent en 2025.

L'autre projet phare de la phase d'innovation du programme SESAR concerne un secteur qui est amené à se développer de manière exponentielle dans les années à venir : les drones avec le projet BURDI.

DRONES ET U-SPACE : DES SERVICES NUMÉRIQUES POUR SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT

D'année en année, le nombre d'opérations de drones - également appelés systèmes aériens sans pilote (*Unmanned Aerial System – UAS*) - dans l'espace aérien belge augmente. 2024 se distingue des années précédentes par les mesures claires prises pour passer à des déploiements opération-

nels efficaces après des années de projets et de tests. En tant que gestionnaire de l'espace aérien civil contrôlé et *Common Information Service Provider (CISP)*, skeyes soutient cette évolution en développant un cadre opérationnel. Les diverses installations de *drone-in-a-box*, notamment à Courtrai et dans ses environs, pour soutenir les activités de la police et des pompiers, en sont un bon exemple.

En 2024, dans les CTR gérées par skeyes et dans la RMZ de Courtrai, 16 381 autorisations ont été délivrées, soit une augmentation de 6% par rapport à 2023. Celles-ci ont été délivrées par le biais de la plateforme *Drone & Aerial Activities (DAA)*, qui est la version actualisée de l'ancienne *Drone Service Application (DSA)*.

Cette mise à jour permet à skeyes d'appliquer les connaissances acquises en matière de numérisation et d'automatisation pour soutenir des opérations de vol spécifiques dans l'espace aérien de l'aviation habitée.

En prévision de la poursuite du déploiement des applications BVLOS (*Beyond Visual Line of Sight*), l'outil DAA mis à jour a permis la séparation stratégique des opérations de drones.

Afin de soutenir le haut degré de numérisation et d'automatisation dans l'*U-space*, une grande quantité de données spécifiques est nécessaire. skeyes a été désignée, par Arrêté royal, pour assumer cette tâche en tant que *Common Information Service Provider (CISP)*. Après le développement de la plate-forme numérique au cours de l'année 2024, des efforts sont déployés pour 2025 afin d'obtenir la certification pour fournir ces services.

BURDI, PASSAGE À L'OPÉRATIONNEL

En novembre 2022, le projet européen BURDI (*BeNe U-space Reference Design Implementation*) a été lancé avec skeyes, désignée en tant que coordinatrice, et un consortium composé de 17 partenaires. L'objectif de ce projet est de mettre en œuvre le tout premier espace aérien *U-space* en Belgique. Après avoir développé une première méthode de travail opérationnelle en 2023, 2024 a vu le lancement des opérations effectives. Dans la zone portuaire d'Anvers, les différents partenaires de BURDI ont commencé à mener des opérations régulières.

Outre les vols, le développement de l'espace aérien s'est poursuivi. Après avoir effectué les analyses de risques nécessaires, un mécanisme de coordination a été mis en place, pour la première fois en Europe. Ce mécanisme a permis à diverses organisations de parties prenantes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'industrie des drones, de contribuer ensemble et en concertation aux modalités de ce nouveau type d'espace aérien.



UN DRONE POUR INSPECTER LES SYSTÈMES CNS

L'utilisation de drones pour effectuer les inspections et tests de l'infrastructure de Communication, Navigation et Surveillance comporte de nombreux avantages. Plus flexible et plus légère, l'utilisation de drones permet de réduire le nombre de vols d'inspection et donc de diminuer les coûts et préserver la capacité des aéroports. skeyes a fait l'acquisition d'un drone spécialisé dès 2021, a mis au point les procédures pour son usage en 2022 et a démarré les inspections opérationnelles en 2023.

skeyes a encore étendu les vols d'inspection par drone CNS de ses systèmes ILS en 2024. Les résultats des mesures seront conservés, comme l'exige l'OACI, pendant deux ans afin de prouver la corrélation avec les données d'inspection en vol régulières pour les ILS. L'objectif est de pouvoir réduire le nombre d'heures d'inspection en vol et donc de réduire son impact opérationnel. Les résultats sont déjà

prometteurs. Le drone est également déjà utilisé, dans la mesure du possible, pour remplacer les mesures au sol de la trajectoire de descente de l'ILS.

Pour les étalonnages précédant le remplacement des ILS à Ostende et Liège, le drone a été utilisé, ce qui a permis de réduire le nombre de vols d'étalonnage. Des mesures périodiques par drone ont été programmées dans le programme de maintenance du DVOR/DME et ont contribué à la mise en œuvre d'actions correctives.

En collaboration avec SkeyDrone, la filiale de skeyes, des travaux sont en cours pour faire évoluer le cadre réglementaire belge vers les réglementations de l'UE en préparant et en soumettant une évaluation des risques opérationnels spécifiques (SORA) afin de faciliter la poursuite du déploiement des inspections par drone dans les autres ILS et aéroports.

L'ESPACE AÉRIEN LE PLUS EFFICACE ET DURABLE AU MONDE

Une nouvelle version du document de base, l'European ATM Master Plan 2025, est sortie en décembre 2024. Sous la direction de SESAR 3 Joint Undertaking, le plan présente une vision ambitieuse visant à ériger l'espace aérien européen comme le plus efficace et le plus respectueux de l'environnement au monde d'ici 2045. Pour y parvenir, le Master Plan a élaboré une feuille de route complète pour la numérisation et la modernisation des systèmes ATM européens, en mettant l'accent sur l'optimisation des trajectoires, la connectivité des données, l'automatisation, la coopération homme-machine et la configuration dynamique de l'espace aérien.

L'un des apports majeurs du nouveau plan est l'introduction d'un nouveau modèle de prestation de services pour la gestion du trafic aérien en Europe. Plus rapide, plus unifié et plus collaboratif, il s'appuie sur les meilleures pratiques d'autres secteurs et intègre des outils informatiques innovants.

Le plan comprend également dix objectifs de déploiement stratégique (SDOs) visant à renforcer la sécurité, à augmenter la capacité, à améliorer la durabilité environnementale et à permettre de nouvelles solutions de mobilité aérienne. Les principaux domaines de développement comprennent les opérations avancées basées sur la trajectoire, l'amélioration de la connectivité air-sol et les plateformes aéroportuaires d'avenir.

TOURS NUMÉRIQUES : L'AVENIR DIGITAL DU CONTRÔLE AÉRIEN PREND FORME

skeyes poursuit son projet d'équipement des aéroports belges avec des tours numériques (*Digital Towers – DiTo*),

pour travailler sur l'efficacité, la flexibilité et la résilience des services de navigation aérienne.

2023 avait vu l'érection du mât portant les caméras de SAAB, notre fournisseur et partenaire, à plus de 40 mètres de hauteur à l'aéroport de Liège. Avec l'érection d'un mât de 33 mètres à l'aéroport de Charleroi, l'installation et la configuration du centre de testing sur le site de Steenokkerzeel, le projet avance dans la concrétisation de ses ambitions. Les deux modules de contrôle des aéroports wallons se trouvent maintenant simulés dans un environnement qui permet aux contrôleurs aériens, aux équipes techniques et météo de procéder à tous les tests nécessaires et de préparer la mise en opération.

skeyes est également soucieuse d'accompagner toutes les parties prenantes dans ce changement important et continue ses sessions régulières d'information pour répondre à toutes les questions et inquiétudes qui pourraient émerger.

EFFICACITÉ ET SÉCURITÉ DE LA TRANSMISSION DE DONNÉES NUMÉRIQUES

Si en 2023, skeyes a prolongé son contrat de service pour le NewPENS (*New pan-European Network Service*) jusqu'en 2028 intégrant un réseau hautement résilient, fiable et sécurisé pour l'échange de flux de données aéronautiques avec ses partenaires externes, elle s'est attachée en 2024 à déployer son réseau de communication numérique interne (*WAN – Wide Area Network*). Ce réseau doit assurer une connectivité performante, sécurisée et fiable entre les différents sites de skeyes. Il repose sur plusieurs itinéraires et fournisseurs, ce qui le rend plus robuste face aux pannes et aux imprévus.

Pensé pour évoluer avec les besoins de l'entreprise, le WAN peut facilement accueillir de nouveaux sites et supporter une demande croissante en bande passante. C'est un atout majeur pour des applications comme les tours numériques, qui consomment beaucoup de données en raison du volume d'images vidéo en temps réel transmises sur le réseau.

Afin d'assurer un fonctionnement fluide et sécurisé, le WAN sépare les différents types de données – comme les données radar ou météorologiques par exemple - en plusieurs circuits indépendants. Ainsi, chaque flux reste isolé des autres, évitant toute interférence et renforçant la fiabilité de l'ensemble du système.

Conforme aux normes de cybersécurité les plus strictes, notamment en matière de chiffrement des données, ce réseau

constitue une base solide pour les opérations de skeyes.

La première phase du projet (WAN-A) a été déployée avec succès en 2024, permettant de commencer la transition progressive des systèmes vers cette nouvelle infrastructure. La seconde phase (WAN-B) devrait être mise en service d'ici la fin de l'année 2025.

SYSTÈMES ATM : MISE À JOUR RÉUSSIE

Dans la salle opérationnelle du centre de contrôle CANAC 2 ainsi que dans les tours de contrôle des aéroports, les contrôleurs aériens disposent d'une multitude d'informations et données qui sont traitées par des systèmes ATM (*Air Traffic Management*) et affichées dans des applications sur les écrans de leur console.

Deux systèmes de traitement de données coexistent et interagissent. Le premier, l'Eurocat, a été fourni par Thales ATM et équipe les services opérationnels depuis le lancement du centre CANAC 2 en 2009. L'autre, l'*Airport Movement System* (AMS), est un système développé en interne qui fournit aux contrôleurs les outils de gestion du trafic aéroportuaire depuis 2005. Tous deux font l'objet d'améliorations permanentes et intègrent de nouveaux développements et technologies.

En 2022, skeyes a lancé l'important projet *Mid Life Upgrades 2* (MLU2) et 3 (MLU3) de mises à jour du système Eurocat de Thales. Ce projet clé représente une étape cruciale dans les efforts continus de skeyes pour répondre aux exigences réglementaires et à celles de l'industrie de l'aviation en constante évolution.

La mise à niveau (MLU2) du système ATM de Thales est entrée en service avec succès dans la nuit du 19 au 20 octobre 2024. Cette mise à niveau marque une étape importante dans la poursuite de la modernisation et de l'optimisation du système de contrôle du trafic aérien.

Un aspect clé de la MLU2 est la mise à jour fonctionnelle visant à connecter directement le système civil-militaire LARA (outil de gestion de l'espace aérien) au système principal Topsy de Thales. Les mises à jour de la MLU2 assurent également une meilleure protection des systèmes contre les cybermenaces.

Parallèlement à cela, skeyes prépare activement la MLU3, qui sera prête pour une utilisation opérationnelle à la fin de l'année 2028.

L'objectif de la MLU3 est triple :

Tout d'abord, elle assurera la conformité avec les réglementations européennes et les plus hauts standards internationaux du secteur.

Ensuite, la MLU3 permettra la pleine intégration entre les opérations civiles et militaires, améliorant ainsi l'efficacité et la coordination.

Enfin, elle préparera skeyes à relever les défis opérationnels qui se posent au secteur de l'aviation : de l'augmentation du volume du trafic aérien à l'intégration de technologies émergentes telles que les drones. La MLU3 nous préparera à relever ces défis en dotant nos systèmes de fonctionnalités avancées et d'une grande flexibilité.

Anticipant l'avenir à plus long terme, skeyes a lancé la procédure de passation de marché pour un nouveau système *Ultimate ATM*, concrétisant ainsi les objectifs stratégiques de skeyes pour un contrôle du trafic aérien à l'épreuve du temps.

7. LE DÉVELOPPEMENT DURABLE COMME LIGNE DE CONDUITE

En tant qu'organisation, skeyes est convaincue qu'un développement harmonieux doit prendre en compte les aspects humains, environnementaux et économiques. L'équilibre entre ces trois fondements est la clé non seulement pour assurer sa mission de service public avec la plus grande efficacité mais également pour contribuer à un monde plus juste, plus solidaire et respectueux des générations futures.

UNE ENTREPRISE CENTRÉE SUR L'HUMAIN

skeyes attache une grande importance au bien-être et au développement de son personnel. Les compétences internes de ses collaborateurs et collaboratrices et leur motivation représentent en effet son plus précieux capital. C'est donc tout naturellement que skeyes a poursuivi ses investissements dans les ressources humaines.

skeyes a engagé 97 nouveaux collaborateurs en 2024. Suite aux deux concours de recrutement de contrôleurs aériens organisés en 2023, 41 aspirants contrôleurs ont démarré leur formation en 2024.

Pour poursuivre le soutien aux équipes opérationnelles et préparer l'avenir, deux concours de recrutement ont à nouveau été organisés en 2024.

skeyes s'est également tournée vers des contrôleurs aériens expérimentés venus de l'étranger pour renforcer rapidement ses équipes opérationnelles. Pour ces nouvelles recrues ayant déjà de l'expérience, un programme appelé « senior ATCO » a été lancé à la fin de 2021.

Ainsi, en 2023, 4 ATCOs étrangers expérimentés ont été engagés pour suivre une formation leur permettant d'effectuer le travail opérationnel dans l'espace aérien de skeyes.

Au total, 19 ATCOs nouvellement formés sont venus renforcer les équipes opérationnelles effectives en 2024. Parmi eux, 15 sont issus des concours de recrutement et 4 sont des contrôleurs expérimentés venus de l'étranger.

skeyes comptait, au 31 décembre 2024, 982 collaborateurs (710 hommes et 272 femmes) contre 972 en 2023.



LA FORMATION, MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT

En partenariat avec sa filiale *Entry Point North Belgium* (EPNB), skeyes a organisé 146 sessions de simulation et a dispensé un total de 1272 jours de formation opérationnelle dans le domaine du contrôle aérien.

Pour renforcer la formation donnée aux nouveaux contrôleurs aériens, skeyes a une nouvelle fois proposé des sessions de coaching données par ses collaborateurs expérimentés. En 2024, 317 sessions de coaching ont été dispensées aux étudiants en parallèle à leur programme de formation de contrôleur aérien. Une collaboration étroite avec les collègues de la Défense a également eu lieu dans ce domaine.

