



Ouvrir la voie à un ciel durable

Préface

C'est avec une grande fierté que je vous présente ce rapport annuel, qui illustre la convergence entre sécurité, performance et durabilité chez skeyes. Dans un contexte de croissance du trafic et de complexité accrue, nous avons réalisé des résultats exceptionnels en matière de sécurité, maintenu un haut niveau de performance opérationnelle et accompli des progrès significatifs en matière de durabilité, démontrant qu'une croissance responsable n'est pas qu'une ambition chez nous, mais bien une réalité.

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

Dans le prolongement des années précédentes, la sécurité est une nouvelle fois demeurée au cœur des priorités de skeyes. Ce n'est pas un slogan, mais notre mission quotidienne. La sécurité ne va jamais de soi. Elle exige attention, expertise, coopération et discipline. Chaque jour, sans exception.

À cet égard, 2025 a été une année exceptionnelle. Pour la cinquième année consécutive, aucun incident grave (catégorie A) n'a été enregistré. Nous avons également clôturé l'année sans aucun incident de catégorie B (incidents majeurs) : une véritable clean sheet. C'est seulement la deuxième fois dans notre histoire, après 2016, que nous atteignons un tel résultat. Une performance remarquable au plus haut niveau de sécurité.

Ce résultat n'est pas le fruit du hasard. Il est le résultat du travail collectif de nos contrôleurs aériens, de nos techniciens et de l'ensemble des services de support, qui mettent chaque jour leur savoir-faire au service de la sécurité aérienne. Notre politique de Just Culture joue un rôle essentiel : elle encourage les collaborateurs à signaler incidents et erreurs afin d'en tirer des enseignements et d'améliorer notre fonctionnement s'il y a lieu. La sécurité ne signifie pas l'absence de risques, mais la capacité à les identifier à temps et à les maîtriser.

Je tiens donc à remercier chaleureusement l'ensemble des collaborateurs de skeyes pour leur professionnalisme, leur vigilance et leur engagement. Leur sens des responsabilités et leur esprit d'équipe rendent possible ce résultat exceptionnel. Ils constituent la colonne vertébrale de notre organisation.

Même dans des situations imprévues, nos équipes ont fait preuve de professionnalisme. Lors de la panne système en février, elles ont réagi rapidement et avec rigueur afin de rétablir nos opérations dans les meilleurs délais. Le même professionnalisme a été démontré en novembre, lorsque des drones ont été observés au-dessus d'aéroports belges. La sécurité opérationnelle est restée garantie et tout a été mis en œuvre pour limiter l'impact sur le trafic aérien.

PLUS DE TRAFIC, DES PERFORMANCES SOLIDES

En 2025, skeyes a assuré la gestion de 1.035.084 mouvements aériens, soit une augmentation de 4 % par rapport à l'année précédente. En moyenne, nos contrôleurs ont géré 2.743 mouvements par jour dans les aéroports et espaces aériens qui relèvent de notre responsabilité. Dans le même temps, l'aviation a continué à se redresser après le creux provoqué par la pandémie de COVID-19.

Malgré cette croissance constante dans un espace aérien européen de plus en plus dense, où plusieurs prestataires de services de navigation aérienne voisins ont été confrontés à d'importants défis capacitaires — notre performance est restée particulièrement efficace. Le retard moyen en route n'a été que de 0,08 minute par mouvement aérien. Ce résultat dépasse largement l'objectif fixé et figure parmi les meilleurs en Europe. Ces chiffres dans ce rapport annuel démontrent que sécurité et efficacité peuvent aller de pair.

LA DURABILITÉ, UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE

Au-delà de la sécurité, nous poursuivons activement notre engagement en faveur d'une aviation plus durable. En 2025, skeyes est devenue le premier prestataire de services de navigation aérienne au monde à obtenir l'accréditation GreenATM de niveau 4. Cette reconnaissance internationale confirme nos efforts structurels pour réduire l'empreinte environnementale du trafic aérien et souligne notre engagement soutenu.

Nous avons progressé dans plusieurs domaines, notamment la gestion de l'espace aérien, les infrastructures et la

mobilité. En collaboration avec les compagnies aériennes, nous optimisons les trajectoires de vol des avions afin de leur permettre de réduire leur consommation de carburant et leurs émissions. Les approches plus pentues contribuent également à diminuer les nuisances sonores pour les riverains.

Nous investissons aussi dans les énergies renouvelables, notamment à travers la réalisation prévue d'un parc de panneaux solaires sur notre site.

INVESTIR DANS L'AVENIR

Notre solide position financière nous donne la capacité de poursuivre des investissements ciblés pour l'avenir. Nous préparons la modernisation de notre système de contrôle du trafic aérien avec une solution NextGen qui sera déployée à partir de 2028. En collaboration avec la Défense, notre partenaire, nous travaillons à une intégration renforcée du contrôle aérien civil et militaire au sein d'un système unique. À cet effet, la Défense a signé un *memorandum of understanding* formalisant cette coopération et les ambitions communes.

Le Centre de Tour de contrôle digitale à Namur (ou DiTo pour *Digital Tower*) sera bientôt en phase d'aboutissement. Ce projet constitue une étape majeure qui modernisera en profondeur notre fonctionnement. Nous nous préparons désormais à sa mise en service opérationnelle.

En 2025, notre organisation comptait 1.005 collaborateurs. Chacun contribue au même objectif : garantir un espace aérien belge sûr, efficace et durable.

Paving the way to sustainable skies est bien plus qu'un titre. C'est notre engagement quotidien. Grâce au professionnalisme et à l'implication de nos équipes, nous continuons à construire un espace aérien où la sécurité demeure la priorité absolue — aujourd'hui et demain.

Johan Decuyper
CEO





La sécurité demeure le fondement de la mission sociétale de skeyes. Pour le Conseil d'administration, elle constitue le point de départ de chaque choix stratégique et de chaque décision d'investissement. Les résultats de 2025 confirment que cette priorité claire se traduit par des performances durables.

Dans un environnement aéronautique en pleine reprise et marqué par une complexité croissante, skeyes a démontré qu'un haut niveau de performance est parfaitement compatible avec les exigences de sécurité les plus strictes. Le fait que l'année 2025 ait été entièrement exempte d'incidents de catégorie A et B constitue une réalisation exceptionnelle. Que ce résultat soit atteint pour la deuxième fois en moins de dix ans témoigne de la robustesse du système de gestion de la sécurité et d'une culture de sécurité bien ancrée.

Le Conseil d'administration considère qu'il est de sa responsabilité de soutenir structurellement cette culture. La sécurité requiert des investissements continus dans les ressources humaines, les technologies et les processus. Elle exige également anticipation et vision à long terme face à l'évolution des flux de trafic, des innovations technologiques et des risques externes. Les projets stratégiques tels que la modernisation du système ATM et l'intégration civile-militaire renforcée sont, à ce titre, des investissements essentiels pour la sécurité.

La durabilité est devenue également un pilier stratégique majeur. L'obtention de l'accréditation GreenATM de niveau 4 confirme le rôle de pionnier de skeyes en matière de gestion environnementale du trafic aérien. Elle reflète une intégration structurelle des enjeux environnementaux dans la gouvernance et la planification à long terme, avec les investissements qui vont de pair.

La solidité financière dans le cadre du contrat de gestion en cours assure la stabilité nécessaire pour poursuivre ces priorités. Cette stabilité n'est pas une fin en soi, mais une condition indispensable pour inscrire durablement sécurité, innovation et durabilité au cœur de l'organisation.

Au nom du Conseil d'administration, je tiens à remercier l'ensemble des collaborateurs pour leur professionnalisme, leur expertise et leur sens des responsabilités. Leur engagement quotidien permet de faire de la sécurité non seulement un principe, mais une réalité concrète. Ensemble, nous continuons à façonner un espace aérien belge sûr, fiable et tourné vers l'avenir, au service de la société et des générations futures.

Laurent Vrijdaghs
Président du Conseil d'administration



Sommaire

L'essentiel du
rapport annuel -
chiffres clés 2025

05

Ouvrir la voie
à l'espace
aérien de
demain

31

Franchir les
étapes vers
un avenir
durable

35

Excellence
en sécurité

13

Efficacité
pour un ciel
durable

21

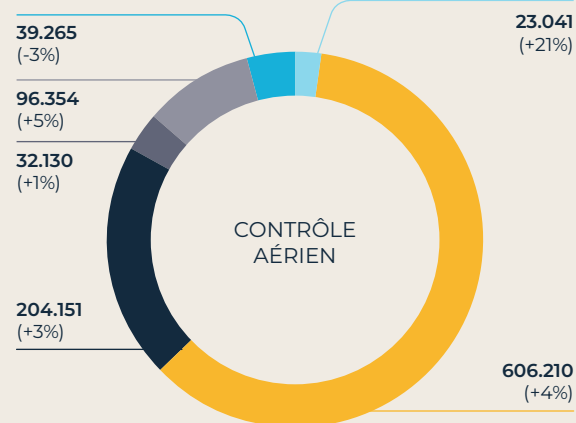
Rapport
annuel 2025

41

L'essentiel du rapport annuel / Chiffres clés 2025

Le trafic aérien en 2025

Nombre de vols gérés par unité de contrôle aérien



CONTRÔLE
AÉRIEN

■ CANAC 2 ■ Brussels Airport ■ Antwerp Airport
■ Charleroi Airport ■ Liege Airport ■ Ostend-Bruges Airport

skeyes fournit des services d'information de vol à l'aéroport de Courtrai qui a enregistré 33.933 vols en 2025 (+19%).

Nombre de vols pris en charge par skeyes. Le cap symbolique du million de vols à nouveau atteint.



1.035.084

Croissance du trafic aérien en nombre de vols par rapport à 2024 dans l'espace aérien géré par skeyes.

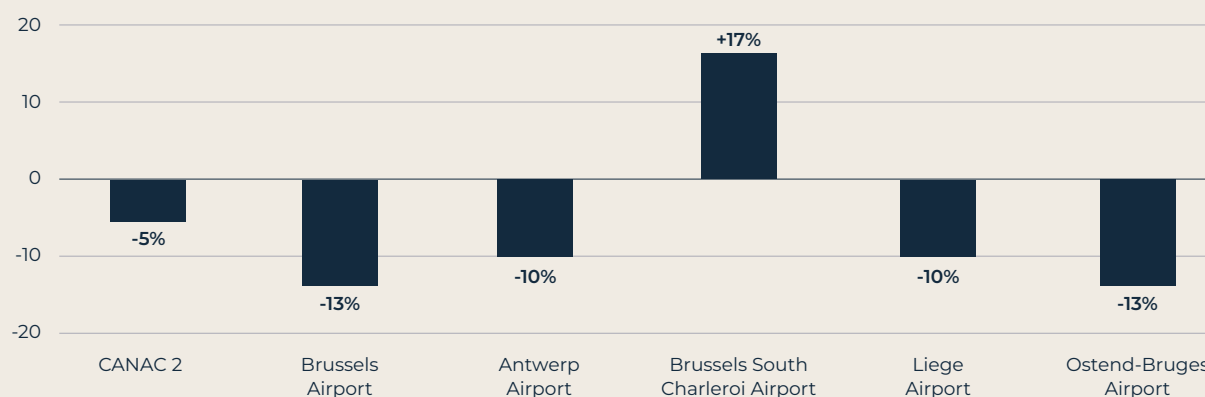
+4%

Le trafic aérien géré par skeyes en 2025 atteint 95% du trafic aérien de 2019 avant le déclenchement de la crise sanitaire.