Concernant les métiers techniques de skeyes, un total de 374 sessions de formation sur les systèmes et l'équipement ont réuni 1180 participants ATSEP (*Air Traffic Safety Electronics Personnel*).

PRENDRE À CŒUR SA RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE

skeyes démontre à travers la réalisation de ses projets stratégiques et ses performances son implication profonde et constante dans l'exécution et l'amélioration de sa mission de service public.

L'un des piliers de son efficacité réside dans ses initiatives en faveur du bien-être de ses collaborateurs et collaboratrices et du soutien qu'ils et elles reçoivent lors de différentes étapes de leur vie privée, dans l'organisation de l'équilibre avec leur vie professionnelle ou dans la promotion de leur santé. Toutes ces actions sont regroupées sous le programme « skeyes Benefits ».

Mais en tant qu'entreprise investie d'une mission de service public, skeyes souhaite encore élargir son rôle sociétal en contribuant positivement à des initiatives d'intérêt général et en prenant à cœur sa responsabilité sociétale.

Ainsi en 2024, skeyes a poursuivi sa coopération avec l'entreprise sociale internationale *Close the Gap* qui vise à réduire la fracture numérique en récoltant du matériel informatique de seconde main mais de haute qualité. Celui-ci permet de soutenir des projets (éducatifs, sociaux, médicaux) menés dans les pays émergents ou en voie de développement.

Une fois de plus, skeyes a eu le plaisir de participer à la journée d'action YOUCA (*Youth for Change and Action*), une initiative annuelle qui donne aux étudiants l'occasion de passer une journée à travailler dans diverses entreprises et



de faire don de leur salaire à des projets soutenant l'éducation des jeunes dans le monde entier. En 2024, les fonds récoltés grâce à YOUCA ont permis de soutenir des projets de jeunes au Burundi (*Spring Communities*) et à Gaza (TDP, *Theatre Day Productions*).

Plus proche de chez nous, skeyes a contribué aux projets caritatifs « Warmste Week » et « Viva for Life » qui apportent notamment un soutien aux enfants défavorisés en Belgique. À travers un défi sportif pour ses collaborateurs consistant à accumuler le plus de kilomètres possible à vélo entre le 16 et le 20 décembre 2024, skeyes a pu faire, à raison de 2€ par kilomètre parcouru, un don total de 15.000€ à ces organisations.

skeyes s'est associée à son fournisseur de service de restauration, Compass Group Belgium, pour soutenir l'Opération Thermos, une organisation à but non lucratif qui se consacre à l'aide alimentaire aux personnes dans le besoin. L'Opération Thermos distribue des repas chauds et complets tous les soirs, du 1^{er} novembre au 30 avril, à la station de métro Botanique à Bruxelles. En avril et en novembre, une équipe de bénévoles de skeyes et de Compass a préparé et distribué respectivement 186 et 200 repas chauds, offrant ainsi un soulagement immédiat aux personnes en difficulté.

En 2024, skeyes a réalisé des avancées significatives en matière de conservation de la biodiversité grâce à des partenariats avec Natagora et Natuurpunt. Notre engagement en faveur de la préservation de la biodiversité a été renforcé par un protocole d'accord signé par les CEO de skeyes, de Natagora et de Natuurpunt.

PROMOUVOIR LA DIVERSITÉ, L'INCLUSION ET LA RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DANS L'AVIATION

En 2024, skeyes a activement contribué à la promotion de la diversité, de l'équité et de l'inclusion (DEI) au sein de la gestion du trafic aérien par le biais d'une série d'ateliers et d'initiatives.

En mars, skeyes a participé à un atelier DEI à Dublin, organisé par AirNav Ireland, EUROCONTROL et l'AESA. Cet événement a permis d'évaluer les progrès réalisés dans le développement d'une boîte à outils DEI complète conçue pour aider les organisations de gestion du trafic aérien à intégrer des programmes DEI dans leur fonctionnement.

La Directive européenne sur les rapports de durabilité des entreprises (CSRD) publiée en 2022 dans le cadre de l'European Green Deal, vise à révolutionner les rapports de durabilité dans les entreprises de l'UE en imposant des informations non financières cohérentes et comparables. Compte tenu de l'impact environnemental du secteur de l'aviation, la directive revêt une importance particulière pour les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP).

CANSO a donc réuni un groupe informel d'ANSP, dont skeyes, ANA, Austrocontrol, LVNL, Skyguide, NATS et Enaire, afin d'organiser une série de webinaires consacrés à la responsabilité sociétale des entreprises (RSE), à la planification stratégique et aux exigences en matière d'information dans le cadre de la nouvelle directive de l'UE.

Le renouvellement de son label GreenATM de niveau 3

et l'implication de skeyes dans ces webinaires reflètent son engagement permanent en faveur du partage des connaissances et de l'avancement des pratiques de développement durable dans l'industrie aéronautique.

DES PARTENARIATS COMME GAGES D'EFFICACITÉ

Comme les maillons d'une chaîne, le monde de l'aviation rassemble beaucoup d'acteurs qui, chacun, ont leur rôle à jouer pour rendre le transport aérien sûr et efficace. Échanger et partager renforcent les maillons de la chaîne. Sur la base des informations reçues, chacun peut entreprendre ses propres actions d'amélioration et avoir un impact sur le niveau de performance de toute la chaîne.

C'est ce qu'encourage le 4^e contrat de gestion passé entre skeyes et l'État belge : plus de communication, plus de coopération au travers de plateformes dédiées.

Pour refléter cette volonté partagée entre skeyes et l'État, et coulée dans le contrat de gestion, le présent rapport d'activité est centré sur cette thématique comme l'évoque son intitulé « **Partnering for efficiency** ».

Ce renforcement passe par une formalisation des échanges d'informations avec les parties prenantes de skeyes sur les orientations stratégiques, opérationnelles et financières au travers de plateformes de coopération qui doivent se réunir au moins deux fois par an.

Après une préparation minutieuse du projet au cours de l'année 2024, la réception de Nouvel An 2025 pour les stakeholders a tenu lieu de cérémonie de lancement de cette coopération toujours plus étroite - sous le titre « skeyesConnect » - qui apportera à l'avenir des bénéfices conséquents.

Une communication et une coopération efficaces reposent aussi sur la connaissance des besoins et des contraintes de nos partenaires, clients et usagers.

Pour les identifier précisément, skeyes a réitéré son enquête de satisfaction auprès des utilisateurs en 2024.

Elle a poursuivi le développement d'une solution stable, continue et rigoureuse tant du point de vue des données et des informations à récolter auprès des usagers que de la mise en œuvre d'une communication bidirectionnelle constante.

Cette communication est notamment assurée par le biais de sa plateforme « Customer Portal » via laquelle les clients peuvent retrouver toutes les informations concernant les prestations de service de skeyes, les activités et les mises à jour sur les projets stratégiques.

8. EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

En 2019, une première version du plan de performance a été soumise pour la troisième période de référence (2020-2024). Comme documenté en détail dans l'annexe au chiffre d'affaires, le processus et le cadre du système de performance et de tarification ont été révisés à la suite de la crise du Covid par le règlement d'exécution (UE) n° 2020/1627 du 3 novembre 2020 relatif aux mesures exceptionnelles prises pour la troisième période de référence (2020-2024) du système de performance et de tarification dans le Ciel unique européen en raison de la pandémie de COVID-19.

Sur la base de la réglementation actualisée et compte tenu des attentes revues en matière de coûts et de trafic aérien, des révisions successives du plan de performance ont été soumises à la Commission. La dernière version soumise a été approuvée par la Commission à la fin de l'année 2023 et constituait également la base de la facturation en 2024.

Les augmentations de coûts prévues pour skeyes dans le plan de performance belgo-luxembourgeois approuvé sont justifiées par plusieurs éléments. D'une part, la crise du COVID a eu un impact majeur sur le secteur de l'aviation. Cependant, skeyes a continué à assurer la continuité des services pendant cette période difficile et à investir et à consentir des efforts en termes d'équipements, de personnel et de projets stratégiques. D'autre part, la crise énergétique et la situation macroéconomique ont entraîné des hausses de prix importantes, surtout en ce qui concerne les coûts énergétiques et les coûts de personnel en raison de l'indexation automatique des salaires. Enfin, skeyes est confrontée au vieillissement de la population des contrôleurs aériens, ce qui entraîne des coûts supplémentaires pour les contrôleurs aériens en disponibilité² et des coûts de recrutement et de formation pour de nouveaux contrôleurs aériens.

Fin 2024, le projet de plan de performance pour la 4^e période de référence (2025-2029) a été soumis à la Commission européenne. La décision de la Commission sur le plan soumis est attendue à la mi-avril 2025.



2. 23 APRIL 2017. – Arrêté royal déterminant à l'entreprise publique autonome Belgocontrol, les conditions d'octroi d'une disponibilité avec traitement d'attente et d'un congé préalable à la pension avec traitement d'attente.

DONNÉES FINANCIÈRES RELATIVES À L'EXERCICE 2024

| COMPTE DES RÉSULTATS EN '000 EUR | 2023 | 2024 | ÉVOLUTION |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|---------------|
| Chiffre d'affaires | 309.568 | 335.191 | 25.623 |
| Autres produits d'exploitation et produits d'exploitation non récurrents | 5.613 | 5.663 | 50 |
| Produits d'exploitation | 315.181 | 340.854 | 25.673 |
| Services et biens divers | 115.683 | 122.179 | 6.496 |
| Rémunérations, charges sociales et pensions | 177.818 | 182.783 | 4.965 |
| Amortissements, réductions de valeurs et provisions | 11.277 | 18.355 | 7.078 |
| Autres charges d'exploitation et charges d'exploitation non récurrentes | 3.594 | 5.624 | 2.030 |
| Charges d'exploitation | 308.371 | 328.940 | 20.569 |
| Résultat d'exploitation | 6.810 | 11.914 | 5.104 |
| Résultat financier | 2.259 | 3.469 | 1.210 |
| Provision pour impôts | 0 | 0 | 0 |
| Bénéfice de l'exercice | 9.069 | 15.382 | 6.314 |

CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires a augmenté de 25,7 millions €, cette croissance doit être appréciée au travers d'éléments non-récurrents relatifs à des adaptations de reconnaissance du chiffre d'affaires liés à l'approbation tardive du plan de performance pour la 3^e période de référence (2020-2024) par la Commission européenne. Nous renvoyons à l'explication détaillée figurant dans l'annexe aux comptes annuels.

Les corrections ponctuelles concernent principalement des adaptations du chiffre d'affaires de 2023 pour les mesures correctives appliquées à l'assiette coûts pour skeyes et MUAC dans le plan de performance de la RP3 concernant les investissements non réalisés dans le plan RP2.

En comparant les résultats normalisés entre les 2 périodes, l'augmentation du chiffre d'affaires de 13,8 millions € peut s'expliquer par la hausse du trafic aérien (+3% *En route* et +5% EBBR) directement liée à la reprise après la pandémie de Covid, partiellement compensée par un taux unitaire sur l'*En route* moins élevé (-1%).

COÛTS

L'augmentation des charges d'exploitation de 20,6 millions € (+7% par rapport à l'exercice précédent s'explique principalement par les éléments suivants :

- une augmentation dans les frais de personnel (+5 millions € ; +3%), due essentiellement à l'effet prorata temporis des 2 indexations en 2023 ayant plein effet en 2024 et l'indexation de juin 2024. En outre, le nombre de collaborateurs a augmenté (+20 FTE);
- la contribution à Eurocontrol a augmenté de 6,5 millions € pour l'exploitation de MUAC et de l'agence en 2024. Cette croissance a été atténuée par une note de crédit de 3,9 millions € pour l'exercice 2023 étant donné que les contributions versées étaient supérieures aux frais de fonctionnement réels en 2023;
- l'augmentation des frais généraux trouve son origine dans la croissance du support externe nécessaire pour mener à bien notre plan d'investissement, dans l'augmentation des frais de maintenance ainsi que des dépenses complémentaires en matière de sécurité.
- les amortissements, les réductions de valeur et les provisions ont augmenté de 7,1 millions € principalement en raison d'une croissance des amortissements pour 1,8 millions € consécutive à nos plans d'investissement antérieurs, de nouvelles provisions constituées pour 3,3 millions € ainsi que des provisions de 2023 extournées pour 2,6 millions €.

RÉSULTAT DE L'ANNÉE

Un bénéfice de 15,4 millions € a été réalisé en 2024, contre un bénéfice de 9,1 millions € en 2023. La hausse du résultat est la conséquence d'une hausse des produits d'exploitation de 25,7 millions €, soit +8,1%, alors que les charges d'exploitation n'ont augmenté que de 20,6 millions €, soit +6,7%.

Cependant, les résultats de 2023 sont marqués par des adaptations ponctuelles suite à l'évolution des hypothèses pour la reconnaissance du chiffre d'affaires, comme expliqué en détail dans l'annexe aux comptes annuels.

1. BILAN

ACTIF

Les actifs immobilisés ont augmenté de 19,8 millions €.

Cette augmentation est due à l'augmentation des investissements (36,3M), les amortissements cumulés (-15,2m) ainsi que les amortissements complémentaires enregistrés (-1,1m) en 2024 suite à une revue détaillée de notre portefeuille d'investissements.



Les immobilisations financières comprennent essentiellement les deux participations de skeyes dans ses filiales, à savoir :

- pour 50% dans le capital de la filiale SkeyDrone (5,6 millions €) ;
- pour 50% dans le capital d'EPNB (200 K€).

Les créances à plus d'un an ont diminué de 0,8 million €, comme prévu. Elles ont trait à l'A-SMGCS à Liège et à Charleroi, préfinancé par skeyes et mis en service opérationnel respectivement en mars 2021 et en juin 2022. La SOWAER le remboursera sur une période de 8 ans.

La diminution des créances à un an au plus (-0,9 million €) s'explique principalement par le fait que deux mois de facturation des *Terminal* dues à l'État belge restaient impayés à la fin de 2023 alors qu'à la fin de 2024 seulement un mois demeure impayé. Les redevances *Terminal* dues par l'État belge ont été entièrement facturées en 2024, ce qui n'avait pas été le cas en 2023.