La situation géopolitique en Europe et son impact sur les flux de trafic ont créé des zones où le trafic progresse à des rythmes différents.

95%

Redressement du trafic - Évolution du nombre de vols en 2025 par rapport à 2019, soit avant le déclenchement de la crise sanitaire



L'aéroport de Brussels South Charleroi se distingue par l'évolution très nette de son trafic par rapport à la période pré-COVID. Le trafic commercial y a progressé de 30%. La reprise est plus lente pour Brussels Airport et les aéroports d'Anvers et Ostende. À Liege Airport, c'est surtout le trafic de l'aviation générale (de loisir et sportive) qui freine la progression.



36,4

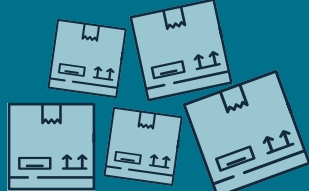
millions de passagers ont pris l'avion en 2025 depuis ou via les aéroports publics belges. Il s'agit d'un nouveau record historique dépassant celui de 2019.

4,6%

de passagers en plus qu'en 2024.

2,1

millions de tonnes de fret ont transité par les aéroports publics belges.



850.000

passagers supplémentaires par rapport au précédent record de fréquentation établi en 2019 avant le déclenchement de la crise sanitaire.

Les progressions du nombre de passagers et du transport de marchandises sont beaucoup plus rapides que celle du nombre de vols. (par rapport à 2024)



+17%

Sécurité du trafic aérien : record historique égalé

Aucun incident des catégories les plus sévères pour 2025. Cette performance exceptionnelle égale le record historique de skeyes établi en 2016.

Incident de catégorie A



0

Incident de catégorie B



0

Ponctualité : un service optimal

98,98%

des vols (en route et arrivées) ont été gérés de manière ponctuelle par skeyes en 2025.

99,48%

des vols en route gérés par skeyes n'ont enregistré aucun retard en 2025.



Objectifs du Ciel
unique européen
atteints pour skeyes

0,08 min/vol

= 4,8 secondes de retard en route moyen par vol (toutes causes confondues)

0,77 min/vol

= 46,2 secondes de retard moyen par vol à l'arrivée à Brussels Airport toutes causes confondues

Maintien d'une très bonne ponctualité malgré les travaux d'entretien des pistes ayant réduit la capacité de l'aéroport durant l'été 2025.



Données financières

352,8

millions d'€
Chiffres d'affaires 2025

19,4

millions €
Investissements



Unit rate en route

Unit rate facturé par skeyes pour une unité de service en route dans l'espace aérien sous sa responsabilité

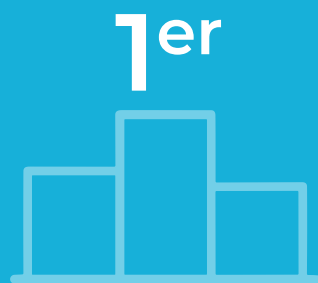
Pour le trafic en route, les redevances sont proportionnelles à la distance parcourue et à la racine carrée de la masse d'un avion. L'unité de service correspond au contrôle d'un avion de 50 tonnes sur 100 kilomètres.

120,49€



Vers une aviation plus durable

skeyes est le premier prestataire de services de navigation aérienne au monde à accéder au label GreenATM de niveau 4, délivré par CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*).



Réduction de la consommation de mazout chez skeyes par rapport à 2019

-62%

C'est le score d'efficacité horizontale des vols dans l'espace aérien belge. Ce chiffre signifie qu'en moyenne les avions qui traversent l'espace aérien belge suivent à 96,65% des trajectoires idéales au point de vue environnemental.

96,65%





skeyes, une aventure humaine

Nombre de collaborateurs au 31 décembre 2025.

1.006

Nombre de nouveaux collaborateurs engagés en 2025.



84

Nombre de nouveaux contrôleurs aériens ayant terminé leur formation et entrés en service en 2025.



15

Nombre d'aspirants contrôleurs aériens ayant démarré leur formation en 2025.

38





Informations aéronautiques et météo : des données fondamentales pour la sécurité aérienne

13.614

Notams produits par le CIV/MIL integrated Notam Office. Les Notam (Notice to Airmen) sont des messages publiés dans le but d'informer les pilotes d'évolutions dans l'espace aérien et au sol.

29.436

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

730



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

112.009

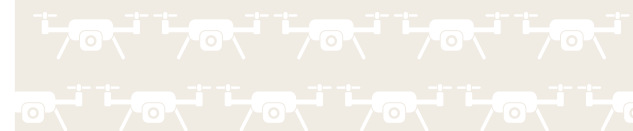
bulletins de prévision, alertes, avertissements et observations météo ont été diffusés par le service météo de skeyes.

Drones : assurer l'avenir

20.699

vols de drones ont été autorisés via l'application Drone & Aerial Activities (DAA) en 2025.

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



Croissance du nombre d'autorisations de vol de drones par rapport à 2024



+26%

Excellence en sécurité

La sécurité du trafic demeure la raison d'être de skeyes et sa priorité absolue. Durant ces vingt dernières années, l'approche stratégique de la sécurité a fortement évolué vers une systématisation des signalements des événements, facilitée par l'adoption de la Just Culture, de leur analyse et des actions préventives et réactives. Cet engagement permanent en faveur de la sécurité à tous les niveaux de l'entreprise et les collaborations étroites avec les partenaires de skeyes ont à nouveau été couronnées de succès : 2025 a été une année record pour la performance en sécurité.

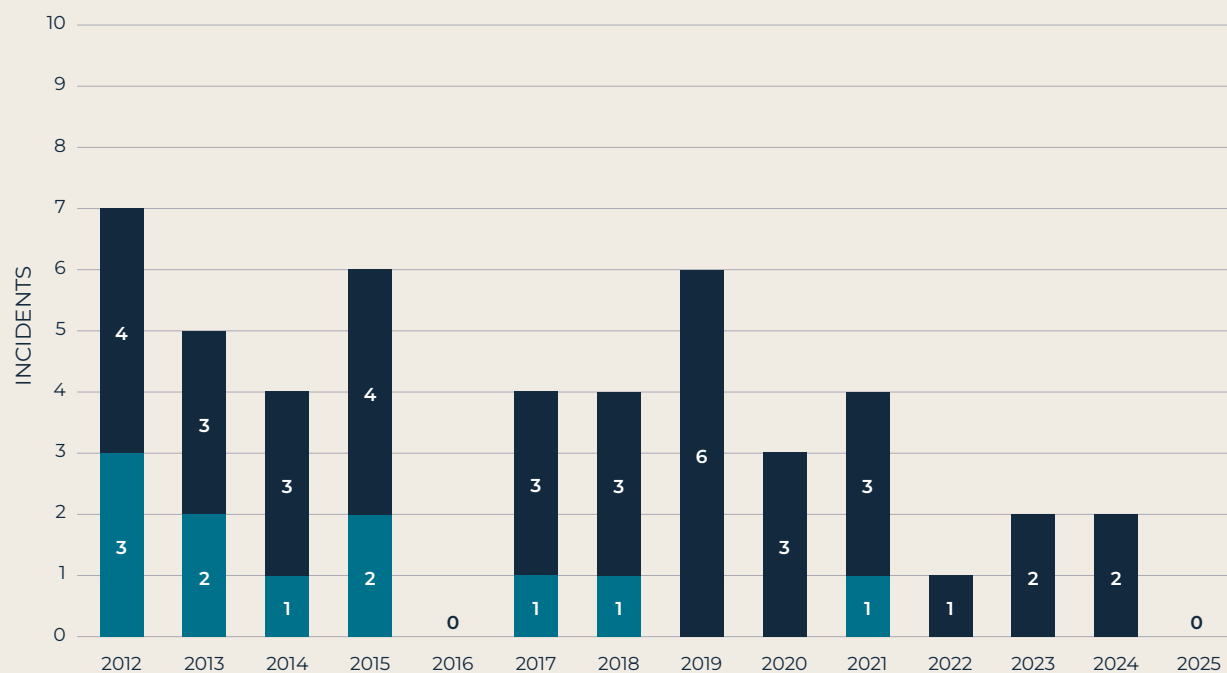
Incident de
catégorie A



Incident de
catégorie B



Évolution du nombre d'incidents de catégorie A (sévère) et B (majeur)



skeyes a une nouvelle fois atteint un record absolu en matière de sécurité.

Aucun incident des catégories les plus sévères (A et B) n'a été relevé l'année dernière. skeyes égale sa performance et son record historique établi en 2016.

0 incident de catégorie A et B
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.

Plus de signalements, reflet d'une culture de la sécurité bien ancrée

La culture de la sécurité de skeyes repose sur un principe clair : 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.

2.029

signalements d'événement en 2025

+17%
par rapport
à 2024

La croissance du nombre de signalements témoigne de la progression de la culture de la sécurité dans les services opérationnels de skeyes où tous les événements relatifs à la sécurité, aussi anodins soient-ils, sont systématiquement signalés.

Comme le nombre absolu de rapports d'événements relatifs 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.

+217%

de rapports d'événement par
100.000 mouvements depuis 2015.

10x

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

20x

plus de signalements d'événements relatifs à la sécurité qu'il y a 15 ans, signe probant de l'ancrage de la culture de la sécurité.

381

signalements reçus en 2025 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.

59%

de signalements externes de plus qu'en 2024. Certains événements souvent rapportés par les pilotes ont connu une forte augmentation en 2025.