La principale augmentation dans la rubrique des actifs circulants concerne les placements de trésorerie (+10 millions €) et les valeurs disponibles (-27,6 millions €). Ceci s'explique principalement par la combinaison d'investissements plus élevés, la facturation des mécanismes correcteurs relatifs au Covid et le remboursement de 20,7 millions € à l'État Belge.

Le mécanisme correcteur total tant pour les activités *En route* que *Terminal* s'élève à 195,4 millions € et découle de la différence entre les facturations aux compagnies aériennes et le chiffre d'affaires reconnu, sur la base du plan de performance approuvé. Cette différence (= mécanisme correcteur) a été enregistrée en créance sur les compagnies aériennes dans les comptes de régularisation. La plus grande partie de ce montant est relative à la période 2020-2021 (Covid) et sa facturation a démarré avec l'adoption du plan de performance RP3, pour une période de 7 ans. C'est cette facturation qui explique la diminution de 19,8 millions € par rapport à fin 2023.

| ACTIFS EN '000 EUR | 2023 | 2024 | ÉVOLUTION |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Immobilisations incorporelles | 132 | 72 | -60 |
| Immobilisations corporelles | 117.365 | 137.234 | 19.870 |
| Immobilisations financières | 5.815 | 5.797 | -19 |
| Actifs immobilisés | 123.312 | 143.103 | 19.791 |
| Créances à plus d'un an | 4.340 | 3.530 | -810 |
| Créances à un an au plus | 55.868 | 54.936 | -932 |
| Placements de trésorerie | 100.021 | 110.021 | 10.000 |
| Valeurs disponibles | 34.196 | 6.627 | -27.569 |
| Comptes de régularisation | 241.312 | 219.556 | -21.756 |
| Actifs circulants | 435.737 | 394.670 | -41.067 |
| Total de l'actif | 559.050 | 537.773 | -21.276 |

PASSIF

Le bénéfice de l'exercice s'élève à 15,4 millions € et est ajouté aux réserves disponibles (voir la partie 'Affectation du résultat' ci-dessous).

L'augmentation dans le poste 'Provisions' de 3,3 millions € s'explique essentiellement par la constitution de nouvelles provisions pour de gros travaux d'entretien.

Les dettes à plus d'un an diminuent de 14,3 millions €. En 2020 et 2021, skeyes a reçu des prêts de respectivement 20 et 110 millions € de l'État belge. Du prêt de 20 millions €, la 3^e tranche de 5 millions € a été remboursée fin 2024. En ce qui concerne l'emprunt de 110 millions, skeyes a remboursé la première des 7 tranches de 15,7 millions € fin 2024.

La diminution des dettes à un an au plus de 11,8 millions € s'explique principalement par la diminution des créances commerciales qui présentaient un solde ouvert plus important au 31 décembre 2023, en raison de factures d'investissements reçues en 2023 mais dont l'échéance était en 2024.

Les comptes de régularisation du passif diminuent de 16,6 millions €. Cette diminution s'explique en grande partie par le remboursement (via le mécanisme correcteur) aux usagers des montants des mesures correctives.



| PASSIFS EN '000 EUR | 2023 | 2024 | ÉVOLUTION |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Capital | 170.000 | 170.000 | 0 |
| Réserves | 120.090 | 135.472 | 15.382 |
| Subsides en capital | 162 | 2.897 | 2.735 |
| Capitaux propres | 290.251 | 308.369 | 18.118 |
| Provisions | 21.408 | 24.690 | 3.283 |
| Dettes à plus d'un an | 96.421 | 82.151 | -5.013 |
| Dettes à un an au plus | 100.299 | 88.519 | 4.868 |
| Comptes de régularisation | 50.670 | 34.045 | 17.290 |
| Dettes | 247.390 | 204.714 | -42.677 |
| Total du passif | 559.050 | 537.773 | -21.276 |

2. AFFECTATION DU RÉSULTAT 2024

Le bénéfice de l'exercice (15,4 millions €) est ajouté aux réserves disponibles.

| | EN KEUR | |
|-----------------------------------|---------|--------|
| Bénéfice de l'exercice à affecter | 15.382 | |
| Bénéfice reporté de l'exercice | 0 | |
| Bénéfice 2023 à affecter | 15.382 | |
| Affectation du résultat | | |
| Dotation à la réserve légale | | 0 |
| Dotation aux réserves disponibles | | 15.382 |
| Bénéfice à reporter (perte) | | 0 |

3. ÉVÉNEMENTS APRÈS LA DATE DU BILAN

Sans objet.



RAPPORT DE RÉMUNÉRATION 2024

1. RÉMUNÉRATIONS DES MEMBRES DES ORGANES DE GESTION

L'article 17 §4 de la loi du 21 mars 1991 stipule que le Comité de rémunération établit chaque année un rapport relatif aux rémunérations des membres des organes de gestion, qui sera inséré dans le rapport de gestion.

Par l'A.R. du 23 décembre 2021, Monsieur Decuyper a été reconduit dans ses fonctions d'Administrateur délégué pour une période de six ans. Dans un second A.R. de la même date, les Administrateurs ont été nommés pour une période renouvelable de six ans, à partir du 17 janvier 2022.

Au 31 décembre 2024, le Conseil d'administration était composé comme suit :

1. Monsieur Laurent Vrijdaghs – Président du Conseil d'administration ;
2. Monsieur Fons Borginon³ ;
3. Monsieur Luc Laveyne ;
4. Monsieur Jean Leblon ;
5. Monsieur Kurt Van Raemdonck ;
6. Monsieur Renaud Lorand ;
7. Madame Julie Ludmer ;
8. Madame Sandra Stainier ;
9. Madame Liesbeth Van der Auwera ;
10. Monsieur Johan Decuyper – Administrateur délégué.



2. MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La rémunération que perçoivent les membres du Conseil d'administration en vertu de leur mandat d'Administrateur, est déterminée par le Roi en application de l'article 21 §2 de la loi du 21 mars 1991.

Au sein du Conseil d'administration, les Administrateurs (à l'exception de l'Administrateur délégué) et le Président ont perçu, sur la base de l'A.R. du 18 novembre 2013, une rémunération annuelle brute de respectivement 11.155,20 € et 52.057,64 €, liée à l'indice pivot 138,01.

Les Administrateurs reçoivent en outre un jeton de présence pour leur participation aux comités spécialisés créés au sein du Conseil d'administration (Comité d'audit, Comité de rémunération, Comité stratégique) et ce sur la base de l'A.R. du 3 mai 1999. Ce jeton de présence s'élève à 371,84 €, n'est pas indexé et le total annuel ne peut pas être supérieur au 1/3 de la rémunération annuelle de base que l'on perçoit en tant qu'Administrateur.

Pour l'exercice 2024, les rémunérations brutes (en euros) qu'ont perçues les membres du Conseil d'administration, furent les suivantes :

| ADMINISTRATEURS | BRUT | JETON DE PRÉSENCE | TOTAL |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| VRIJDAGHS Laurent (Président) | 89.893,22 | 5.949,44 | 95.842,66 |
| BORGINON Fons | 19.262,82 | 1.859,20 | 21.122,02 |
| LAVEYNE Luc | 19.262,82 | 3.718,40 | 22.981,22 |
| LEBLON Jean | 19.262,82 | 3.346,56 | 22.609,38 |
| LORAND Renaud | 19.262,82 | 3.718,40 | 22.981,22 |
| LUDMER Julie | 19.262,82 | 1.859,20 | 21.122,02 |
| STAINIER Sandra | 19.262,82 | 3.718,40 | 22.981,22 |
| Van der AUWERA Liesbeth | 19.262,82 | 3.718,40 | 22.981,22 |
| Van RAEMDONCK Kurt | 19.262,82 | 1.487,36 | 20.750,18 |
| Total des Administrateurs | 243.995,78 | 29.375,36 | 273.371,14 |

3. Monsieur Fons Borginon a été nommé Administrateur à compter du 22 avril 2022 (A.R. du 23 mars 2022) en remplacement de Madame Elisabeth Matthys.

Le taux de présence aux réunions du Conseil d'administration s'élevait à 95% (y compris l'Administrateur délégué). Durant l'année 2024, le Conseil d'administration et le Comité d'audit se sont réunis respectivement 12 et 10 fois ; le Comité de rémunération s'est réuni 5 fois et le Comité stratégique 4 fois.

PRÉSENCES AUX RÉUNIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DES COMITÉS

| | CONSEIL (12 AU TOTAL) | COMITÉ DE RÉMUNÉRATION (5 AU TOTAL) | COMITÉ D'AUDIT (10 AU TOTAL) | COMITÉ STRATÉGIQUE (4 AU TOTAL) |
|---------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|
| VRIJTAGHS Laurent | 12/12 | 3/5 | 9/10 | 4/4 |
| BORGINON Fons | 11/12 | 5/5 | | |
| LAVEYNE Luc | 11/12 | | 10/10 | 4/4 |
| LEBLON Jean | 12/12 | 5/5 | | 4/4 |
| LORAND Renaud | 11/12 | | 10/10 | |
| LUDMER Julie | 11/12 | 5/5 | | |
| STAINIER Sandra | 12/12 | | 10/10 | 2/4 |
| Van der AUWERA Liesbeth | 9/12 | 5/5 | 6/10 | |
| Van RAEMDONCK Kurt | 12/12 | | | 4/4 |
| DECUYPER Johan (CEO) | 12/12 | 5/5 | 10/10 | 4/4 |
| BRUYNSEELS Tanja (Commissaire du gouvernement) | 12/12 | | 9/10 | 3/4 |



3. COMITÉ DE DIRECTION

En 2024, le Comité de direction était composé de 6 membres :

1. Monsieur Johan Decuyper, Administrateur délégué ;
2. Madame Peggy Devestel, Chief Operations Officer (jusqu'au 30/09/2024 inclus) ; Monsieur Philippe Witpas, Chief Operations Officer faisant fonction (à partir du 01/10/24) ;
3. Monsieur Geoffray Robert, Chief Strategy Officer ;
4. Monsieur Christophe Wiel, Chief Information Officer ;
5. Monsieur Thierry Genard, Chief Compliance Officer ;
6. Monsieur Eric Philippart, Chief Finance Officer.

Conformément à l'article 17 §4 de la loi du 21 mars 1991, la rémunération et les avantages octroyés à l'Administrateur délégué et aux membres du Comité de direction sont décidés par le Conseil d'administration sur proposition du Comité de rémunération.

Lors de l'entrée en fonction de chaque membre du Comité de direction, le package de rémunération a fait l'objet d'une convention particulière conformément à l'article 21 de la loi du 21 mars 1991.

Concernant la fixation de la rémunération de l'Administrateur délégué, il a été tenu compte des directives prescrites en la matière par le gouvernement en 2013. Sur la base de ces directives et sur proposition du Comité de rémunération, le Conseil d'administration a fixé dans la convention particulière de l'Administrateur délégué un système de rémunération prévoyant l'octroi d'un salaire annuel brut fixe, d'un salaire brut variable et d'un certain nombre d'avantages supplémentaires.

En sa qualité de membre du Conseil d'administration, l'Administrateur délégué ne perçoit aucune rémunération spécifique.

La convention particulière des membres de la direction prévoit également un package de rémunération composé d'un salaire annuel brut fixe, d'un salaire brut variable et d'un certain nombre d'avantages supplémentaires.

RÉMUNÉRATION VARIABLE RELATIVE AUX PRESTATIONS DE 2023

Les membres du Comité de direction ont reçu en 2024 une rémunération variable relative à leurs prestations de 2023. Mme Devestel a également perçu une rémunération variable fin 2024 pour ses prestations jusqu'en septembre 2024 inclus.

L'évaluation est basée, pour l'Administrateur délégué pour 70% et pour les autres membres du Comité de direction pour 50%, sur les critères communs suivants : le nombre d'accidents et d'incidents A et B, l'efficacité de la gestion de la sécurité, la maîtrise des coûts, la productivité ATCO, l'exécution du plan d'investissement et la durabilité. Par ailleurs, l'évaluation repose sur la réalisation d'objectifs individuels (30% pour l'Administrateur délégué et 50% pour les autres membres du Comité de direction).

AVANTAGES SUPPLÉMENTAIRES EN 2024

L'Administrateur délégué et les autres membres du Comité de direction ont bénéficié en 2024, comme stipulé dans leur contrat individuel, d'un certain nombre d'avantages supplémentaires tels qu'une voiture de société et une assurance hospitalisation. Les membres contractuels du Comité de direction ont également bénéficié d'une assurance 'perte de revenus' et d'une assurance groupe.

En 2024, les membres du Comité de direction ont perçu le package de rémunération suivant :

| COMITÉ DE DIRECTION | SALAIRE FIXE (*) | AUTRES AVANTAGES (**) | TOTAL |
|------------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|
| Administrateur délégué | 316.572,40 | 61.613,32 | 378.185,72 |
| Directeurs généraux | 1.292.702,34 | 272.933,19 | 1.565.635,53 |
| TOTAL | 1.609.274,74 | 334.546,51 | 1.943.821,25 |

(*) Salaire fixe = salaire + pécule de vacances + prime de fin d'année

(**) Y compris la rémunération variable versée en 2024 relative aux prestations en 2023

4. COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT

Madame Bruynseels a été désignée en qualité de Commissaire du gouvernement à partir du 3 décembre 2020 (A.R. du 25 novembre 2020). Elle a reçu en 2024 une rémunération brute de 22.450,68 €.



RAPPORT DE GESTION CONSOLIDÉ 2024

1. PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Le 27 février 2018, skeyes et Entry Point North Sweden ont créé la joint-venture « Entry Point North Belgium (EPNB) » afin de fournir des services de formation et des services administratifs aux contrôleurs aériens en Belgique. Les deux parties ont acquis 50% des actions.

SkeyDrone, alors filiale à 100% de skeyes, a été créée le 10 février 2020. Le 31 janvier 2022, il a été décidé d'augmenter le capital à concurrence de 4.325.713,78 € pour le porter de 5.579.000,00 € à 9.904.713,78 € par apport en numéraire et par l'émission de 55.789 actions, dont la moitié a été immédiatement libérée par le nouvel actionnaire « Brussels Airport Ventures SA » (BCE 0780.935.419) et la

seconde moitié au début de 2023. skeyes conserve 55.790 actions dans SkeyDrone. Étant donné que skeyes conserve le contrôle, la méthode de consolidation par intégration globale a été appliquée.