200

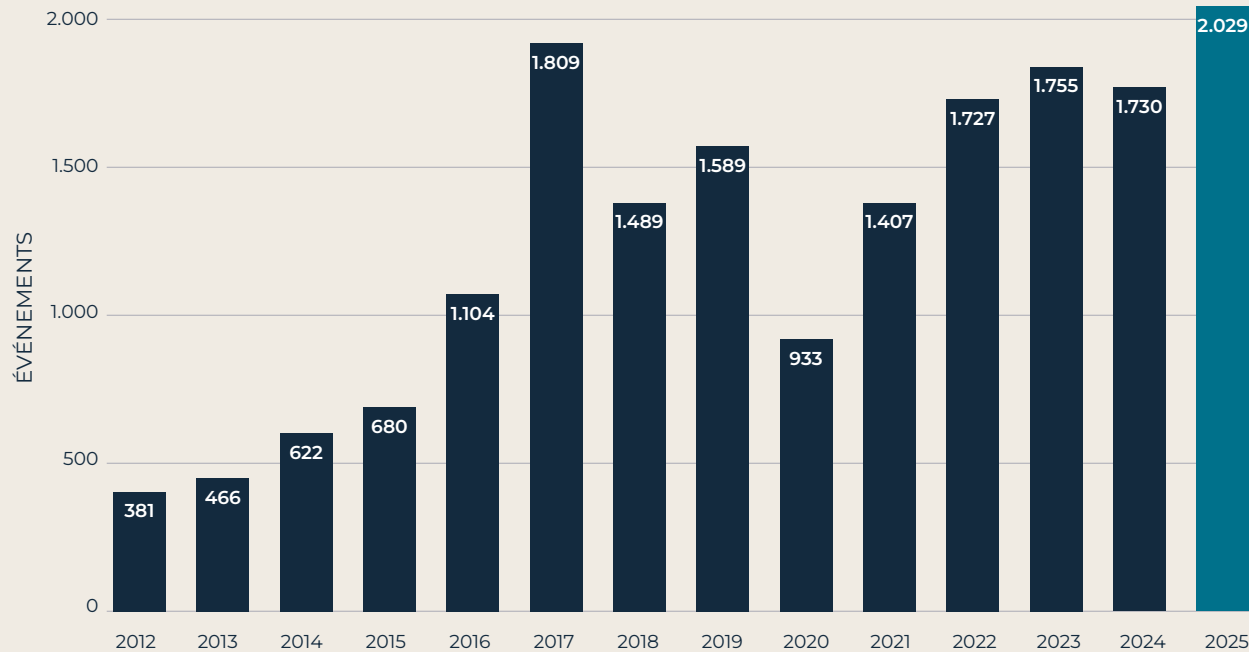
rapports d'événement
par 100.000 mouvements.

+12%
par rapport
à 2024

Chez skeyes, le signalement d'incidents a atteint un niveau élevé de maturité et la culture de la sécurité est profondément 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.



Nombre d'événements signalés par les contrôleurs aériens de skeyes



En quinze 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'incidents 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 l'intégration du signalement comme réflexe systématique sont autant de critères clés pour évaluer la solidité de la culture de la sécurité.

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

1.903

événements relatifs à la sécurité
relevés en 2025 après analyse.

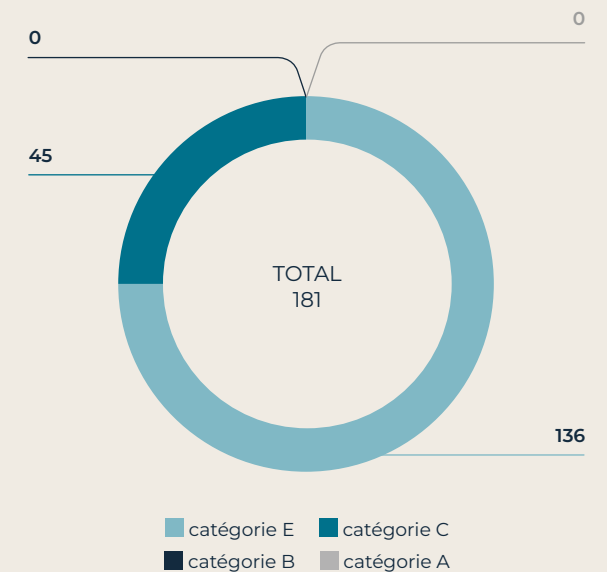
+18%
par rapport
à 2024

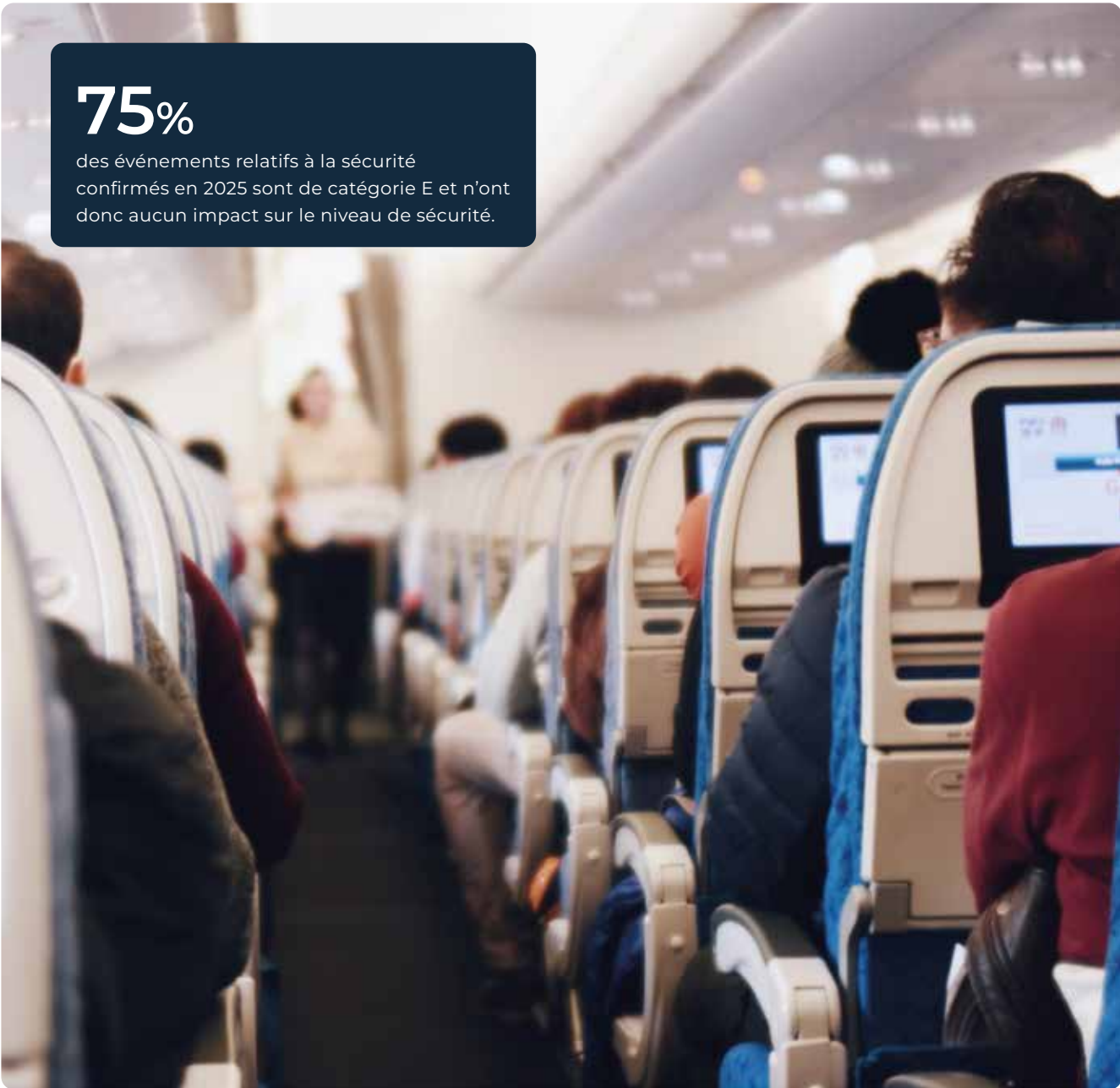
Responsabilité de skeyes

Dans une très large majorité des événements relatifs à la sécurité, skeyes ne porte aucune responsabilité. En 2025, l'implication de skeyes n'a été établie que pour 181 événements, ce qui représente 9% du nombre total d'événements signalés en 2025 (8% en 2024). Cette stabilité démontre la constance des excellentes performances opérationnelles de skeyes.

La sévérité de ces événements constitue également un indicateur pertinent du niveau de sécurité. Sur ces 181 événements, 136 sont de catégorie E et sont donc considérés comme n'ayant aucun impact sur le niveau de sécurité. 45 sont de catégorie C (significatifs), mais aucun ne relève des catégories B (majeurs) et A (sévères).

Implication de skeyes dans les événements relatifs à la sécurité





75%

des événements relatifs à la sécurité confirmés en 2025 sont de catégorie E et n'ont donc aucun impact sur le niveau de sécurité.

Les événements les plus signalés

En 2025, parmi les cinq types d'événement les plus fréquemment signalés, les quatre premières positions concernent des événements qui n'impliquent pas directement la contribution de skeyes.

Les interférences avec la faune sauvage arrivent comme d'habitude en tête de classement avec 337 événements. La gestion de la faune environnante est assurée par les gestionnaires des aéroports. Les aéroports de Charleroi et de Bruxelles ont tous deux enregistré de fortes diminutions de ces interactions en 2025.

En deuxième position, les intrusions dans l'espace aérien par des aéronefs de l'aviation générale, militaire ou d'État, ont totalisé 232 événements. Malgré des efforts de sensibilisation, il s'agit d'une augmentation de 30 % par rapport à 2024.

En troisième position arrivent des événements qui constituent des délits aux conséquences potentiellement très graves puisqu'il s'agit de l'aveuglement de pilotes au moyen de pointeurs lasers. Après une forte diminution depuis une dizaine d'années, ces événements ont connu une augmentation de 80% en 2025 avec 169 incidents. Ils sont à la source de l'augmentation de 59% des signalements d'événements provenant de l'extérieur, et notamment des pilotes.

Les problèmes techniques sur les aéronefs occupent la quatrième position des événements les plus signalés avec 148 occurrences en 2025, soit 17% d'augmentation.

En cinquième position arrivent des événements impliquant potentiellement la responsabilité de skeyes : les déviations par rapport aux procédures ATM. 107 occurrences ont été signalées en 2025, elles ont augmenté de 26%. Ces déviations peuvent être à l'initiative des pilotes ou des contrôleurs ou des deux. La majorité d'entre elles concernent les procédures de push-back lorsque les avions sont poussés hors de leur zone de stationnement.



Distances de sécurité, incursions sur les pistes et taxiways : meilleur signalement et amélioration de la sécurité

La mission principale des contrôleurs aériens de skeyes est de veiller à maintenir des distances de sécurité entre les aéronefs.

Ces dernières années, skeyes a amélioré la manière dont ces distances sont mesurées et surveillées. Par conséquent, davantage de situations sont désormais détectées et signalées. Si cela se traduit par un nombre plus élevé d'événements signalés, cela contribue également à un niveau de sécurité accru.

C'est pourquoi les événements liés au non-respect des séparations minimales ont augmenté et sont passés de 51 en 2023 à 67 en 2024 et 70 en 2025.

La majorité des incursions sur les pistes et taxiways, qui

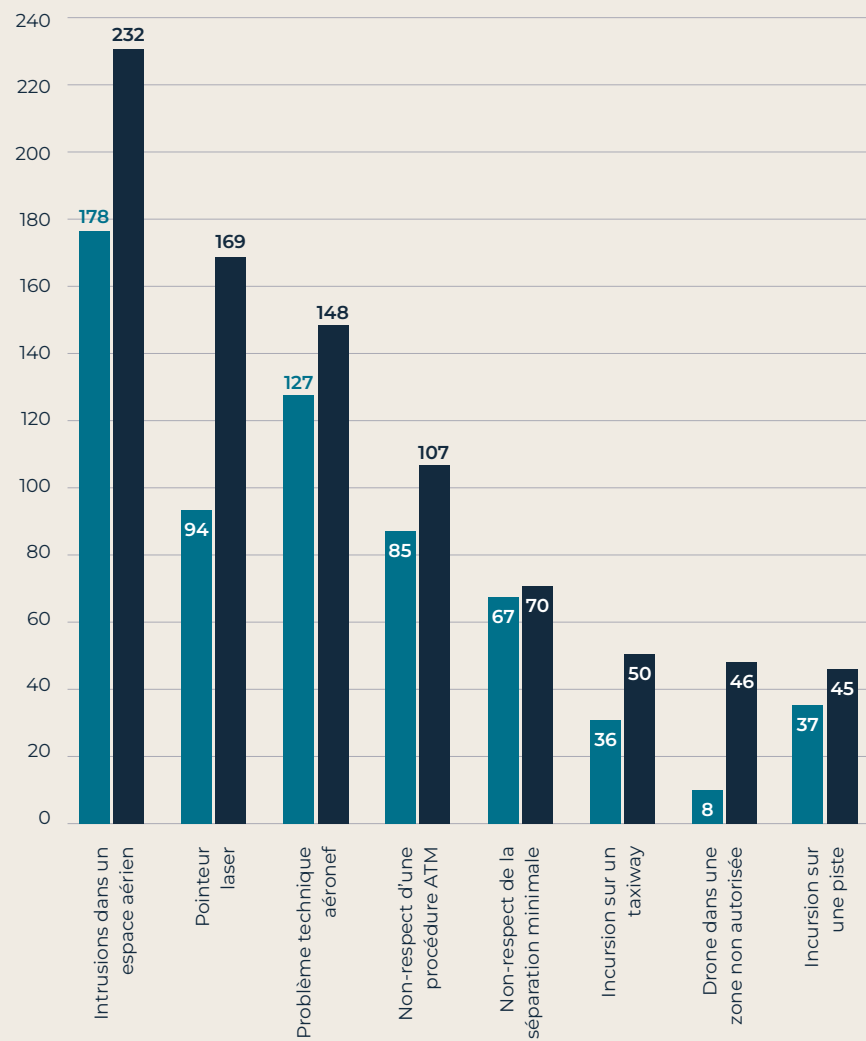
peuvent concerner tant des véhicules que des aéronefs, ne relèvent pas de la responsabilité du contrôle aérien mais se sont produites à la suite d'une erreur d'un autre intervenant sur l'aéroport. 50 incursions sur un taxiway ont été relevées au total dans l'ensemble des six aéroports belges en 2025, soit 14 de plus qu'en 2024. Sur les 45 incursions sur une piste relevées en 2025, seuls 16 ont engagé la responsabilité de skeyes.

Pour améliorer sans cesse le niveau de sécurité des opérations aux aéroports, skeyes coopère avec ses partenaires au sein de la *Local Runway Safety Teams* pour passer en revue l'analyse des événements relatifs à la sécurité et mettre en œuvre les actions d'amélioration.

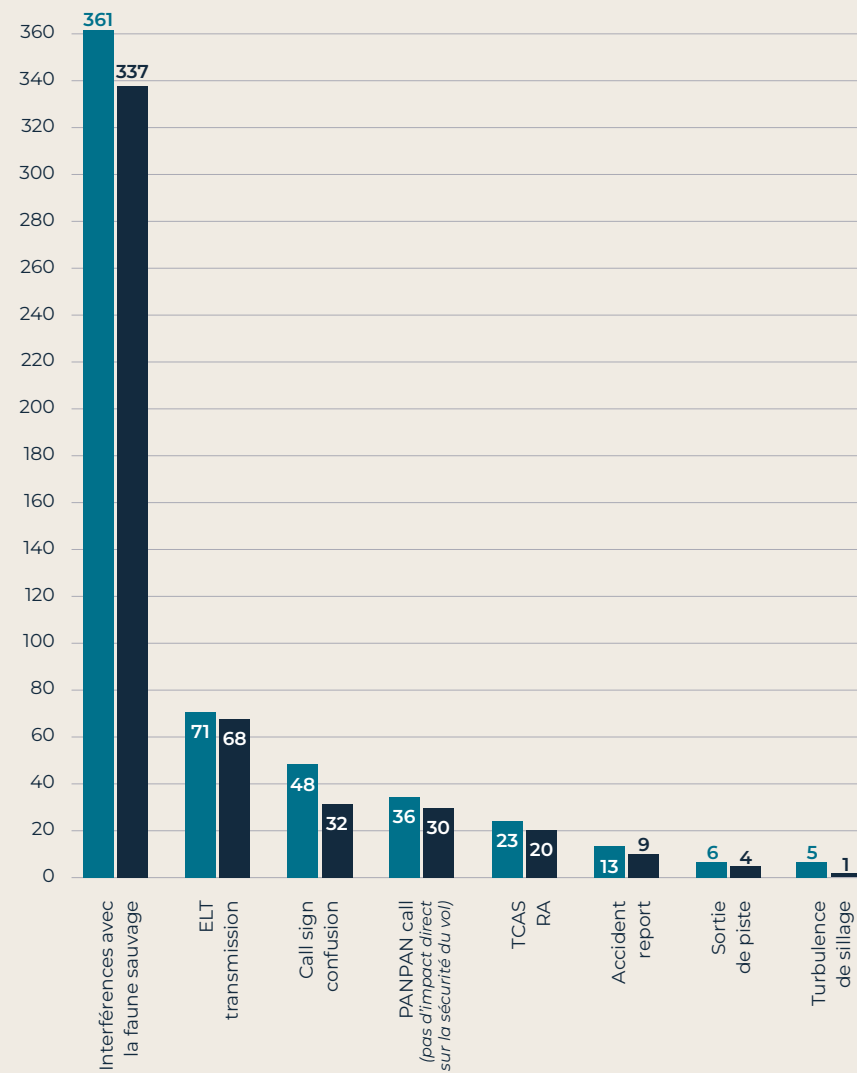
Drones dans l'espace contrôlé : une hausse exceptionnelle

Les vagues de survols de drones non autorisés notamment à proximité et au-dessus des aéroports et de zones sensibles en novembre 2025 ont entraîné une hausse exceptionnelle des événements liés aux drones non autorisés. Ces survols illicites ont fait passer les signalements de 8 en 2024 à 46 en 2025, soit une augmentation de 475%. 24 de ces 46 événements sont directement attribuables à la vague de survols de novembre. La situation s'est normalisée dès le mois de décembre.

Les événements en augmentation entre 2024 et 2025



Les événements en diminution entre 2024 et 2025



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 et rassemblés sous l'indicateur EoSM – Effectiveness of Safety Management.

La Corporate Safety Management Unit (CSMU) de skeyes a travaillé en 2025 à la réalisation de six objectifs dans les différents domaines clés en ligne avec les objectifs en matière de sécurité du FABEC.

6

Safety Policy

Dans le domaine de la politique et des objectifs de sécurité, la CSMU a renforcé et précisé davantage la Politique de sécurité de skeyes, un document accessible par toute l'entreprise et qui doit guider les actions et les décisions de tous les collaborateurs à tous les niveaux.

Business continuity et cybersecurity

En 2025, skeyes s'est particulièrement concentrée sur un exercice basé sur les risques, mené avec succès, de ses capacités à gérer les crises de cybersécurité en vue de renforcer la résilience et d'établir une communication efficace avec les parties prenantes.

ISO-27001

Un 2^e cycle de certification ISO-27001 a été entamé avec succès en décembre 2025 avec un audit de certification. skeyes se conforme au règlement européen (EU) 2023/203 préparé par l'AESA et qui entrera en vigueur début 2026.

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.



Efficacité pour un ciel durable

Chaque jour, skeyes travaille à l'amélioration de ses services afin d'assurer la ponctualité la plus précise et les trajectoires les plus optimales tout en assurant une sécurité sans faille. Cette efficacité au quotidien donne à tous les acteurs de la chaîne aéronautique les moyens d'être plus performants, d'augmenter leur rendement et de consommer moins de carburant. Cette efficacité dans la mission de skeyes contribue à limiter l'impact de l'aviation sur l'environnement et ouvre la voie à un ciel plus durable.

Ponctualité : une performance écologique

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 4^e période de référence qui a démarré en 2025 et se prolongera jusqu'en 2029. 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.

98,98%

Des vols ont été gérés de manière ponctuelle par skeyes en 2025. Cette performance de haut niveau concerne tant les vols en route que les arrivées aux aéroports belges.



RETARD EN ROUTE : FLUIDITÉ ET EFFICACITÉ

La réduction du retard en route démontre que le trafic aérien est fluide et organisé de manière efficace.

0,22 min/vol

= 13,2 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 pour la 4^e période de référence. 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).

1,66 min/vol

= 99,6 secondes de retard par vol

Retard ATFM en route moyen par vol dans l'espace aérien du FABEC toutes causes confondues. En 2025, le FABEC n'a pas atteint son objectif de limiter le retard en route toutes causes confondues dans son espace aérien fixé à 0,63 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 0,02 minutes par vol par rapport à 2024, après une forte diminution de 0,46 minutes par vol cette même année. L'amélioration est notable dans un contexte d'augmentation du trafic.

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.

1^{er}

skeyes signe la meilleure performance du FABEC en matière de ponctualité en route.

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.

0,05 min/vol

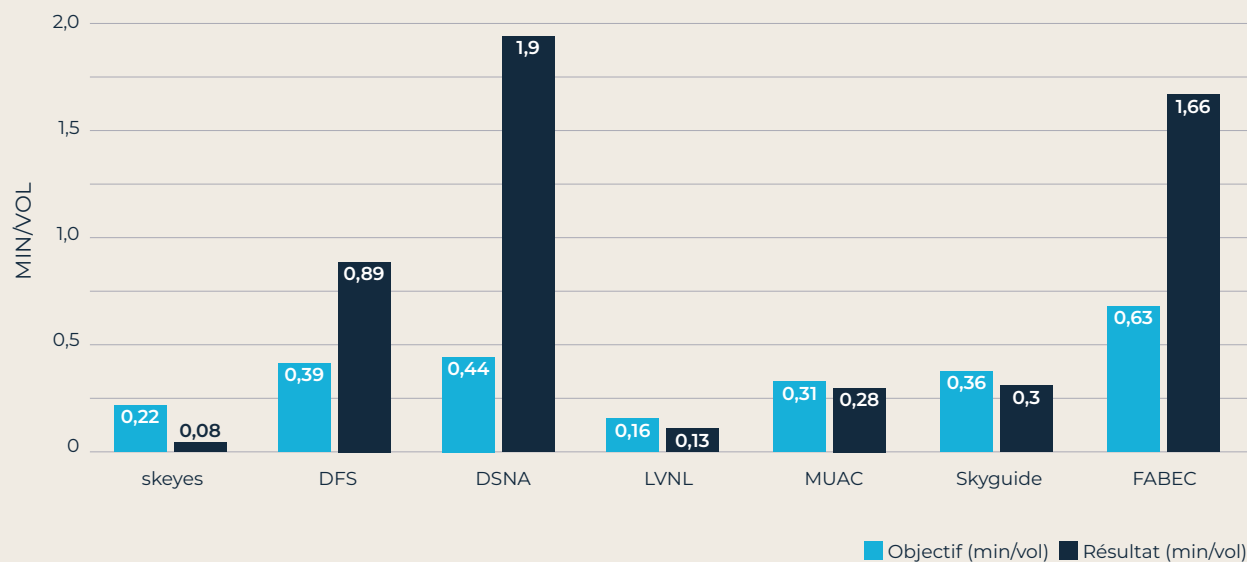
= 3,0 secondes de retard en route moyen par vol
(causes CRSTMP)

Performance effective de skeyes en ponctualité en route en ne tenant compte que des causes que skeyes peut maîtriser (CRSTMP). Il s'agit d'une amélioration de 0,01 minutes par vol par rapport à 2024, soit 0,6 seconde.