2024 est la cinquième année où des comptes annuels consolidés ont été établis.

Les comptes annuels consolidés de l'exercice 2024 ont trait à une consolidation intégrale des comptes annuels de l'entreprise publique autonome skeyes avec ceux de sa filiale SkeyDrone SA et à une consolidation proportionnelle avec Entry Point North Belgium SA.



| Entreprise consolidante | skeyes | NUMÉRO D'ENTREPRISE | PART DE SKEYES | MÉTHODE DE CONSOLIDATION |
|---------------------------------------------|------------------------------|---------------------|----------------|--------------------------|
| Entreprises intégrées dans la consolidation | Entry Point North Belgium SA | 0691.631.279 | 50% | Proportionnelle |
| | SkeyDrone SA | 0743.488.073 | 50% | Intégrale |

2. RAPPORT D'ACTIVITÉS DE LA FILIALE **EPNB**

En 2024, skeyes a continué à être le partenaire stratégique et le principal client d'EPNB.

La collaboration continue avec la Défense belge a permis à EPNB de fournir une assistance à leur unit training militaire en 2024. Une collaboration plus poussée est prévue pour 2025, où l'assistance sera encore étendue aux nouvelles séries de cours pour les militaires, dans le cadre desquels EPNB fournira des pilotes sur simulateur supplémentaires pendant une partie de la unit training militaire.

Dans l'ensemble, EPNB a organisé plus de 185 formations avec un total de près de 2.300 participants. Il s'agissait essentiellement de formations *ATC Initial and Unit, Continuation* et *Refresher Training* pour différents partenaires : essentiellement skeyes, la Défense belge.

3. RAPPORT D'ACTIVITÉS DE LA FILIALE **SKEYDRONE**

Durant sa cinquième année d'activité, l'Entreprise a continué à développer et à commercialiser ses lignes de produits existantes :

- Ligne de produits 1 (services logiciels UTM pour les gestionnaires de géozones UAS) : la suite logicielle UTM a été étendue, notamment avec une fonctionnalité de déconfliction qui vise à permettre la réalisation de vols de drones BVLOS (*Beyond Visual Line-of-Sight*) dans l'espace aérien contrôlé (géré par skeyes) à partir de 2025. L'Entreprise a également pu conserver sa position de leader sur le marché belge dans ce segment.
- Ligne de produits 2 (services de détection de drones pour les exploitants d'infrastructures critiques et les services d'ordre) : l'Entreprise a élargi son réseau de détection

de drones et son offre de produits. La base de clients et les revenus ont également connu une croissance prometteuse, avec divers nouveaux contrats et clients dans les segments de la police et des exploitants d'infrastructures critiques.

- Ligne de produits 3 (services (pré) *U-space* pour le segment des exploitants de drones) : l'Entreprise a pu démarrer un parcours de certification formel en 2024 (auprès de l'autorité de l'aviation belge), en vue de sa certification en tant que prestataire de services *U-space* en 2025.
- Ligne de produits 4 (services de drones) : l'Entreprise a développé sa capacité opérationnelle en tant qu'exploitant de drones. Début 2025, cela a conduit à l'obtention d'une licence d'exploitation pour effectuer des vols de drones BVLOS dans l'espace aérien contrôlé.

L'Entreprise continue également à jouer un rôle actif dans la recherche et le développement dans les domaines de *U-space* et de la mobilité aérienne urbaine (UAM/AAM). En 2024, l'Entreprise a poursuivi sa participation aux projets européens de recherche et développement BURDI et DIOL.

Les revenus totaux de l'Entreprise pour l'exercice 2024 s'élèvent à 2.419.820,63 €, par rapport à 1.642.440,24 € en 2023. Le chiffre d'affaires s'est élevé à 1.434.619,10 € (contre 786.634,20 € en 2023).

Les charges d'exploitation de l'Entreprise pour l'exercice 2024 s'élèvent à 3.630.727,55 €. Cela représente une augmentation de 31,4% par rapport à l'exercice 2023, qui s'explique par des contrats de services temporaires (pour la consultance) et par une augmentation des frais salariaux et des charges sociales.

Le résultat avant impôts et intérêts (EBIT) au cours de l'exercice 2024 s'élève à -1.210.906,92 €, par rapport à -1.120.010,37 € en 2023.

Le Conseil d'Administration conclut que le résultat net après impôts pour l'exercice 2024 s'élève à -1.220.271,03 €.



4. DONNÉES FINANCIÈRES SUR L'EXERCICE 2024

BILAN ET COMPTE DE RÉSULTATS (en milliers d'euros)

| COMPTE DE RÉSULTATS | 2023 | 2024 | ÉVOLUTION |
|---------------------------------------------|----------------|----------------|---------------|
| Chiffre d'affaires | 308.068 | 334.159 | 26.091 |
| Immobilisations produites | 320 | 440 | 120 |
| Autres produits d'exploitation | 5.278 | 5.370 | 92 |
| Produits d'exploitation non récurrents | 182 | 156 | -26 |
| Produits d'exploitation | 313.848 | 340.125 | 26.277 |
| Approvisionnement et marchandises | 34 | 280 | 245 |
| Services et biens divers | 118.519 | 124.743 | 6.224 |
| Rémunérations, charges sociales et pensions | 174.191 | 179.561 | 5.370 |
| Amortissements | 13.738 | 15.621 | 1.883 |
| Réductions de valeurs et provisions | -2.178 | 3.133 | 5.310 |
| Autres charges d'exploitation | 2.736 | 4.522 | 1.786 |
| Charges d'exploitation non récurrentes | 861 | 1.103 | 243 |
| Charges d'exploitation | 307.902 | 328.963 | 20.061 |
| Résultat d'exploitation | 5.946 | 11.162 | 5.216 |
| Résultat financier | 2.276 | 3.467 | 1.191 |
| Impôts sur le résultat | 70 | 135 | 65 |
| Résultat consolidé | 8.152 | 14.494 | 6.342 |
| Part des tiers dans le résultat | -561 | -610 | -49 |
| Part du groupe dans le résultat | 8.714 | 15.104 | 6.391 |



| EXERCICE 2024 | KEUR |
|--------------------------------------------------|---------------|
| Résultat net de skeyes | 15.382 |
| Part du groupe dans le résultat d'EPNB | 332 |
| Part du groupe dans le résultat de SkeyDrone | -610 |
| Part du groupe dans le résultat consolidé | 15.104 |

Les comptes annuels consolidés se soldent par un bénéfice de 14,5 millions € : la part du groupe dans le résultat est de 15,1 millions €, dont 15,4 millions € pour la société mère skeyes, 332 K€ pour EPNB (50%) et une perte de 610 K€ pour la filiale SkeyDrone (50%) ; la part de tiers dans le résultat concerne la part de 50% de Brussels Airport Ventures SA dans la perte de SkeyDrone.



skeyes représente 99% des produits d'exploitation consolidés et 99% des charges d'exploitation consolidées.

La production immobilisée concerne des développements internes par SkeyeDrone.

Le total du bilan consolidé s'élève à 539 millions €. Également du côté du bilan, skeyes représente plus de 99% des différents postes dans le bilan consolidé.

Les intérêts de tiers indiquent la part des capitaux propres consolidés qui n'est pas détenue par la société mère skeyes, mais qui est apportée par des tiers (c.-à-d. Brussels Airport Ventures SA).

Pour la discussion du bilan et du compte de résultats de la société mère et des filiales, nous renvoyons aux comptes annuels statutaires et au rapport annuel de ces sociétés respectives.

ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU BILAN

Néant.

| ACTIF | 2023 | 2024 | ÉVOLUTION |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Actifs immobilisés | 118.676 | 138.659 | 19.984 |
| Actifs circulants | 442.715 | 400.379 | -42.335 |
| Total de l'actif | 561.390 | 539.038 | -22.352 |

| PASSIF | 2023 | 2024 | ÉVOLUTION |
|------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Capitaux propres | 289.852 | 307.692 | 17.840 |
| Intérêts de tiers | 2.407 | 1.797 | 991 |
| Provisions | 21.408 | 24.690 | 3.283 |
| Dettes | 247.723 | 204.859 | -42.864 |
| Total du passif | 561.390 | 539.038 | -22.352 |

RAPPORT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES

RAPPORT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES DE L'ENTREPRISE PUBLIQUE AUTONOME SKEYES POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2024

Conformément aux dispositions légales et statutaires, et plus précisément, en vertu de l'article 25 de la Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (dénommée ci-après la « Loi du 21 mars 1991 ») qui fait référence aux articles 3:74 et 3:75 du Code des sociétés et des associations, le Collège des commissaires vous fait rapport dans le cadre de son mandat de commissaire de skeyes (« l'entreprise publique autonome »). Ce rapport inclut notre opinion sur le bilan au 31 décembre 2024, le compte de résultats de l'exercice clos le 31 décembre 2024 et les annexes (formant ensemble les « Comptes Annuels ») ainsi que notre rapport sur d'autres obligations légales et réglementaires. Ces rapports constituent un ensemble et sont inséparables.

Les membres de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises ont été nommés sur la base du Décret Ministériel du 18 août 2023. Leur nomination est valable pour la durée nécessaire à l'exécution des activités de contrôle pour les exercices 2023, 2024 et 2025.

Conformément à l'article 25, §3 de la loi du 21 mars 1991, deux membres du collège des commissaires ont été nommés par l'assemblée générale de la Cour des comptes, respectivement le 19 avril 2023 et le 30 août 2023.

Le Collège des commissaires fait rapport pour la première fois dans le cadre du contrôle légal des comptes annuels de l'entreprise publique autonome.

RAPPORT SUR **LES COMPTES ANNUELS**

OPINION SANS RÉSERVE

Le Collège des commissaires a procédé au contrôle légal des comptes annuels de l'entreprise publique autonome skeyes, comprenant le bilan au 31 décembre 2024, ainsi que le compte de résultats pour l'exercice clos à cette date et les annexes, dont le total du bilan s'élève à 537.773.442,78 € et dont le compte de résultats se solde par un bénéfice de l'exercice de 15.832.485,22 €.

À notre avis, les Comptes Annuels donnent une image fidèle du patrimoine et de la situation financière de l'entreprise publique autonome au 31 décembre 2024, ainsi que de ses résultats pour l'exercice clos à cette date, conformément au référentiel comptable applicable en Belgique.

FONDEMENT DE NOTRE OPINION SANS RÉSERVE

Nous avons effectué notre audit selon les Normes internationales d'audit (ISA) telles qu'applicables en Belgique. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Nos responsabilités pour l'audit des Comptes Annuels »





du présent rapport. Nous nous sommes conformés à toutes les exigences déontologiques qui s'appliquent à l'audit des comptes annuels en Belgique, en ce compris celles concernant l'indépendance.

Nous avons obtenu de l'organe d'administration et des préposés de l'entreprise publique autonome, les explications et informations requises pour notre audit.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

OBSERVATION

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons l'attention sur la section A de l'annexe C-cap 15 des Comptes Annuels qui explique les différentes hypothèses utilisées entre 2020 et 2024 pour le calcul du chiffre d'affaires ainsi que les impacts sur le chiffre d'affaires et le résultat des exercices 2023 et 2024 suite aux changements dans les hypothèses utilisées. Suite à l'approbation par la Commission européenne, le 13 décembre 2023, d'une nouvelle version du plan de performance (RP3), la reconnaissance du chiffre d'affaires de 2023 est basée sur le plan de performance RP3 approuvé.

RESPONSABILITÉS DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DANS LE CADRE DE L'ÉTABLISSEMENT DES COMPTES ANNUELS

L'organe d'administration est responsable de l'établissement des Comptes Annuels donnant une image fidèle conformément au référentiel comptable applicable en Belgique, ainsi que du contrôle interne qu'il estime nécessaire à l'établissement de Comptes Annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des Comptes Annuels, il incombe à l'organe d'administration d'évaluer la capacité de l'entreprise publique autonome à poursuivre son exploitation, de fournir, le cas échéant, des informations relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si l'organe d'administration a l'intention de mettre l'entreprise publique autonome en liquidation ou de cesser ses activités ou s'il ne peut envisager une autre solution alternative réaliste.

NOS RESPONSABILITÉS POUR L'AUDIT DES COMPTES ANNUELS

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les Comptes Annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, et d'émettre un rapport du commissaire contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes ISA permettra de toujours détecter toute anomalie significative existante. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, prises individuellement ou en cumulé, elles puissent influencer les décisions économiques que les utilisateurs des Comptes Annuels prennent en se fondant sur ceux-ci.

Lors de l'exécution de notre contrôle, nous respectons le cadre légal, réglementaire et normatif qui s'applique à l'audit des Comptes Annuels en Belgique. L'étendue du contrôle légal des comptes ne comprend pas d'assurance quant à la viabilité future de l'entreprise publique autonome ni quant à l'efficacité ou l'efficacé avec laquelle l'organe d'administration a mené ou mènera les affaires de l'entreprise publique autonome. Nos responsabilités relatives à l'application par l'organe d'administration du principe comptable de continuité d'exploitation sont décrites ci-après.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes ISA et tout au long de celui-ci, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les Comptes Annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définissons et mettons en oeuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et recueillons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

- nous prenons connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, mais non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entreprise publique autonome;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par l'organe d'administration, de même que des informations les concernant fournies par ce dernier;
- nous concluons quant au caractère approprié de l'application par l'organe d'administration du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants recueillis, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'entreprise publique autonome à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport du commissaire sur les informations fournies dans les Comptes Annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants recueillis jusqu'à la date de notre rapport du commissaire. Cependant, des situations ou événements futurs pourraient conduire l'entreprise publique autonome à cesser son exploitation;
- nous apprécions la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des Comptes Annuels et évaluons si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents d'une manière telle qu'ils en donnent une image fidèle.

Nous communiquons à l'organe d'administration notamment l'étendue des travaux d'audit et le calendrier de réalisation prévus, ainsi que les constatations importantes relevées lors de notre audit, y compris toute faiblesse significative dans le contrôle interne.

AUTRES OBLIGATIONS LÉGALES ET RÉGLEMENTAIRES

RESPONSABILITÉS DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION

L'organe d'administration est responsable de l'établisse-

ment et du contenu du rapport de gestion, du respect des dispositions légales et réglementaires applicables à la tenue de la comptabilité, ainsi que de la Loi du 21 mars 1991, des statuts et du contrat de gestion de l'entreprise publique autonome.

RESPONSABILITÉS DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES

Dans le cadre de notre mandat et conformément à la norme belge complémentaire (Révisée) aux normes internationales d'audit (ISA's) applicables en Belgique, notre responsabilité est de vérifier, dans tous les aspects significatifs, le rapport de gestion ainsi que le respect de certaines dispositions de la Loi du 21 mars 1991 et des statuts ainsi que de faire rapport sur ces éléments.

ASPECTS RELATIFS AU RAPPORT DE GESTION

À notre avis, après avoir effectué nos procédures spécifiques sur le rapport de gestion, le rapport de gestion concorde avec les Comptes Annuels et ce rapport de gestion a été établi conformément aux articles 3:5 et 3:6 du Code des sociétés et des associations.

Dans le cadre de notre audit des Comptes Annuels, nous sommes également responsables d'examiner, sur la base des renseignements obtenus lors de l'audit, si le rapport de gestion comporte une anomalie significative, à savoir une information substantiellement fautive ou autrement trompeuse. Sur la base de nos travaux, nous n'avons pas d'anomalie significative à vous communiquer.

MENTION RELATIVE AU BILAN SOCIAL

Le bilan social, à déposer à la Banque nationale de Belgique conformément à l'article 3:12, § 1^{er}, 8 du Code des sociétés et des associations, traite tant au niveau de la forme qu'au niveau du contenu, des mentions requises par le Code des sociétés et des associations, en ce compris celles concernant l'information relative aux salaires et aux formations, et ne comprend pas d'incohérences significatives par rapport aux informations dont nous disposons dans notre dossier de contrôle.

MENTIONS RELATIVES À L'INDÉPENDANCE

Notre cabinet de révision et notre réseau n'ont pas effectué de missions incompatibles avec le contrôle légal des Comptes Annuels et nous sommes restés indépendants

vis-à-vis de l'entreprise publique autonome au cours de notre mandat.

Il n'y a pas eu de missions complémentaires compatibles avec le contrôle légal des Comptes Annuels visées à l'article 3:65 du Code des sociétés et des associations qui ont fait l'objet d'honoraires.

AUTRES MENTIONS

- Sans préjudice d'aspects formels d'importance mineure, la comptabilité est tenue conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables en Belgique et tient compte de la législation spécifique applicable, le cas échéant s'écartant de la législation comptable belge, avec en particulier la Loi du 31 juillet 2017 modifiant l'article 176 de la Loi du 21 mars 1991 qui précise qu'aucune provision pour risques et charges pour la disponibilité et le congé préalable à la pension du personnel de skeyes ne doit être constituée.
- L'affectation des résultats est conforme aux dispositions légales et statutaires.
- Nous n'avons pas connaissance d'opération conclue ou de décision prise en violation de la Loi du 21 mars 1991, des statuts ou du troisième contrat de gestion qui devrait être mentionnée dans notre rapport.

Bruxelles,

Le Collège des commissaires

Les Membres de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises

Callens Vandelanotte, *Commissaire*
représentée par

Jan Van Brabant, *Réviseur d'entreprises*

–

Mazars Réviseurs d'Entreprises SRL, *Commissaire*

représentée par

Romuald Bilem, *Réviseur d'entreprises*

La Cour des comptes représentée par

Olivier Hubert,

Conseiller de la Cour des Comptes

–

Hilde François,

Première Présidente de la Cour des comptes

RAPPORT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES DE L'ENTREPRISE PUBLIQUE AUTONOME SKEYES POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2024 (COMPTES CONSOLIDÉS)

Dans le cadre du contrôle légal des comptes consolidés de skeyes (« la Société » ou « l'entreprise publique autonome ») et de ses filiales (conjointement « le Groupe », et « les Comptes Consolidés »), le collège des commissaires vous présente son rapport. Celui-ci inclut son rapport sur les Comptes Consolidés ainsi que les autres obligations légales et réglementaires. Le tout constitue un ensemble et est inséparable.

Les membres de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises, formant ensemble le Collège des commissaires, ont été nommés sur la base d'un Décret Ministériel du 18 août 2023. Leur nomination est valable pour la durée nécessaire à l'exécution des activités de contrôle pour les exercices 2023, 2024 et 2025. Le Collège des commissaires fait rapport pour la première fois dans le cadre du contrôle légal des Comptes Consolidés de l'entreprise publique autonome.

RAPPORT SUR DES COMPTES CONSOLIDÉS

OPINION SANS RÉSERVE

Le Collège des commissaires a procédé au contrôle légal des Comptes Consolidés du Groupe comprenant le bilan au 31 décembre 2024, ainsi que le compte de résultats pour l'exercice clos à cette date et l'annexe, dont le total du bilan s'élève à 539.038.506,41 € et dont le compte de résultats se solde par un bénéfice de l'exercice de 14.944.277,32 €.

À notre avis, les Comptes Consolidés donnent une image fidèle du patrimoine et de la situation financière du Groupe au 31 décembre 2024, ainsi que de ses résultats pour l'exercice clos à cette date, conformément au référentiel comptable applicable en Belgique.

FONDEMENT DE NOTRE OPINION SANS RÉSERVE

Nous avons effectué notre audit selon les normes internationales d'audit (*International Standards on Auditing – « ISAs »*). Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Nos responsabilités pour l'audit des Comptes Consolidés » du présent rapport.

Nous nous sommes conformés à toutes les exigences déontologiques qui sont pertinentes pour notre audit des Comptes Consolidés en Belgique, y compris celles relatives à l'indépendance.

Nous avons obtenu de l'organe d'administration et des déposés de l'entreprise publique autonome, les explications et informations requises pour notre audit.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

OBSERVATION

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons l'attention sur la section A de l'annexe CONSO 9 des Comptes Consolidés qui explique les différentes hypothèses utilisées entre 2020 et 2024 pour le calcul du chiffre d'affaires ainsi que les impacts sur le chiffre d'affaires et le résultat des exercices 2024 et 2023 suite aux changements dans les hypothèses utilisées. Suite à l'approbation par la Commission européenne, le 13 décembre 2023, d'une nouvelle version du plan de performance (RP3) la reconnaissance du chiffre d'affaires est basée sur le plan de performance RP3 approuvé à partir de l'année 2023.

RESPONSABILITÉS DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DANS LE CADRE DE L'ÉTABLISSEMENT DES COMPTES CONSOLIDÉS

L'organe d'administration est responsable de l'établissement des Comptes Consolidés donnant une image fidèle conformément au référentiel comptable applicable



en Belgique ainsi que de la mise en place d'un contrôle interne que l'organe d'administration estime nécessaire à l'établissement de Comptes Consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Dans le cadre de l'établissement des Comptes Consolidés, l'organe d'administration est chargé d'évaluer la capacité du Groupe à poursuivre son exploitation, de fournir, le cas échéant, des informations relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si l'organe d'administration a l'intention de mettre « l'entreprise publique autonome » en liquidation ou de cesser ses activités, ou s'il ne peut envisager une autre solution alternative réaliste.

NOS RESPONSABILITÉS POUR L'AUDIT DES COMPTES CONSOLIDÉS

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les Comptes Consolidés dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, et d'émettre un rapport du commissaire contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit effectué selon les ISA's permettra de toujours détecter toute anomalie significative lorsqu'elle existe. Des anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce qu'elles puissent, individuellement ou en cumul, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des Comptes Consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Lors de l'exécution de notre contrôle, nous respectons le cadre légal, réglementaire et normatif qui s'applique à l'audit des Comptes Consolidés en Belgique. L'étendue du contrôle légal des Comptes Consolidés ne comprend pas d'assurance quant à la viabilité future de la Société et du Groupe ni quant à l'efficacité ou l'efficacité avec laquelle l'organe d'administration a mené ou mènera les affaires de la Société et du Groupe. Nos responsabilités relatives à l'application par l'organe d'administration du principe comptable de continuité d'exploitation sont décrites ci-après.

Dans le cadre d'un audit réalisé selon les normes ISA's, nous exerçons notre jugement professionnel et nous faisons preuve d'esprit critique tout au long de l'audit. Nous effectuons également les procédures suivantes:

- L'identification et l'évaluation des risques que les Comptes Consolidés comportent des anomalies signifi-

catives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, la définition et la mise en oeuvre de procédures d'audit en réponse à ces risques et le recueil d'éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie provenant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

- La prise de connaissance suffisante du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, mais non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de « l'entreprise publique autonome »;

- L'appréciation du caractère approprié des règles d'évaluation retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par l'organe d'administration, de même que des informations fournies par l'organe d'administration les concernant;
- Conclure sur le caractère approprié de l'application par l'organe d'administration du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants recueillis, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de « l'entreprise publique autonome » à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport du commissaire sur les informations fournies dans les Comptes Consoli-



dés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations sont inadéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport du commissaire. Néanmoins, des événements ou des situations futures pourraient conduire « l'entreprise publique autonome » à cesser son exploitation ;

- Évaluer la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des Comptes Consolidés et évaluer si ces Comptes Consolidés reflètent les transactions et les événements sous-jacents d'une manière telle qu'ils en donnent une image fidèle.

Nous communiquons à l'organe d'administration et aux représentants de « l'entreprise publique autonome », notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux

d'audit ainsi que les constatations importantes découlant de notre audit, y compris toute faiblesse significative dans le contrôle interne.

AUTRES OBLIGATIONS LÉGALES ET RÉGLEMENTAIRES

RESPONSABILITÉS DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION

L'organe d'administration est responsable de l'établissement et du contenu du rapport de gestion sur les Comptes Consolidés, ainsi que des autres informations reprises dans le rapport de gestion sur les Comptes Consolidés.

RESPONSABILITÉS DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES

Dans le cadre de notre mandat et conformément à la norme belge complémentaire (Révisée en 2020) aux normes internationales d'audit (ISA's) applicables en Belgique, notre responsabilité est de vérifier, dans tous les aspects significatifs, le rapport de gestion sur les Comptes Consolidés et de faire rapport sur cet élément.

ASPECTS RELATIFS AU RAPPORT DE GESTION CONSOLIDÉ

À l'issue des vérifications spécifiques sur le rapport de gestion sur les Comptes Consolidés, nous sommes d'avis que celui-ci concorde avec les Comptes Consolidés pour le même exercice et a été établi conformément à l'article 3:32 du Code des sociétés et des associations.

Dans le cadre de notre audit des Comptes Consolidés, nous devons également apprécier, en particulier sur la base de notre connaissance acquise lors de l'audit, si le rapport de gestion sur les Comptes Consolidés comporte une anomalie significative, à savoir une information incorrectement formulée ou autrement trompeuse. Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'anomalie significative à vous communiquer.

MENTIONS RELATIVES À L'INDÉPENDANCE

Nous n'avons pas effectué de missions incompatibles avec le contrôle légal des Comptes Consolidés et nous sommes restés indépendants vis-à-vis de l'entreprise publique autonome au cours de notre mandat.

Bruxelles,

Le Collège des commissaires

Callens, Vandelanotte & Theunissen SRL, *Commissaire*
représentée par

Jan Van Brabant, *Réviseur d'entreprises*
Président du Collège des commissaires

–
Mazars Réviseurs d'Entreprises SRL, *Commissaire*
représentée par
Romuald Bilem, *Réviseur d'entreprises*



COMPTES ANNUELS

| COMPTES DE RÉSULTATS EN '000 EUR | 31/12/2023 | 31/12/2024 | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------|
| Ventes et prestations | 315.181.317,60 | 341.303.849,21 | |
| A. Chiffre d'affaires | 309.568.222,61 | 335.191.053,55 | REF A |
| B. Variation des en-cours de fabrication, des produits finis et des commandes en cours d'exécution | | | |
| C. Production immobilisée | | | |
| D. Autres produits d'exploitation | 5.431.505,06 | 5.507.143,47 | |
| E. Produits d'exploitation non récurrents | 181.589,93 | 605.652,19 | |
| Coût des ventes et des prestations | 308.371.427,91 | 328.940.269,80 | |
| A. Approvisionnements et marchandises | | | |
| 1. Achats | | | |
| 2. Variation des stocks (augmentation -, réduction +) | | | |
| B. Services et biens divers | 115.682.531,73 | 122.178.893,54 | |
| C. Rémunérations, charges sociales et pensions | 177.817.672,41 | 182.782.570,83 | |
| D. Amortissements et réductions de valeur | 13.454.554,44 | 15.235.794,54 | |
| E. Réductions de valeur sur stocks, sur commandes en cours d'exécution et sur créances commerciales | 440.955,68 | -163.678,30 | |
| F. Provisions pour risques et charges (dotations +, utilisations et reprises) | -2.618.481,54 | 3.282.561,30 | |
| G. Autres charges d'exploitation | 2.733.559,59 | 4.520.941,92 | |
| H. Charges d'exploitation portées à l'actif au titre de frais de restructuration | | | |
| I. Charges d'exploitation non récurrentes | 860.635,60 | 1.103.185,97 | REF B |
| Bénéfice (Perte) d'exploitation | 6.809.889,69 | 12.363.579,41 | |
| Produits financiers | 2.435.117,34 | 3.626.886,18 | |
| Produits financiers récurrents | 2.435.117,34 | 3.626.886,18 | |
| A. Produits des immobilisations financières | | | |
| B. Produits des actifs circulants | 30.697,08 | 181,41 | |
| C. Autres produits financiers | 2.404.420,26 | 3.626.704,77 | |
| Produits financiers non récurrents | | | |
| Charges financières | 176.463,23 | 157.980,37 | |
| Charges financières récurrentes | 176.463,23 | 157.980,37 | |
| A. Charges des dettes | 157.554,17 | 103.784,38 | |
| B. Réductions de valeur sur actifs circulants autres que stocks, commandes en cours et créances commerciales - Dotations (reprises) | | | |