2.285

Nombre de minutes de retard en route que skeyes a fait épargner aux compagnies aériennes qui ont traversé l'espace aérien sous sa responsabilité par rapport à 2024.

Comparaison du retard en route moyen par vol dans le FABEC (toutes causes confondues) avec les objectifs de performance



35%

Prorata des conditions météorologiques dans l'ensemble des causes de retard en route dans l'espace aérien géré par skeyes en 2025.

x10

L'importance relative du facteur météo dans le retard en route a été multipliée par 10 en 25 ans. De facteur marginal en l'an 2000, il représente ces dernières années plus du quart des causes de retard en route. Signe tangible du changement climatique et de la multiplication des phénomènes météo extrêmes.



Retard d'arrivée aux aéroports : levier de développement durable

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.

La réduction des retards d'arrivée aux aéroports est une performance importante pour les compagnies aériennes, l'attractivité de l'aéroport et la diminution de l'impact environnemental. Cette performance influence positivement l'activité et l'emploi tout en préservant au maximum l'environnement. Elle constitue donc un levier important du développement durable de l'aviation.



BRUSSELS AIRPORT : UNE PONCTUALITÉ ATTRACTIVE

1,5 min/vol

= 90 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 4^e période de référence du Ciel unique européen (2025-2029).

Lors de la fixation des objectifs, les travaux planifiés et exécutés sur la piste 25L/07R en 2025 ont été pris en compte. L'objectif 2025 a donc exceptionnellement été réhaussé.

0,77 min/vol

= 46,2 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.

Malgré la diminution de la capacité des infrastructures aéroportuaires consécutive aux travaux de la piste 25L/07R, le retard d'arrivée à Brussels Airport a été parfaitement maîtrisé et est resté largement en dessous de la limite fixée par l'objectif de performance pour 2025.

60%

Les travaux et la diminution de la capacité aéroportuaire ont représenté 60% des causes du retard d'arrivée à Brussels Airport en 2025.

35%

des causes de retard sont dues aux conditions météorologiques à Brussels Airport, alors qu'elles représentaient 64% en 2024.

96,8%

des causes de retard à Brussels Airport en 2025 sont externes à l'action de skeyes.

0,03 min/vol

= 1,8 seconde

C'est le retard moyen par arrivée à Brussels Airport si seules sont prises en compte les causes que skeyes peut maîtriser (CRSTMP).

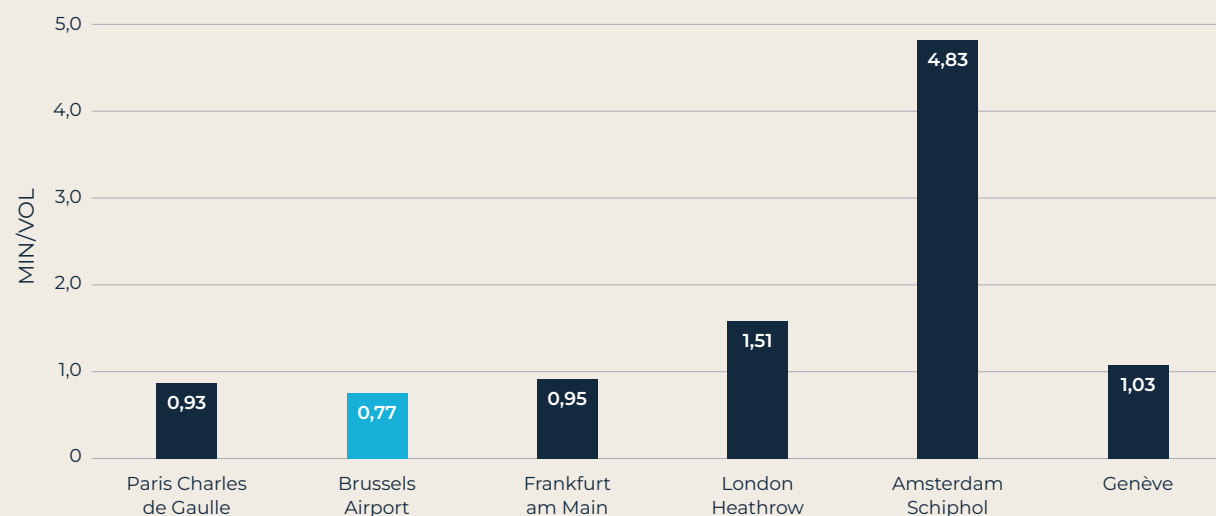
Par sa performance en matière de ponctualité d'arrivée à Brussels Airport, skeyes contribue directement à l'attractivité de l'aéroport national, à son développement et à celui de l'économie belge ainsi qu'à la diminution de l'impact sur l'environnement, des émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

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. L'octroi, en 2025 et en exclusivité mondiale, de l'accréditation de skeyes au niveau 4 du GreenATM témoigne de son engagement écologique fort et permanent.



Comparaison du retard d'arrivée à Brussels Airport et aux grands aéroports voisins (toutes causes confondues).



ANTWERP AIRPORT

0 min/vol

= 0 seconde de retard moyen par vol

LIEGE AIRPORT

0,09 min/vol

= 5,4 secondes de retard moyen par vol

BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT

0,03 min/vol

= 1,8 seconde de retard moyen par vol

OSTEND-BRUGES AIRPORT

0 min/vol

= 0 seconde de retard moyen par vol

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'inefficacité horizontale des vols, soit un pourcentage de déviation par rapport à la route « idéale » la plus écologique.

2,89%

C'est le seuil d'inefficacité horizontale des vols que le FABEC ne doit pas dépasser en vertu de son plan de performance. Ce seuil a été abaissé par rapport à la période de référence précédente et le niveau d'exigence s'est donc vu relevé.

3,06%

Score effectif d'inefficacité horizontale des vols dans le FABEC en 2025. Malgré une amélioration par rapport à 2024, le FABEC manque de peu son objectif qui demeure très ambitieux, compte tenu de la densité du trafic à gérer et de la complexité de son espace aérien.

96,94%

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

3,50%

Objectif d'inefficacité horizontale des vols à ne pas dépasser 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). Après une réévaluation tenant compte du réseau global du FABEC et des contraintes locales comme la complexité et la densité de l'espace aérien, le niveau d'exigence a été abaissé pour l'espace aérien belge pour cette 4^e période de référence.

1^{re}

C'est la première fois que cet objectif d'efficacité horizontale des vols est atteint dans l'espace aérien belge.

3,35%

Score d'inefficacité en 2025 dans l'espace aérien belge géré conjointement par skeyes et le centre MUAC d'EUROCONTROL.





96,65%

d'efficacité horizontale dans l'espace aérien belge où la grande majorité des vols empruntent la route la plus efficace.

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 de 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.

13%

Cette amélioration depuis 2019 atteint 13% dans l'espace aérien belge.

3,74%

d'amélioration par rapport à 2024. Les vols se rapprochent davantage de la route idéale.



8%

Le score d'efficacité horizontale de vols s'est amélioré de 8% dans le FABEC depuis 2019 mettant en évidence l'efficacité de la coopération et des mesures environnementales. La comparaison est établie avec 2019 car les années qui ont suivi ont été marquées par des perturbations liées à la crise sanitaire mondiale.

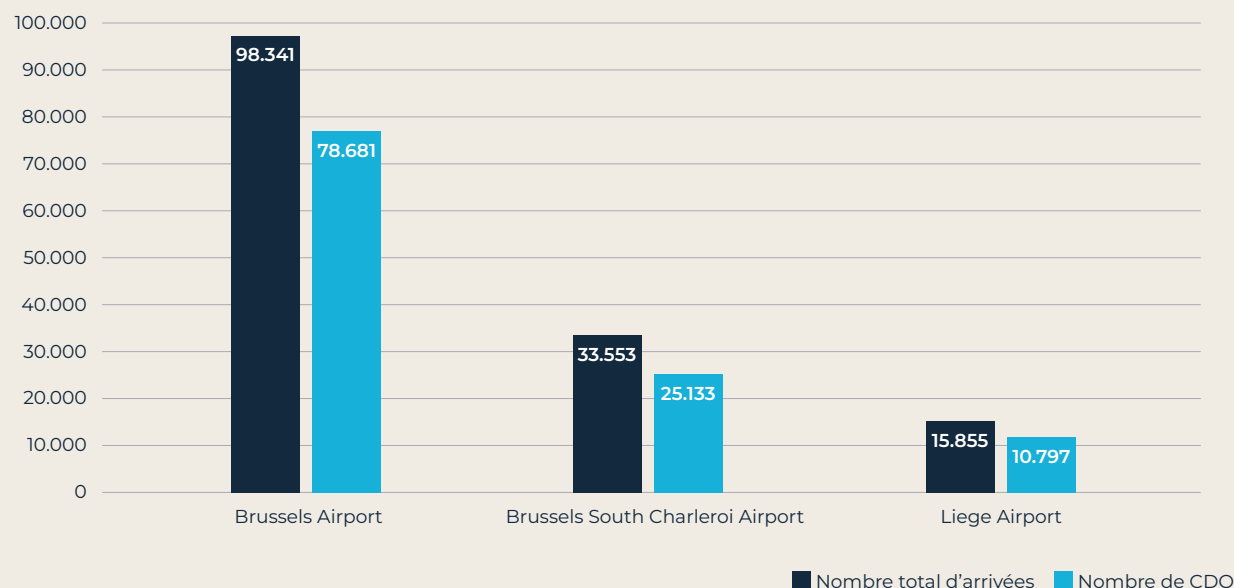


Atterrissages verts (CDO - Continuous Descent Operations)

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.

Nombre de CDO en valeur absolue par rapport au nombre d'atterrissages en 2025



En étroite collaboration avec les partenaires de la Collaborative Environmental Management (CEM), skeyes a développé en 2023 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.