| | | |
|----------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------|
| C. Autres charges financières | 18.909,06 | 54.195,99 |
| Charges financières non récurrentes | | |
| Bénéfice (Perte) de l'exercice avant impôts | 9.068.543,80 | 15.832.485,22 |
| A. Prélèvements sur les impôts différés | | |
| B. Transfert aux impôts différés | | |
| Impôts sur le résultat | | |
| A. Impôts | | |
| B. Régularisations d'impôts et reprises de provisions fiscales | | |
| Bénéfice (Perte) de l'exercice | 9.068.543,80 | 15.832.485,22 |
| Prélèvements sur les réserves immunisées | | |
| Transfert aux réserves immunisées | | |
| Bénéfice (Perte) de l'exercice à affecter | 9.068.543,80 | 15.832.485,22 |

| AFFECTATIONS ET PRÉLÈVEMENTS EN '000 EUR | 31/12/2023 | 31/12/2024 |
|--------------------------------------------------|---------------------|----------------------|
| Bénéfice (Perte) à affecter | 9.068.543,80 | 15.832.485,22 |
| Bénéfice (Perte) de l'exercice à affecter | 9.068.543,80 | 15.832.485,22 |
| Bénéfice (Perte) reporté de l'exercice précédent | | |
| Prélèvements sur les capitaux propres | | |
| sur le capital et les primes d'émission | | |
| sur les réserves | | |
| Affectations aux capitaux propres | 9.068.543,80 | 15.832.485,22 |
| au capital et aux primes d'émission | | |
| à la réserve légale | | |
| aux autres réserves | 9.068.543,80 | 15.832.485,22 |
| Bénéfice (Perte) à reporter | | |
| Intervention d'associés dans la perte | | |
| Bénéfice à distribuer | | |
| Rémunération du capital | | |
| Administrateurs ou gérants | | |
| Autres allocataires | | |

| ACTIF EN '000 EUR | 31/12/2023 | 31/12/2024 |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Frais d'établissement | | |
| ACTIFS IMMOBILISÉS | 123.312.218,98 | 143.103.197,75 |
| Immobilisations incorporelles | 131.958,27 | 72.005,75 |
| Immobilisations corporelles | 117.364.920,48 | 137.234.492,00 |
| A. Terrains et constructions | 48.639.425,08 | 49.733.127,18 |
| B. Installations, machines et outillage | 30.264.101,21 | 51.367.868,68 |
| C. Mobilier et matériel roulant | 3.744.821,14 | 2.620.984,88 |
| D. Location-financement et droits similaires | | |
| E. Autres immobilisations corporelles | 3.998.372,71 | 2.998.442,09 |
| F. Immobilisations en cours et acomptes versés | 30.718.200,34 | 30.514.069,17 |
| Immobilisations financières | 5.815.340,23 | 5.796.700,00 |
| A. Entreprises liées | 5.779.000,00 | 5.779.000,00 |
| 1. Participations | 5.779.000,00 | 5.779.000,00 |
| 2. Créances | | |
| B. Autres entreprises avec lesquelles il existe un lien de participation | | |
| 1. Participations | | |
| 2. Créances | | |
| C. Autres immobilisations financières | 36.340,23 | 17.700,00 |
| 1. Portefeuille Pensions | | |
| 2. Créances et cautionnements en numéraire | 36.340,23 | 17.700,00 |

REF B

REF C

| ACTIF EN '000 EUR | 31/12/2023 | 31/12/2024 | |
|-------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------|
| ACTIFS CIRCULANTS | 435.737.312,27 | 394.670.245,03 | |
| Créances à plus d'un an | 4.340.303,72 | 3.530.042,00 | |
| A. Créances commerciales | | | |
| B. Autres créances | 4.340.303,72 | 3.530.042,00 | REF D |
| Stocks et commandes en cours d'exécution | | | |
| A. Stocks | | | |
| 1. Approvisionnements | | | |
| 2. En-cours de fabrication | | | |
| 3. Produits finis | | | |
| 4. Marchandises | | | |
| 5. Immeubles destinés à la vente | | | |
| 6. Acomptes versés | | | |
| B. Commandes en cours d'exécution | | | |
| Créances à un an au plus | 55.867.836,82 | 54.935.826,20 | |
| A. Créances commerciales | 14.166.447,04 | 12.158.824,02 | |
| B. Autres créances | 41.701.389,78 | 42.777.002,18 | |
| Placements de trésorerie | 100.020.593,09 | 110.021.091,08 | |
| A. SICAV's Investissements | | | |
| B. Autres placements | 100.020.593,09 | 110.021.091,08 | |
| Valeurs disponibles | 34.196.105,17 | 6.627.240,89 | |
| Comptes de régularisation | 241.312.473,47 | 219.556.044,86 | REF D/E |
| TOTAL DE L'ACTIF | 559.049.531,25 | 537.773.442,78 | |

| PASSIF EN '000 EUR | 31/12/2023 | 31/12/2024 | |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|
| CAPITAUX PROPRES | 290.251.488,76 | 308.819.413,59 | REF F |
| Capital | 170.000.000,00 | 170.000.000,00 | |
| A. Capital souscrit | 170.000.000,00 | 170.000.000,00 | |
| B. Capital non appelé | | | |
| Primes d'émission | | | |
| Plus-values de réévaluation | | | |
| Réserves | 120.089.926,28 | 135.922.411,50 | |
| A. Réserve légale | 17.000.000,00 | 17.000.000,00 | |
| B. Réserves indisponibles | | | |
| 1. Pour actions propres | | | |
| 2. Autres | | | |
| C. Réserves | | | |
| D. Réserves disponibles | 103.089.926,28 | 118.922.411,50 | |
| Bénéfice (Perte) reporté | | | |
| Subsides en capital | 161.562,48 | 2.897.002,09 | |
| Avance aux associés sur répartition de l'actif net | | | |
| PROVISIONS ET IMPÔTS DIFFÉRÉS | 21.407.577,95 | 24.240.139,25 | |
| A. Provisions pour risques et charges | 21.407.577,95 | 24.240.139,25 | |
| 1. Pensions et obligations similaires | 4.698.173,91 | 4.217.044,91 | |
| 2. Charges fiscales | | | |
| 3. Grosses réparations et gros entretien | 12.064.846,53 | 15.456.653,56 | |
| 4. Obligations environnementales | | | |
| 5. Autres risques et charges | 4.644.557,51 | 4.566.440,78 | |
| B. Impôts différés | | | |
| DETTES | 247.390.464,54 | 204.713.889,94 | |
| Dettes à plus d'un an | 96.420.879,24 | 82.150.506,79 | |

| PASSIF EN '000 EUR | 31/12/2023 | 31/12/2024 | |
|-------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------|
| A. Dettes financières | 95.530.624,20 | 81.140.915,41 | |
| 1. Emprunts subordonnés | | | |
| 2. Emprunts obligataires non subordonnés | | | |
| 3. Dettes de location-financement et assimilées | | | |
| 4. Établissements de crédit | | | |
| 5. Autres emprunts | 95.530.624,20 | 81.140.915,41 | REF G |
| B. Dettes commerciales | | | |
| 1. Fournisseurs | | | |
| 2. Effets à payer | | | |
| C. Acomptes reçus sur commandes | | | |
| D. Autres dettes | 890.255,04 | 1.009.591,38 | |
| Dettes à un an au plus | 100.299.401,84 | 88.518.638,50 | |
| A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année | 26.999.999,99 | 20.700.000,00 | REF G |
| B. Dettes financières | | | |
| 1. Établissements de crédit | | | |
| 2. Autres emprunts | | | |
| C. Dettes commerciales | 41.871.306,49 | 35.861.766,84 | REF H |
| 1. Fournisseurs | 41.871.306,49 | 35.861.766,84 | |
| 2. Effets à payer | | | |
| D. Acomptes reçus sur commandes | | | |
| E. Dettes fiscales, salariales et sociales | 29.996.868,36 | 30.525.644,66 | REF H |
| 1. Impôts | 6.455.814,96 | 6.848.277,74 | |
| 2. Rémunérations et charges sociales | 23.541.053,40 | 23.677.366,92 | |
| F. Autres dettes | 1.431.227,00 | 1.431.227,00 | |
| Comptes de régularisation | 50.670.183,46 | 34.044.744,65 | REF D/E |
| TOTAL DU PASSIF | 559.049.531,25 | 537.773.442,78 | |

RÉSUMÉ DES RÈGLES D'ÉVALUATION

ACTIF

FRAIS D'ÉTABLISSEMENT

Les frais de constitution et frais de premier établissement sont pris en charge directement dans l'exercice au cours duquel ils ont été exposés.

Les frais de restructuration sont activés pour autant qu'il s'agisse de dépenses nettement circonscrites, relatives à une modification substantielle de la structure ou de l'organisation de la société et que ces dépenses soient destinées à avoir un impact favorable et durable sur la rentabilité de la société.

Ces frais font l'objet d'amortissements par tranches annuelles de 20%.

IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les redevances pour brevets et licences sont reprises sous cette rubrique et subissent un taux d'amortissement annuel linéaire de 20%.

Les études sont par contre prises en charge directement via le compte de services et biens divers approprié (à partir de l'année 2000).

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont portées à l'actif du bilan à leur prix d'acquisition, y compris les frais accessoires qui comportent pour les grands projets, outre les impôts non récupérables et les frais de transport, les honoraires des architectes et des bureaux d'études (de stabilité, de techniques spéciales, de sécurité et de contrôle).

Les amortissements sont pratiqués de manière linéaire, le mois de mise en service correspondant à la première tranche mensuelle d'amortissement, tenu compte du taux figurant au tableau des amortissements.

Les immobilisés sont considérés comme mis en service soit à la date du procès-verbal de réception provisoire (à cette date, ils peuvent sortir de la rubrique « Immobilisations corporelles en cours » à laquelle ils avaient été versés et être comptabilisés sur le compte spécifique), soit à la date de livraison du bien.

Par exception, skeyes peut prévoir des amortissements sur « immobilisés en cours », lorsque la mise en service a lieu avant la réception provisoire; dans ce cas, il est tenu compte de la date réelle de mise en service.

Les catégories d'immobilisations (in)corporelles ont été revues, davantage différenciées et affinées en 2019. Les pourcentages d'amortissement ont été déterminés en fonction de la durée de vie économique estimée des investissements dans les différentes catégories. La période d'amortissement sera plus longue pour un certain nombre de catégories et plus courte pour d'autres.

IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Entreprises liées

Les immobilisations financières sont portées à l'actif du bilan à leur prix d'acquisition.

À la fin de chaque exercice, l'évaluation est revue en fonction de la situation, de la rentabilité ou des perspectives de la société dans laquelle la participation est détenue.

Des réductions de valeur sont actées pour les immobilisations financières pour lesquelles une dépréciation durable est constatée ou pour lesquelles le remboursement est, en tout ou en partie, incertain ou compromis.

Des reprises de réductions de valeur sont effectuées à concurrence des dites réductions si une plus-value durable est ultérieurement constatée.

Lorsque la valeur estimée est supérieure à la valeur en écriture aucune modification n'est, en principe, apportée à la valeur comptabilisée.

CRÉANCES À PLUS D'UN AN

Les créances sont comptabilisées à la valeur nominale ou à la valeur d'acquisition.

Une réduction de valeur est opérée lorsque la valeur de réalisation à la date de la clôture est inférieure à la valeur comptable - et pour autant qu'il s'agisse d'une dépréciation durable - ou lorsque leur remboursement à l'échéance est, en tout ou en partie, incertain ou compromis.

Les règles d'évaluation concernant les devises leur sont appliquées.

STOCKS

Les fournitures achetées représentent un caractère subsidiaire par rapport à la rubrique du « Coût des ventes et prestations ». Elles sont imputées dans les « Services et biens divers » et sont donc prises intégralement en charge au moment de leur livraison.

CRÉANCES À UN AN AU PLUS

Les créances sont comptabilisées à la valeur nominale ou à la valeur d'acquisition et subissent les mêmes règles d'évaluation que les créances à plus d'un an.

PLACEMENTS DE TRÉSORERIE

- Les placements de trésorerie sur comptes à terme sont comptabilisés à leur valeur d'acquisition;
- Les placements en titres négociables sont évalués à la valeur du marché qui mesure utilement le rendement du placement pour la période couverte à la date du rapport;
- Les titres non négociables sur le marché qui ont une valeur de remboursement fixe sont évalués en supposant un taux de rendement constant jusqu'à leur échéance.

COMPTES DE RÉGULARISATION DE L'ACTIF

Cette rubrique contient :

- Les charges exposées pendant l'exercice mais imputables en tout ou en partie à un exercice ultérieur sont inscrites dans les comptes de régularisation sur la base d'une règle proportionnelle;
- Les revenus ou fractions de revenus dont la perception n'aura lieu qu'au cours d'un ou plusieurs exercices suivants mais qui sont à rattacher à l'exercice en cause, sont comptabilisés pour le montant de la quote-part afférente à l'exercice en cause.



PASSIF

PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Au terme de chaque exercice, le Conseil d'administration, statuant avec prudence, sincérité et bonne foi, examine les provisions à constituer pour couvrir les risques et charges prévisibles, notamment :

- Les charges inhérentes aux gros entretiens et réparations;
- Les risques nés pendant l'exercice de pertes ou charges futures nettement précisées ;
- Les pertes ou charges de nature nettement précisée, nées pendant l'exercice, mais dont le montant ne peut encore qu'être estimé;
- Les engagements résultant de conventions individuelles conclues avec les membres du personnel, ayant un caractère définitif et concrétisés par des conventions conclues dans le cadre de mesures de restructuration;
- Le risque de pertes du fait que skeyes est liée à un plan de performance dans lequel, en ce qui concerne le volet efficacité économique, les tarifs pour l'activité *En route* sont fixés pour une période de référence. Sur la base des actualisations annuelles des prévisions d'évolution du trafic, nous calculons pour les années qui restent dans la période de référence les pertes dues au risque lié au trafic et qui sont à notre charge.

Les provisions constituées au cours d'exercices antérieurs sont revues et reprises en résultats si elles sont devenues sans objet.

DETTES À PLUS D'UN AN ET DETTES À UN AN AU PLUS

Ces dettes sont comptabilisées à leur valeur nominale.

Les dettes sociales et salariales sont valorisées conformément à la réglementation sociale et fiscale en vigueur et aux accords conclus avec les organisations représentatives des travailleurs.