80%

des atterrissages ont suivi la procédure d'atterrissage vert à Brussels Airport en 2025 (-1 point de % par rapport à 2024).



68%

des atterrissages ont suivi la procédure d'atterrissage vert à Liege Airport en 2025 (-1 point de % par rapport à 2023).

75%

des atterrissages ont suivi la procédure d'atterrissage vert à Brussels South Charleroi Airport en 2024 (+2 points de % par rapport à 2024).

Pas à pas avec nos partenaires pour une aviation durable

COLLABORATIVE ENVIRONMENTAL MANAGEMENT (CEM)

Objectif : mettre au point des stratégies communes entre ses partenaires pour améliorer la performance environnementale des opérations aéroportuaires.

Action : organiser une collaboration et un monitoring permanent.

Statut et résultats :

Lancé à Brussels Airport en 2018, en 2020 à Liège et en 2021 à Charleroi. 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. 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.

Objectif : optimiser les phases d'approche très gourmandes en carburant, diminuer le bruit à l'atterrissage et réduire la dispersion latérale des approches.

Action : 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 et résultats :

Liege Airport, Kortrijk Airport, Brussels Charleroi Airport et Ostend Airport : environnements PBN complets finalisés.

Antwerp Airport : en cours de transition (prévue en

2026).

Brussels Airport : transition en cours et intégrée au projet Stargate.

Le monitoring à Liege Airport et Brussels South Charleroi Airport ont mis en évidence :

- une précision augmentée des approches
- une réduction de la dispersion latérale des vols
- une amélioration des performances des CDO par rapport aux approches ILS (Instrument Landing System)
- une réduction du temps moyen de mise en palier (level-off) dans les niveaux de vols supérieurs (FL 180 – FL 60)
- une absence de mise en palier à l'altitude de 2.500 pieds pour 80% des avions.

STARGATE

Le projet de transition PBN à Brussels Airport a été intégré au projet STARGATE qui est co-financé par l'Union européenne dans le cadre du programme European Green Deal.

Objectif : augmenter la prévisibilité de la trajectoire de descente, grâce à une série de waypoints donnés à l'avance par le contrôleur aérien, permettant aux pilotes d'optimiser le profil de descente continue (CDO).

Action : implémenter les approches RNP à Brussels Airport et procéder à des tests et évaluations afin de mettre en place un processus progressif d'amélioration basé sur la coopération contrôleurs-pilotes.

Statut et résultats : Introduction d'une procédure d'approche RNP pour la piste 07L. Finalisation en cours de l'environnement PBN complet.



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.

skeyes est chargée de la coordination des tests menés à Brussels Airport dans un environnement opérationnel de la solution ISGS (*Increased Second Glide Slope*).

HERON – solution ISGS

Lancement : fin 2022.

Participants : skeyes (coordinateur), 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° et 3,5° (au lieu de 3° en approche conventionnelle) pour les approches en CDO (*Continuous Descent Operations*).

Statut et résultats : Tests en conditions réelles opérés en 2024 et 2025. Le projet a produit des résultats opérationnels intéressants pour la poursuite du projet HERON et des recherches pour des approches plus écologiques au sein de SESAR.



Co-financed by the Connecting Europe
Facility of the European Union



« Le processus 'GreenATM' a représenté 7 mois de travail, comportant des réponses à 288 questions et réunissant plus de 1 000 preuves matérielles. »

Erol Cetiner
Manager Sustainable Aviation a.i.



Ouvrir la voie à l'espace aérien de demain

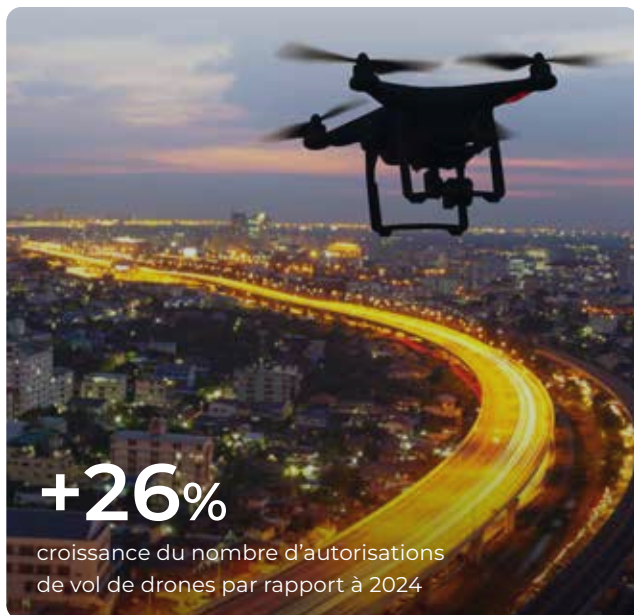
Ces dernières années, l'évolution de l'espace aérien s'est accélérée. La croissance retrouvée depuis la pandémie augmente la densité du trafic et de nouveaux acteurs comme les drones doivent prendre leur place. Les services de navigation aérienne doivent anticiper et s'adapter rapidement. Grâce à son programme d'innovations tant technologiques qu'opérationnelles, skeyes ouvre la voie à l'espace aérien de demain fondé sur la sécurité et l'efficacité environnementale.

15

skeyes innove avec ses partenaires du FABEC qui a célébré ses 15 années d'existence en 2025. La coopération et la gestion transfrontalière de l'espace aérien se sont considérablement améliorées avec des impacts manifestes sur les performances opérationnelles en matière de sécurité, de ponctualité et d'efficacité des vols.

4^e

2025 a marqué l'entrée dans la 4^e période de référence du Ciel unique européen assortie de nouveaux objectifs de performance visant à l'efficacité de l'espace aérien de demain.



+26%

croissance du nombre d'autorisations de vol de drones par rapport à 2024

Drones et U-space : intégration dans l'espace aérien

Le secteur des drones ou systèmes aériens sans pilote (*Unmanned Aerial System* – UAS) est en pleine expansion. Les drones sont très porteurs d'un point de vue économique mais aussi très prometteurs pour d'autres usages, notamment médical, car ils ne dépendent pas du trafic routier. skeyes est une actrice majeure dans le développement du U-space, le cadre européen pour le déploiement d'opérations complexes de drones dans l'espace aérien.

16/06/2025

skeyes a été officiellement certifiée en tant que *Common Information Service Provider* (CISP). Elle est la première organisation en Europe à disposer d'une plateforme opérationnelle, automatisée et interactive, permettant un échange de données en temps réel entre l'aviation habitée et non habitée.

20.699

vols de drones ont été autorisés via l'application *Drone & Aerial Activities* (DAA) en 2025.

Ces autorisations concernaient les vols de drones dans les CTRs gérées par skeyes ainsi que dans la RMZ (*Radio Mandatory Zone*) de Courtrai.

09/2025

Le dernier vol dans le cadre du projet BURDI (*BeNe U-space Reference Design Implementation*) dont skeyes a assuré la coordination a été effectué en septembre 2025.

L'objectif était de mettre en œuvre un concept d'espace aérien U-space à même d'accueillir des opérations de drones complexes dans des environnements de mobilité aérienne contrôlés, non contrôlés et urbains.

120 km²

Pour le projet BURDI, 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 ont été opérés depuis un centre de contrôle unique depuis lequel les pilotes n'ont donc pas de lien visuel direct avec les appareils en vol.

BURDI a constitué un projet pionnier et a réussi à établir un cadre de référence pour les bonnes pratiques, la normalisation, l'harmonisation et les exigences d'interopérabilité, afin de soutenir le déploiement opérationnel des espaces aériens U-space à travers l'Europe.

11/2025

En novembre 2025, skeyes et plusieurs aéroports belges ont subi des répercussions opérationnelles dues à des signalements de drones non autorisés. skeyes dispose d'un système de surveillance des drones qui permet, dans le cas où la menace est avérée, de déclencher la procédure relative aux drones non autorisés.

Pour compléter ses activités de gestion des risques liés aux drones, skeyes a reçu fin 2025 sa première infrastructure d'essai de détection de drones à capteurs multiples.



Tours numériques : bâtiment et développements achevés

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 qui sera équipé en 2026 et opérationnel en 2027.

Saab *Digital Air Traffic Solutions* a été sélectionné pour fournir l'infrastructure technique, mais skeyes a poursuivi l'intégration de fonctionnalités propres en 2025, comme les filets de sécurité et d'autres outils issus du système de contrôle aérien tour de skeyes - l'*Airport Movement System* (AMS) – et transposés en réalité augmentée dans le système de tours numériques. Ces développements sont réalisés dans le *Digital Tower Test Center* installé en 2024 sur le site de Steenokkerzeel.



46

événements relatifs à la sécurité concernant des vols non autorisés de drones ont été relevés en 2025.

24

de ces événements étaient liés à la vague d'intrusions de drones dans la zone des aéroports belges en novembre 2025.

2

environnements aéroportuaires – Liège et Charleroi - sont reproduits dans le *Digital Tower Test Center* qui est alimenté avec des images et des données de trafic en temps réel. Il permet à tous les intervenants de configurer et tester toutes les fonctionnalités dans les moindres détails.

NAMUR

Le bâtiment qui abritera le futur centre de contrôle des tours numériques des aéroports de Liège et Charleroi a été achevé en 2025. Il est situé à Namur, à mi-chemin entre les deux aéroports.

46 mètres

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

33 mètres

de hauteur pour le mât installé 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.

ATM Next Gen : un programme pour l'avenir

En 2025, skeyes a poursuivi la mise en œuvre de son ambitieux programme ATM NextGen, une transformation technologique intégrée s'étalant sur plusieurs années et visant à renforcer la sécurité et l'efficacité, ainsi qu'à préparer la gestion du trafic aérien belge aux défis de la décennie à venir.

L'un des plus grands projets du programme ATM Next Gen consiste à déployer un nouveau système ATM (gestion du trafic aérien) – *Top Sky ATC One* - qui sera utilisé par tous les contrôleurs aériens du centre et des tours de contrôle, par la Défense et des partenaires étrangers, assurant une intégration et une interopérabilité maximale.

Dans les préparatifs à cette évolution majeure, des étapes capitales ont été franchies en 2025 notamment dans les domaines de la gestion des séquences d'arrivée (AMAN/XMAN), du système de strip électronique (E-strip) et du système de back-up ultime.

Optimisation de l'infrastructure technique

WAM

Dans le domaine de la surveillance aux aéroports et des espaces aériens environnants, skeyes a mis en service en 2025 un système innovant de multilatération à large couverture (WAM) autour de l'aéroport de Liège. Grâce à son architecture, les performances du système sont moins affectées que les radars par les obstacles de grande hauteur comme des éoliennes.

ILS

Avec le développement de la navigation par satellite (PBN - *Precision Based Navigation*), les systèmes d'aide à l'atterrissage ILS – *Instrument Landing System* - constituent progressivement une alternative de secours. skeyes mène un projet de renouvellement des ILS jusqu'en 2030. L'aéroport d'Ostende s'est vu doté d'un nouvel ILS en 2025.