Les règles d'évaluation concernant les devises leur sont appliquées.

COMPTES DE RÉGULARISATION DU PASSIF

La rubrique contient :

- Les charges ou la fraction de charges afférentes à l'exercice mais qui ne seront payées qu'au cours d'un exercice ultérieur sont inscrites dans les comptes de régularisation pour le montant afférent à l'exercice;
- Les revenus perçus au cours de l'exercice mais qui sont imputables en tout ou en partie à un exercice ultérieur sont également comptabilisés pour le montant qui doit être considéré comme un produit de l'exercice ultérieur.

DIVERS

PRINCIPES GÉNÉRAUX APPLICABLES À L'ÉVALUATION DES ACTIFS ET DES PASSIFS LIBELLÉS EN DEVICES

Les opérations en monnaies étrangères sont converties en euros au cours du jour de l'opération.

En fin d'exercice, tant les immobilisations (incorporelles, corporelles ou financières) que les autres actifs et passifs pour la fraction des soldes de ces comptes exprimée ou d'origine en devises, restent convertis au taux de change appliqué lors de leur comptabilisation.

Commentaire : C 6.10. Résultats d'exploitation - Pensions

En application de l'article 85, alinéa 2, de l'A.R. du 30 janvier 2001, nous avons adapté la rubrique « Frais de personnel – Pensions de retraite et de survie » de l'annexe C.6.10 aux caractéristiques propres de notre entreprise. Ce poste

enregistre la cotisation de 35% versée à l'État, en fonction de la valeur actuelle des droits de pensions acquis et futurs des membres du personnel statutaire actif.

Commentaires supplémentaires à l'ANNEXE C.6.10 et au BILAN SOCIAL C.6. « Travaill­eurs pour lesquels l'entreprise a introduit une déclaration DIMONA ou qui sont inscrits au registre général du personnel »

skeyes a introduit une déclaration DIMONA pour ses travailleurs statutaires qui ne sont pas liés par un contrat de travail (ce qui implique par conséquent que la loi sur les contrats de travail n'est pas d'application); il sont mentionnés depuis la création de skeyes dans le bilan social en tant que travailleurs à durée indéterminée.

Commentaire sur les coûts de fin de carrière des contrôleurs aériens

Depuis longtemps, les contrôleurs aériens connaissent en Belgique, tout comme dans de nombreux autres pays européens, un système où ils sont mis en disponibilité durant un certain nombre d'années avant de prendre leur retraite. Dans ce système, on leur paye une partie importante de leur traitement sans qu'ils ne fournissent de prestations en contrepartie mais les agents restent à disposition de skeyes. Le coût de ce système reste à charge de l'entreprise qui le comptabilise dans l'assiette de coûts qui est alors imputée aux clients.

Depuis la création de skeyes, les coûts de disponibilité relatifs aux contrôleurs aériens sont enregistrés dans les frais de personnel au moment du paiement de ces indemnités (principe de cohérence du compte rendu financier).

Conformément à la réglementation européenne applicable à la tarification des services de contrôle aérien, ces coûts de fin de carrière sont financés au même moment via la facturation aux clients. En application du principe comptable de '*matching*', il y a une correspondance entre les coûts (indemnités payées aux contrôleurs aériens) et les recettes (refacturation des indemnités aux clients).

La loi du 31 juillet 2017 modifiant l'article 176 de la loi du 21 mars 1991 confirme qu'en ce qui concerne les obligations de provisions pour risques et charges pour la disponibilité et le congé préalable à la pension de son personnel skeyes ne doit pas constituer de provision.

ANNEXE AUX COMPTES ANNUELS

REF A

**Commentaire sur le chiffre d'affaires
(rubrique 70) et sur le résultat
de l'exercice comptable**

HISTORIQUE

La reconnaissance du chiffre d'affaires de skeyes pour les activités *En route* et EBBR repose sur la réglementation de l'UE qui détermine et régule les tarifs pour les compagnies aériennes par période de référence de 5 ans⁴.

L'exercice 2024 écoulé, ainsi que les quatre exercices précédents, relèvent de la troisième période de référence (RP3) qui couvre les années 2020 à 2024 incluse.

Cette période de référence a été caractérisée par la pandémie de Covid, qui a engendré de grandes incertitudes et inconnues, ce qui a donné lieu à des mesures spécifiques et temporaires⁵ et à l'introduction de différentes propositions successives de tarification au fil du temps.

Le règlementation européenne prévoit que le dernier plan de performance soumis doit être utilisé pour déterminer les taux unitaires et le tarif de facturation tant qu'il n'y a pas de validation finale du plan de performance par la Commission européenne.

Les tarifs pour les années 2020 et 2021 ont été appliqués sur la base du plan de performance pré-Covid, qui n'a pas permis à skeyes de récupérer ses coûts en raison de la forte diminution du trafic aérien.

Les tarifs appliqués au cours de l'exercice 2022 reposaient sur un plan de performance révisé, déposé auprès de la Commission européenne en 2021. Ce plan révisé a été rejeté au début de l'année 2022 et il a été demandé de proposer un nouveau plan adapté. En juillet 2022, les États belge et luxembourgeois ont introduit une nouvelle révision du plan sur lequel étaient basés les tarifs pour l'année 2023.

À l'automne 2022, la Commission européenne a fait savoir qu'elle était d'avis que ce dernier plan n'était toujours pas conforme aux directives européennes et a décidé de mener un examen détaillé du dernier plan introduit⁶. Les mesures correctives proposées par la Commission⁷ ont cependant été désapprouvées par le Single Sky Committee (Comité du ciel unique) le 21 mars 2023.

Pour la clôture de l'exercice 2022 et en raison des circonstances économiques incertaines, nous avons opté pour une reconnaissance du chiffre d'affaires en fonction de l'assiette de coûts réelle pour toutes les années de la 3^e période de référence RP3 jusqu'à cette date, c'est-à-dire 2020, 2021 et 2022.

Fin 2023, skeyes a soumis une nouvelle version du plan de performance avec des mesures correctives supplémentaires et dans laquelle les coûts réels pour les exercices déjà clôturés (2020-2021-2022) ont été comptabilisés comme assiette de coûts. Ce plan a été approuvé par la Commission européenne le 13 décembre 2023. L'assiette de coûts pour 2023 et 2024 figurant dans le plan approuvé constitue la base du chiffre d'affaires déclaré en 2023 et en 2024.

Dans le plan de performance pour la 3^e période de référence, l'État belge a décidé de réduire l'assiette de coûts de l'Agence Eurocontrol de 3,5 millions € (-0,5 million € en 2023 et -3 millions € en 2024). skeyes prend en charge la part belge des coûts d'exploitation de l'Agence, mais suite à cette décision, elle n'a pas pu répercuter ce montant de 3,5 millions € sur les compagnies aériennes. Compte tenu du changement de gouvernement, les négociations sur le financement de ce montant n'ont pas beaucoup progressé. skeyes tente de mettre la problématique à l'ordre du jour des discussions avec le gouvernement et le nouveau Ministre, mais il n'y a aucune certitude sur le timing ni sur l'issue de ces discussions. Sur la base du principe comptable de prudence, il a donc été décidé de ne pas enregistrer de créance à ce titre à la date de clôture du 31/12/2024.

4. Règlement d'exécution (UE) n° 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les Règlements d'exécution (UE) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013.

5. Règlement d'exécution (UE) n° 2020/1627 de la Commission du 3 novembre 2020 relatif aux mesures exceptionnelles prises pour la troisième période de référence (2020-2024) du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen en raison de la pandémie de Covid-19.

6. Décision (UE) n° 2022/2255 de la Commission du 24 octobre 2022 relative au lancement de l'examen détaillé de certains objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé pour la troisième période de référence présenté au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas conformément au Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil.

7. Draft Commission Implementing Decision on corrective measures to be taken by Belgium and Luxembourg regarding certain performance targets for the third reference period in accordance with Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council.



Récapitulatif des hypothèses de reconnaissance du chiffre d'affaires pour les exercices 2020-2024

ACTIVITÉ EN ROUTE

| | | EXERCICE COMPTABLE | | | | |
|----------------------|------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| ANNÉE DE DÉCLARATION | 2020 | 90% de l'assiette de coûts réelle de 2019 | | | | |
| | 2021 | 97% de l'assiette de coûts réelle de 2020 | 97% de l'assiette de coûts réelle de 2021 | | | |
| | 2022 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2020 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2021 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2022 | | |
| | 2023 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2020 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2021 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2022 | RP3 (version approuvée du 13/12/2023) | |
| | 2024 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2020 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2021 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2022 | RP3 (version approuvée du 13/12/2023) | RP3 (version approuvée du 13/12/2023) |

- 2020 : En application du principe de prudence et compte tenu du contexte de grande incertitude par rapport à la pandémie de Covid qui régnait à l'époque, une limitation éventuelle de l'assiette de coûts à facturer, jusqu'au niveau de 90% de l'assiette de coûts réelle de 2019, a été prise en compte à la clôture des comptes de 2020 pour la détermination du chiffre d'affaires. Cette hypothèse était fondée sur l'avis du *Performance Review Body* à la Commission européenne (mars 2021), où il était indiqué que le coût unitaire *En route* à l'échelle de l'UE pour les années combinées 2020-2021 devrait être limité à +104,2% du coût unitaire fixé à l'échelle de l'UE de 2019. Cela signifierait que l'assiette de coûts à imputer aux compagnies aériennes pour 2020 et 2021 serait limitée à 90% des coûts réels de 2019.
- 2021 : Dans la décision définitive de la Commission⁸, la limitation de l'assiette de coûts *En route* au niveau européen a encore été affaiblie, passant à 97% des coûts réels de 2019.

C'est la raison pour laquelle l'hypothèse de reconnaissance du chiffre d'affaires fin 2021 a été révisée, passant de 90% à 97% de l'assiette de coûts réelle pour 2019.

- 2022 : Reconnaissance du chiffre d'affaires sur la base des coûts réels de 2022 (argumentation, voir plus haut). En pratique, la modification de l'hypothèse de reconnaissance du chiffre d'affaires a entraîné une revalorisation des mécanismes correcteurs pour les années 2020 et 2021 par rapport au niveau retenu pour la clôture au 31/12/2021 (97% de l'assiette de coûts réelle de 2019), ce qui a eu un effet de +13,2 millions € de chiffre d'affaires dans l'exercice clôturé.
- 2023 : Reconnaissance du chiffre d'affaires de 2023 sur la base du plan de performance approuvé le 13/12/2023.
- 2024 : Reconnaissance du chiffre d'affaires de 2024 sur la base du plan de performance approuvé le 13/12/2023.

⁸ Décision d'exécution (UE) n° 2021/891 de la Commission du 2 juin 2021 fixant les objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la troisième période de référence (2020-2024) et abrogeant la Décision d'exécution (UE) n° 2019/903.

| | | EXERCICE COMPTABLE | | | | |
|----------------------|------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| ANNÉE DE DÉCLARATION | 2020 | 90% de l'assiette de coûts réelle de 2019 | | | | |
| | 2021 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2020 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2021 | | | |
| | 2022 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2020 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2021 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2022 | | |
| | 2023 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2020 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2021 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2022 | RP3 (version approuvée du 13/12/2023) | |
| | 2024 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2020 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2021 | 100% de l'assiette de coûts réelle de 2022 | RP3 (version approuvée du 13/12/2023) | RP3 (version approuvée du 13/12/2023) |

- 2020 : Comme pour l'activité *En route*, pour la détermination du chiffre d'affaires lors de la clôture des comptes de 2020, il a également été tenu compte pour l'activité *Terminal* - en application du principe de prudence - d'une limitation éventuelle de l'assiette de coûts à facturer jusqu'au niveau de 90% de l'assiette de coûts réelle de 2019. Cette hypothèse était fondée sur l'avis du *Performance Review Body* à la Commission européenne (mars 2021), où il était indiqué que le coût unitaire *En route* à l'échelle de l'UE pour les années combinées 2020-2021 devrait être limité à +104,2% du coût unitaire fixé à l'échelle de l'UE de 2019. Cela signifierait que l'assiette de coûts à imputer aux compagnies aériennes pour 2020 et 2021 serait limitée à 90% des coûts réels de 2019.

- 2021 : Aucun objectif d'efficacité économique à l'échelle de l'UE n'est d'application à l'activité *Terminal* ; c'est la raison pour laquelle l'hypothèse de reconnaissance du chiffre d'affaires fin 2021 a été révisée, passant de 90% de l'assiette de coûts réelle de 2019 à 100% de l'assiette de coûts réelle pour 2020 et 2021.
- 2022 : Il n'y a pas de modification dans l'hypothèse utilisée pour la reconnaissance du chiffre d'affaires pour l'activité *Terminal* EBBR par rapport au 31/12/2021.
- 2023 : Reconnaissance du chiffre d'affaires de 2023 sur base du plan de performance approuvé le 13/12/2023.
- 2024: Reconnaissance du chiffre d'affaires de 2024 sur base du plan de performance approuvé le 13/12/2023.

IMPACT

Afin d'informer le lecteur des comptes annuels de la manière la plus complète et transparente possible, le tableau ci-dessous reflète ce qu'aurait été le chiffre d'affaires et le résultat si nous avions appliqué le scénario des coûts réels pour la prestation des services *En route* et *Terminal* en 2020-2021-2022 lors de la clôture des comptes des années en question.

En 2020, la reconnaissance du chiffre d'affaires sur la base de l'assiette de coûts réelle aurait été supérieure de 24,2 millions € à la reconnaissance du chiffre d'affaires sur la base de 90% de l'assiette de coûts réelle de 2019 (19,7 millions € pour l'*En route* et 4,5 millions € pour *Terminal* EBBR).

En 2021, d'une part 18,6 millions € de chiffre d'affaires avaient été repris relatifs à l'année 2020, et d'autre part la reconnaissance du chiffre d'affaires pour l'*En route* sur la base de l'assiette de coûts réelle aurait été supérieure de 7,6 millions € à la reconnaissance du chiffre d'affaires sur la base de 97% de l'assiette de coûts réelle de 2019. Conjointement, ces 2 effets se traduisent par un chiffre d'affaires inférieur de 11,0 millions € au chiffre d'affaires déclaré pour 2021.

En 2022, le chiffre d'affaires a été reconnu sur la base des coûts réels des services *En route* et *Terminal*. En 2022, nous avons réalisé par conséquent un chiffre d'affaires supplémentaire de 13,2 millions € pour l'*En route* pour les années 2020 et 2021.

Pour 2023 et 2024, la reconnaissance du chiffre d'affaires est basée sur le plan de performance de la RP3 approuvé.

En 2023, il y a encore eu une correction de 2,5 millions € sur l'année 2022. Par ailleurs, le chiffre d'affaires *En route* de 2023 comprend -7,6 millions € de corrections suite à la révision du plan de performance de la RP3. Par prudence, ces corrections ont déjà été reconnues à 100% en 2023 et sont incluses dans le taux unitaire de 2024. À partir de 2024, il n'y aura plus de nouvelles corrections.

Après neutralisation des effets relatifs aux exercices précédents et à la reconnaissance du chiffre d'affaires sur la base de l'assiette de coûts réelle pendant les années 2020-2021-2022, le chiffre d'affaires affiche une évolution logique parallèle à l'évolution des coûts de *skeyes*. L'augmentation en 2022 par rapport à 2021 s'explique essentiellement par la hausse des prix de l'énergie et de l'inflation suite à la situation macroéconomique générale due à la guerre en Ukraine et à la crise énergétique.

| EN KEUR | ASSIETTE DE COÛTS RÉELLE | | | RP3 | |
|----------------------------------------------------------|--------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Chiffre d'affaires <i>En route</i> Comptes annuels | 181.781 | 210.597 | 243.862 | 238.151 | 261.714 |
| Adaptation de 90% A 2019 --> 97% A 2019 | 14.174 | -14.174 | | | |
| Adaptation de 97% A 2019 --> Actual Année N | 5.546 | 7.636 | -13.182 | | |
| Adaptation de l'assiette de coûts réelle 2022 | | | -2.523 | 2.523 | |
| Mesures correctives RP3 | | | | 7.576 | |
| Chiffre d'affaires <i>En route</i> pro forma | 201.502 | 204.058 | 230.680 | 248.250 | 260.714 |
| Chiffre d'affaires <i>Terminal</i> EBBR Comptes annuels | 45.035 | 54.599 | 55.639 | 62.808 | 66.191 |
| Adaptation de 90% A 2019 --> Actual Année N | 4.468 | -4.468 | | | |
| Chiffre d'affaires <i>Terminal</i> EBBR pro forma | 49.502 | 50.131 | 55.639 | 62.808 | 66.191 |



RECOURS EN ANNULATION DEVANT LE CONSEIL D'ÉTAT CONTRE L'A.R. RELATIF AU CONTRAT DE GESTION CONCERNANT LA TARIFICATION À L'AÉROPORT DE BRUXELLES NATIONAL

A.R. 7E AVENANT AU TROISIÈME CONTRAT DE GESTION

Brussels Airlines, Lufthansa et Swiss ont introduit un recours en annulation contre l'A.R. du 21 décembre 2023 portant approbation du septième avenant au troisième contrat de gestion entre l'État et skeyes. Cet avenant introduit le nouveau système de tarification à l'aéroport de Bruxelles National. skeyes n'est pas partie à cette procédure.

En février 2025, le Conseil d'État a soumis deux questions préjudicielles à la Cour constitutionnelle concernant la compétence du Conseil d'État pour pouvoir statuer sur le recours. On attend l'arrêt de la Cour constitutionnelle, après quoi la procédure se poursuivra devant le Conseil d'État.

A.R. QUATRIÈME CONTRAT DE GESTION

Brussels Airlines, Lufthansa et Swiss ainsi que DHL et EAT ont introduit un recours en annulation contre l'A.R. du 25 mai 2024 portant approbation du quatrième contrat de gestion entre l'État et skeyes. Le recours est dirigé contre la tarification à l'aéroport de Bruxelles National. skeyes est intervenue dans cette procédure.

On attend le rapport de l'auditeur.

Au stade actuel des procédures, on ne sait pas quelles seront les conséquences éventuelles pour skeyes.

REF B**Commentaire sur les charges d'exploitation non récurrentes (désaffectation des immobilisations corporelles) (rubrique 66A)**

Au cours de l'année 2024, skeyes a procédé à un contrôle d'inventaire approfondi des immobilisations corporelles, dans le cadre duquel les responsables d'investissement ont dû confirmer si les investissements comptabilisés (systèmes, équipements, matériaux, etc.) étaient toujours utilisés.

Sur la base de ce contrôle, la liste d'inventaire a été mise en conformité avec la réalité ; les systèmes et équipements qui ne sont plus utilisés ont été désaffectés sur le plan comptable, après approbation des responsables d'investissement.

Dans les chiffres de 2024, les amortissements exceptionnels sur ces actifs ont été enregistrés dans la rubrique « charges d'exploitation non récurrentes ».

REF C**Commentaire sur les immobilisations financières – participation SkeyDrone (rubrique 280)**

SkeyDrone a réalisé une perte de 1,2 million € en 2024, ce qui porte le total des pertes reportées à 5,05 millions €.

La participation de skeyes dans SkeyDrone reste un investissement stratégique important pour skeyes, et SkeyDrone est un instrument important dans la stratégie plus large de skeyes en matière de drones. SkeyDrone est encore en train de développer ses activités et se trouve donc encore en phase de *start-up*. Il ressort du business plan actualisé pour la période 2025-2029 qu'on s'attend à un EBITDA (*Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation*) positif à partir de 2028.

En tant qu'actionnaire majoritaire et via les Administrateurs de SkeyDrone, nous suivons régulièrement l'évolution de ces activités et leur impact financier.

REF D**Commentaire sur les autres créances (rubrique 41) et charges à reporter (rubrique 492/3) – Subside à recevoir de l'État belge**

Dans les avenants 9 et 10 au troisième contrat de gestion entre l'État belge et skeyes, adoptés par un Arrêté royal du 21 décembre 2022, l'État a octroyé 2 subsides à skeyes :

- un subside de 2,7 millions € pour financer des projets visant à rendre le secteur de l'aviation plus durable. Ces projets visent à promouvoir les concepts de CCO (*Continuous Climb Operations*), de CDO (*Continuous Descent Operations*) et de « green approach », ainsi qu'à implémenter une « tarification plus verte » des redevances pour la prestation des services terminaux ;
- un subside de 6,75 millions € pour soutenir la transition énergétique.

Pendant l'exercice 2024, 3,1 millions € des subsides reçus ont été consacrés à des initiatives en matière de transition énergétique.



Commentaire sur les comptes de régularisation de l'actif et du passif (rubriques 490/1 et 492/3) – Mécanismes correcteurs activités En route et Terminal

ACTIF

Les comptes de régularisation de l'actif comprennent 195,4 millions € de mécanismes correcteurs. Il s'agit de créances sur les compagnies aériennes résultant de différences en matière d'inflation, de trafic et de coûts en application du Règlement européen sur le système de performance et de tarification⁹. En principe, elles sont imputées chaque fois dans le taux unitaire de 2 ans plus tard. Pour 2020 et 2021, les montants sont très substantiels en raison de la forte baisse du trafic. En application des mesures exceptionnelles suite à la pandémie de Covid¹⁰, ces montants sont imputés dans le taux unitaire de manière échelonnée sur 7 ans (de 2024 à 2030 inclus). La diminution de 19,9 millions € par rapport à la fin 2023 s'explique par le fait que 2024 est la première année au cours de laquelle une partie du mécanisme correcteur de 2020 et 2021 a été comptabilisée.

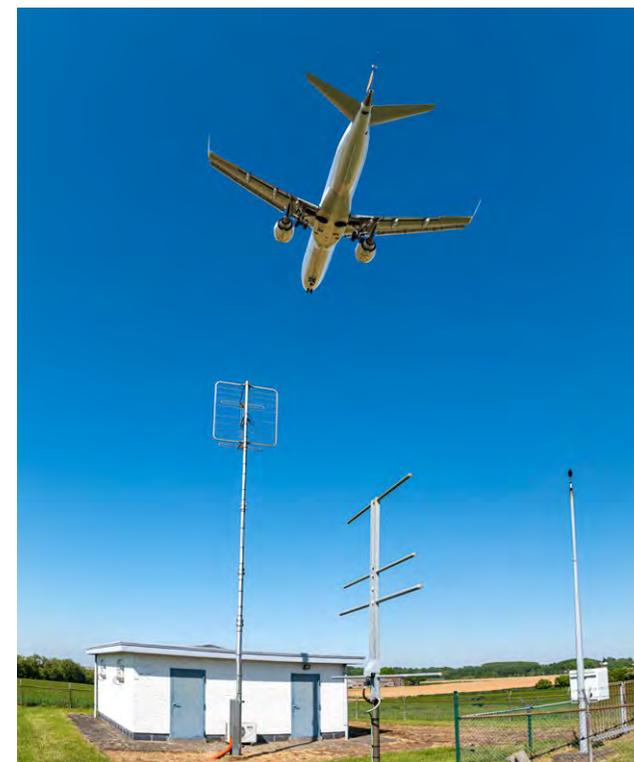
PASSIF

Les comptes de régularisation du passif comprennent 18,6 millions € de mécanismes correcteurs. Il s'agit de montants dus aux compagnies aériennes par skeyes au 31/12/2024 suite à des différences éventuelles en matière d'inflation, de trafic et de coûts. En principe, ils sont compensés chaque fois dans le taux unitaire de 2 ans plus tard.

La diminution du mécanisme correcteur s'explique en grande partie par les mesures correctives qui ont été déduites de l'assiette de coûts de 2024 suite à la révision du plan de performance. Le montant des mesures correctives a été reversé aux usagers de l'espace aérien via le taux unitaire de 2024. De plus, le mécanisme correcteur de 2022 a été en grande partie comptabilisé dans le taux unitaire de 2024.

| EN KEUR | 2023 | 2024 | ÉVOLUTION |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Mécanisme correcteur <i>En route</i> RP3 | 208.404 | 188.074 | 20.330 |
| Mécanisme correcteur <i>Terminal</i> RP | 6.923 | 7.318 | 395 |
| Mécanisme correcteur sur les comptes de régularisation de l'actif | 215.327 | 195.392 | -19.935 |

| EN KEUR | 2023 | 2024 | ÉVOLUTION |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|----------------|
| Mécanisme correcteur <i>En route</i> RP3 | 28.611 | 16.894 | 11.718 |
| Mécanisme correcteur <i>Terminal</i> RP2 | 85 | 85 | - |
| Mécanisme correcteur <i>Terminal</i> RP3 | 1.984 | 1.631 | 353 |
| Mécanisme correcteur sur les comptes de régularisation du passif | 30.680 | 18.609 | -12.071 |



Ces baisses sont en partie compensées par les montants du nouveau mécanisme correcteur *En route* 2024 et *Terminal* 2024. Ceux-ci s'élèvent à 0,9 million € chacun au 31/12/2024 et seront en grande partie comptabilisés dans le taux unitaire et la facturation de 2026.

Le montant du mécanisme correcteur *Terminal* RP2 au 31/12/2024 provient de 2019 et constitue la partie restante qui n'a pas été comptabilisée les années précédentes en raison d'un trafic inférieur aux prévisions. Ce montant sera comptabilisé dans le taux unitaire et la facturation de 2025.

9. Règlement d'exécution (UE) n° 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les Règlements d'exécution (UE) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013.

10. Règlement d'exécution (UE) n° 2020/1627 de la Commission du 3 novembre 2020 relatif aux mesures exceptionnelles prises pour la troisième période de référence (2020-2024) du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen en raison de la pandémie de Covid-19.

REF F

Commentaire sur l'évolution des Capitaux propres (rubrique 10/15)

L'augmentation des subsides en capital concerne la part des subsides, reçus de la part de l'État belge, pour la transition énergétique en lien avec les dépenses d'investissement réalisées par skeyes.

Le bénéfice de l'exercice (15,4 millions €) est ajouté aux réserves disponibles.

REF G

Commentaire sur les dettes à long et à court terme – prêt de l'État belge (rubriques 174 et 42)

skeyes a reçu un prêt non convertible de 110 millions € octroyé par l'État belge en 2021 suite à la pandémie de Covid, pour assurer la continuité opérationnelle et financière de l'entreprise publique. Les modalités de remboursement figurent à l'annexe 7.3 du quatrième contrat de gestion entre l'État et skeyes (adopté par l'A.R. du 25/05/2024), à savoir un remboursement annuel étalé sur 7 ans. La première tranche du prêt (15,7 millions €) a été remboursée en décembre 2024.

REF H

Commentaire sur les dettes de fournisseurs et sur les dettes fiscales, sociales ou salariales (rubriques 44, 450/3 et 454/9)

Dans les comptes annuels de l'exercice 2023, les dettes dues et non échues vis-à-vis du secrétariat social, relatives au précompte professionnel et à l'ONSS à payer à la date de clôture, ont été présentées sous la rubrique 45 « Dettes fiscales, sociales ou salariales ». Le même principe a été appliqué dans les chiffres de 2024.

| EN KEUR | CAPITAL | RÉSERVES LÉGALES | RÉSERVES DISPONIBLES | RÉSULTAT REPORTÉ | SUBSIDES EN CAPITAL | TOTAL CP |
|-----------------------------------------|----------------|------------------|----------------------|------------------|---------------------|----------------|
| Au 31/12/2023 | 170.000 | 17.000 | 103.090 | 0 | 162 | 290.251 |
| Bénéfice de l'exercice 2023 | | | 15.382 | | | 15.382 |
| Subsides en capital | | | | | 2.827 | 2.827 |
| Prise en résultat du subside en capital | | | | | -91 | -91 |
| Au 31/12/2024 | 170.000 | 17.000 | 118.472 | 0 | 2.897 | 380.369 |





member of FABEC
www.skeyes.be

Siège d'exploitation
Tervuursesteenweg 303
B-1820 Steenokkerzeel
Tél. +32 2 206 21 11

Siège social
Square de Meeûs 35
B-1000 Bruxelles

Photos
Branislav Milić
Erwin Ceuppens
Adobe Stock

Conception graphique
Paf!
pafdesign.be