DVOR

L'évolution des méthodes de navigation des avions dans l'espace aérien belge fait que le rôle des balises de radionavigation DVOR (*Doppler Very high frequency Omnidirectional Range*) sera limité à l'avenir. skeyes procède à la rationalisation de ces balises, sans impact sur la continuité du service. Celle de l'aéroport de Charleroi a été déplacée vers un autre emplacement afin de permettre le développement futur de l'aéroport.

Synergie technique civile-militaire

Le partage de l'espace aérien pour assurer les besoins tant civils que militaires est essentiel à l'efficacité du trafic aérien. Mais la coopération ne s'arrête pas là. Elle assure aussi une interopérabilité maximale dans les projets d'infrastructures techniques et l'adoption de technologies tout en réduisant les coûts d'installation et d'exploitation.

RADAR

En 2025, les stations radar en route de Bertem et de Saint-Hubert ont été équipées de systèmes radar de pointe.

NEXT GEN AWOS

Un projet commun - NG AWOS (*Next Generation Automated Weather Observing System*) - est actuellement en cours pour l'acquisition de nouveaux systèmes d'observation météorologique sur tous les aéroports où skeyes et la Défense sont présents. Mise en opération prévue pour 2028.



Franchir les étapes vers un avenir durable

Les principes du développement durable définissent la trajectoire d'évolution de skeyes et constituent un véritable socle pour les valeurs de l'entreprise qui mettent en avant le progrès économique et social dans le respect de l'environnement. L'aspect écologique de cet engagement a été officiellement récompensé en 2025 par l'octroi du label GreenATM de niveau 4 par l'organisation internationale des prestataires de services de navigation aérienne CANSO. Cette reconnaissance, qui est une première mondiale, encourage skeyes à continuer à franchir les étapes vers un avenir durable.

1^{er}

skeyes est le premier prestataire de services de navigation aérienne au monde à accéder au label GreenATM de niveau 4 (sur 5), délivré par CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*). Cette étape importante témoigne des progrès constants et mesurables que skeyes a accomplis pour réduire à la fois sa propre empreinte environnementale et celle des utilisateurs de l'espace aérien.

+ de 1.000

preuves rassemblées

30

contributeurs à travers l'entreprise

4

domaines d'évaluation : des processus opérationnels aux infrastructures, de la gouvernance à la mobilité...

L'humain au cœur de la stratégie de développement

84

nouveaux collaborateurs ont été engagés en 2025.

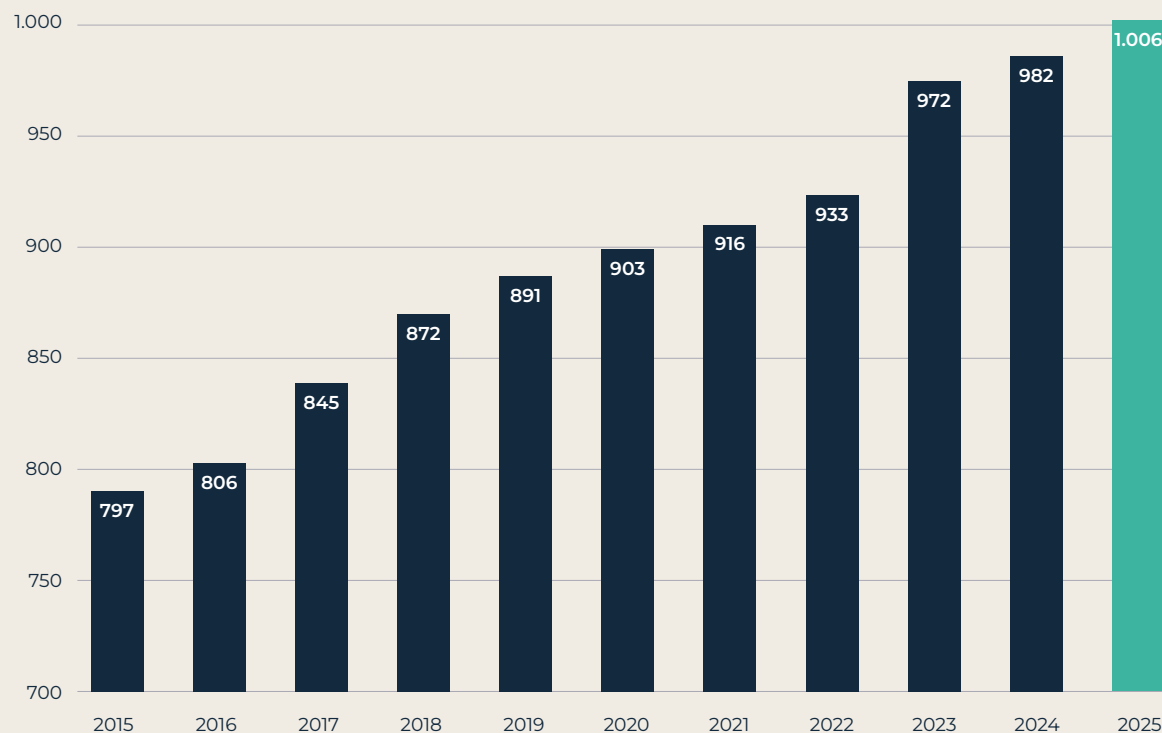
2

concours de recrutement de contrôleurs aériens ont été organisés.

38

aspirants contrôleurs aériens ont démarré leur formation.

Nombre de collaborateurs au 31/12



15

contrôleurs aériens nouvellement formés sont venus renforcer les équipes opérationnelles.



734

hommes

272

femmes

2

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

Développer les talents

+5 ans

le partenariat entre skeyes et Entry Point North a été prolongé de 5 années et la joint-venture Entry Point North Belgium (EPNB) qui assure les formations techniques et opérationnelles verra son fonctionnement optimisé.

960

jours de formation ont été suivis par le personnel opérationnel de skeyes en 2025.

128

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

319

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.

272

formations sur les systèmes et les équipements ont été données au personnel technique (ATSEP).

805

total de participants aux formations techniques.

Libérer le potentiel de 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.

447

dossiers ont été déposés chez skeyes pour la construction de nouvelles éoliennes durant l'année 2025.

-9%
par rapport
à 2024

+15%

d'augmentation des demandes pour les éoliennes sur les trois dernières années, indiquant une croissance du secteur.

305

dossiers ont déjà reçu un avis positif de skeyes au 31 décembre 2025.

Encourager la mobilité durable

77%

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

+3%
par rapport
à 2024

62%

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

Afin de promouvoir davantage la mobilité durable, skeyes a célébré la Journée mondiale du vélo en participant à la campagne « Ik Fiets Naar Het Werk » (Je vais au travail à vélo).

75

collaborateurs de skeyes ont pris part à la campagne.

3.173 km ont été parcourus à vélo.

42,31 km par participant.



Évoluer, recycler et réutiliser pour réduire l'empreinte écologique

Depuis 2015, skeyes s'approvisionne en électricité issue d'énergies vertes. En 2025, skeyes a franchi une nouvelle étape en poursuivant ses projets d'installation de panneaux photovoltaïques sur le site de Steenokkerzeel. Les travaux débuteront en 2026.

Parallèlement à sa production d'énergie renouvelable, skeyes mise aussi sur les économies et la récupération d'énergie.

1.150

nouveaux luminaires LED, dont 205 destinés à l'éclairage extérieur, ont été installés en 2025.

100.000

litres de mazout ont été économisés depuis 2019 grâce à des systèmes de récupération de chaleur, de ventilation et l'installation de pompes à chaleur pour l'eau chaude sanitaire.

62%

de réduction de la consommation de mazout.

70%

de réduction de la consommation de gaz par rapport à 2019 ont également été atteints grâce à des systèmes de récupération de chaleur provenant des centres de données de skeyes.



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

16

tonnes de déchets électroniques ont été collectées en 2025 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.

218.156

contenants jetables ont été économisés en 2025 chez skeyes.

+41%
par rapport
à 2024

649.122

contenants en plastique ont été écartés du flux de déchets depuis le début du partenariat de skeyes avec Dripl en 2021.



Stratégie durable

Sur la base d'une évaluation réalisée en 2025, skeyes a mis en place sa stratégie ESG (Environnementale, Sociale et de Gouvernance) qui permettra d'ancrer davantage la durabilité dans l'ensemble de ses activités, de renforcer l'engagement des parties prenantes et d'orienter les initiatives de l'entreprise vers des résultats environnementaux et sociaux mesurables, en conformité avec les exigences réglementaires et les meilleures pratiques internationales.

Ces critères de qualité concerneront également les fournisseurs de skeyes puisqu'un programme d'achat durable a été lancé sur la base de la stratégie ESG.

Dans le cadre de cette stratégie, skeyes a établi un système de gestion environnementale (EMS) qui permet une approche systématique des critères environnementaux dans la mission de skeyes et dans son fonctionnement. Ce système permet aussi un monitoring au moyen d'indicateurs clés de performance (KPI) et d'évaluations régulières. L'objectif étant d'obtenir à court terme la certification ISO 14001.

Prendre à cœur sa responsabilité sociétale

Lancer une politique ESG, cela signifie aussi pour skeyes de s'engager localement et concrètement. En 2025, skeyes s'est associée avec Natuurpunt pour organiser une journée pratique de plantation d'arbres dans la forêt de Steentjesbos, à Kampenhout.

+ de 2.000

arbres ont été plantés, créant ainsi de nouveaux habitats et contribuant à la restauration à long terme des forêts flamandes.

skeyes lancera une initiative similaire en Wallonie en 2026 grâce à un partenariat avec Natagora.

15.343€

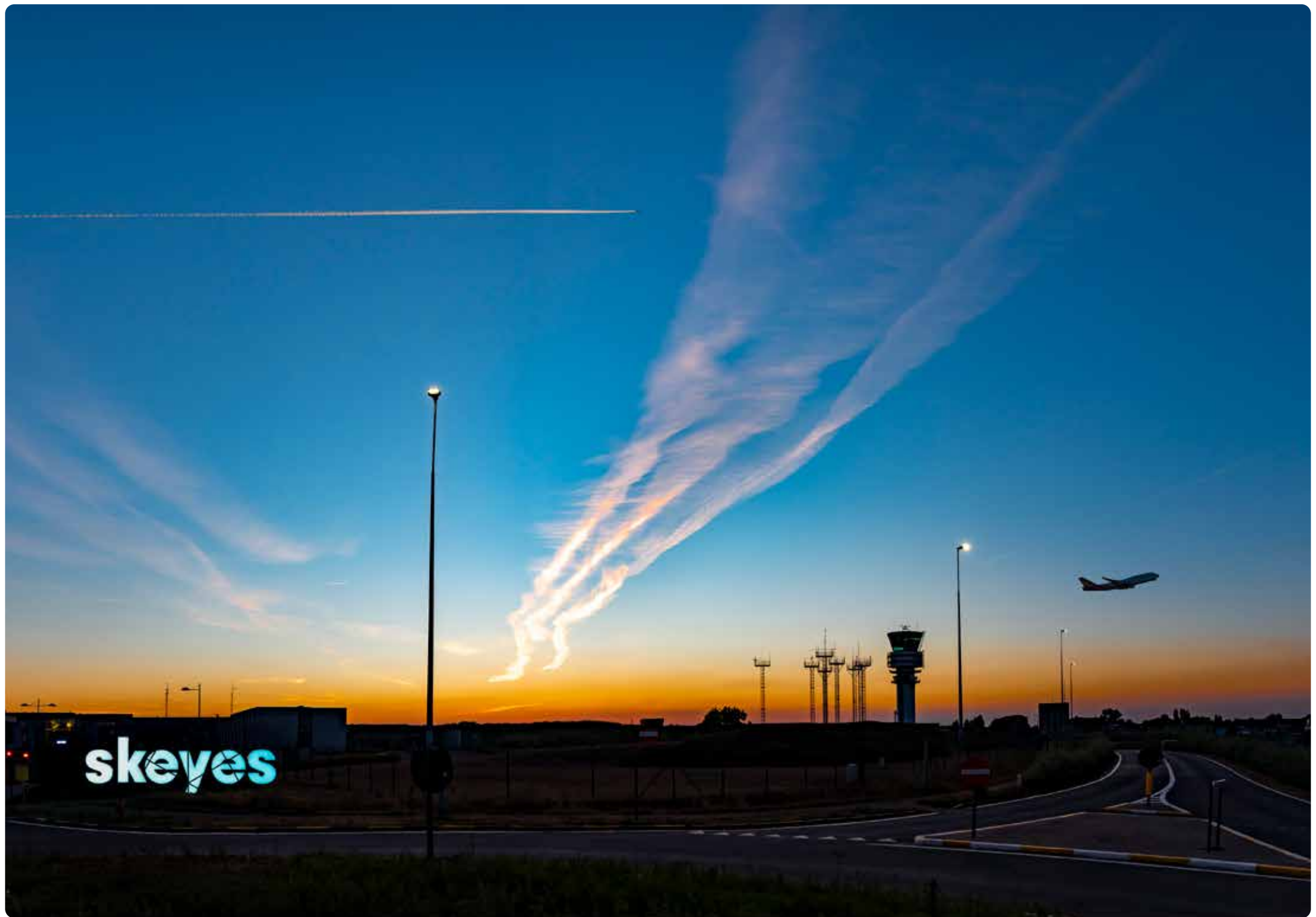
ont été versés aux projets caritatifs « Warmste Week » et « Viva for Life » qui apportent notamment un soutien aux enfants défavorisés en Belgique. skeyes a pu récolter une partie de ces dons via l'organisation d'activités sportives et culturelles pour son personnel.

Rester connecté à ses partenaires, clients et usagers

En 2025, skeyes a renouvelé son enquête de satisfaction auprès de ses clients et parties prenantes afin de recueillir leur perception de la qualité des services fournis, de mieux comprendre leurs attentes et d'identifier de nouvelles opportunités.

Le projet « skeyesConnect » a été lancé lors de la réception de Nouvel An 2025 pour les stakeholders. skeyesConnect concrétise cette volonté partagée de renforcer la collaboration. Durant l'année 2025, plusieurs réunions skeyesConnect ont été organisées avec les aéroports belges et les représentants des compagnies aériennes afin de soutenir ce dialogue continu et de renforcer la collaboration au sein du secteur.

skeyes a également renouvelé et enrichi sa plateforme clients en ligne, rebaptisée *My skeyes Connect*, afin d'offrir un espace permanent à la communication. Cette plateforme permet aux clients et utilisateurs d'accéder à toutes les informations relatives aux prestations de services de skeyes, aux activités ainsi qu'aux mises à jour concernant les projets stratégiques.



skeyes

Rapport annuel 2025

GOUVERNANCE D'ENTREPRISE

42

RAPPORT DE GESTION

46

RAPPORT DE GESTION CONSOLIDÉ

72

RAPPORT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES

76

COMPTES ANNUELS

82

RÉSUMÉ DES RÈGLES D'ÉVALUATION

88

ANNEXE AUX COMPTES ANNUELS

90

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.

Les Administrateurs ont été nommés pour une durée de six ans à partir du 17 janvier 2022.

Au 31 décembre 2025, 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 2025, le Conseil d'administration s'est réuni treize 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 2025, 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 2025, 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 2025 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 trois fois en 2025.

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 2025 de quatre administrateurs désignés par le Conseil d'administration :

- Madame Liesbeth Van der Auwera, Présidente,
- Madame Julie Ludmer et Messieurs Jean Leblon et 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 2025 est repris en page 69.

Le Comité de rémunération se réunit sur convocation de son Président, qui fixe par ailleurs l'ordre du jour. En 2025, 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 2025 :

- Monsieur Philippe Witpas, Chief Operations Officer
- Monsieur Geoffray 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 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 2025, le Comité de direction s'est réuni quarante-cinq 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 2025, le Collège des Commissaires était composé de :

- Callens, Vandelanotte & Theunissen, représentés par Madame Sara Steyaert ;
- Mazars Réviseurs d'entreprises, 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 2025 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 2025

1. LE TRAFIC AÉRIEN EN 2025 : DES BLOCS D'ÉVOLUTION DISTINCTS

Globalement, dans la zone gérée par le *Network Manager* (EUROCONTROL), le trafic aérien a connu une croissance solide de 4,1% par rapport à 2024, avec 11,1 millions de vols. Cette progression ramène le niveau de trafic tout juste à la hauteur de ce qu'il était en 2019, avant le déclenchement de la pandémie, et dans son sillage, de la plus grave crise qu'ait connue l'aviation civile.

Si cette évolution cumulée est encourageante, elle masque des disparités importantes dans l'évolution du trafic aérien, en Europe et plus largement dans la zone de l'*European Civil Aviation Conference* (ECAC). Ces disparités découlent des mêmes contraintes qu'en 2024. L'enlisement du conflit en Ukraine et l'intensification des tensions et des hostilités au Proche-Orient ont continué à remodeler les flux de trafic aériens. D'autres routes ont été utilisées pour contourner les zones fermées ou perturbées, ce qui a entraîné une concentration du trafic. D'autres facteurs ont aussi influencé le trafic aérien. La demande touristique vers les destinations du sud a fortement augmenté, dopée par des prix de billets d'avion attractifs maintenus par des compagnies aériennes qui ont pu compter sur un recul de 9% du prix du kérosène par rapport à 2024. D'autres facteurs plus locaux, comme l'unité de service ou les activités des compagnies aériennes ont pu faire progresser le niveau de trafic localement. Les blocs d'évolution distincts qui s'étaient dessinés en 2024 sont apparus encore plus clairement en 2025.

Ainsi, les pays d'Europe du Sud, et plus particulièrement encore de celle du sud-est, ont très largement dépassé leurs niveaux d'avant crise, avec des croissances à deux chiffres, comme l'Espagne (+15%), l'Italie (+17%) ou encore la Grèce

(+23%) et la Turquie (+20%). Si dans le bloc nord de l'Europe, quelques États se distinguent par leur position centrale avantageuse comme l'Autriche, ou par le développement de compagnies aériennes low-cost comme en Pologne, le trafic aérien peine à remonter au-dessus de son niveau de 2019, surtout à l'ouest (à l'exception de l'Irlande).

Dans ce bloc nord-ouest, il y a notamment la Belgique et les autres États du FABEC.

Le trafic aérien total géré par skeyes ne fait pas exception à la tendance dominante dans cette partie de l'Europe puisqu'il demeure en deçà de 5% du niveau atteint en 2019.

La majorité des partenaires du FABEC connaissent une situation similaire. L'Allemagne et les Pays-Bas sont les plus éloignés de leur trafic d'avant crise (-7%). Seules la Suisse et la France ont franchi le cap, assez timidement pour la première (+2%), beaucoup plus nettement pour la seconde (+7%). Si l'on tient compte du trafic civil total dans l'espace aérien belgo-luxembourgeois, donc aussi de l'espace aérien supérieur (au-dessus de 24.500 pieds) géré par le centre MUAC (*Maastricht Upper Area Control Centre*), le niveau de 2019 est dépassé de 2%, mais le trafic géré par skeyes n'a, lui, pas encore franchi ce seuil en 2025.

C'est également le cas du FABEC dans son ensemble, même s'il s'en est fortement rapproché en 2025. Totalisant 6.202.569 vols dans son espace aérien, soit une progression de 3,7% par rapport à 2024, le trafic dans le FABEC n'est plus qu'à 0,6% de son niveau d'avant crise.

Le million de vols à nouveau atteint

Bien que n'ayant pas atteint le pic d'avant crise, le trafic aérien géré par skeyes enregistre une belle progression par rapport à 2024. Avec 1.035.084 vols contrôlés, il a fait un



bond de 4% en un an, soit une progression équivalente à celle de la zone gérée par le *Network Manager*, et a franchi à nouveau le cap symbolique du million de vols.

Plus encore que le chiffre absolu, la courbe de progression est un indicateur important de la vivacité du trafic aérien et, au-delà, de l'économie. En ne tenant compte que des départs et des arrivées, qui sont tous gérés par skeyes, la Belgique enregistre, avec +4%, la 2^e plus forte progression du bloc *North-West* de la zone ECAC, derrière l'Irlande (6%).

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 606.210 vols en 2025, soit 4% de plus qu'en 2024, mais toujours 5% de moins qu'en 2019. En nombre de vols contrôlés, le centre CANAC 2 a représenté 58% de l'activité opérationnelle de skeyes en 2025.

Évolutions dissemblables aux aéroports

Du côté des aéroports, si l'on tient compte de l'ensemble du trafic, tous les aéroports, à l'exception de Liège Airport, sont en progression par rapport à 2024. Mais le positionnement et les types de trafic sont très diversifiés entre les différents aéroports publics belges. Ils forment deux paysages distincts :

- d'un côté, les aéroports wallons et Bruxelles, avec un trafic essentiellement commercial (vols aux instruments - IFR): 75% à Charleroi, 88% à Liège et jusqu'à 99% à Bruxelles ;

- de l'autre côté, les aéroports de la Région flamande dont le trafic est majoritairement centré sur l'aviation générale (vols à vue – VFR) : 65% pour Anvers et Ostende à 84% pour Courtrai.

Établir cette distinction est nécessaire pour rendre compte fidèlement des évolutions réelles des activités aux différents aéroports. Aussi, concernant les aéroports d'Anvers et d'Ostende, les évolutions par rapport à 2024 ne sont pas probantes étant donné les circonstances ponctuelles qui ont impacté le trafic de ces aéroports l'année dernière.

Brussels Airport a enregistré 204.151 vols, soit une hausse de 3% par rapport à 2024. La progression du trafic à Brussels Airport est assez lente mais régulière et l'écart avec la situation d'avant crise est désormais de 13%.

Deuxième aéroport du pays en volume de trafic, Brussels South Charleroi Airport a totalisé 96.354 vols en 2025 (+5% vs 2024). Sa croissance contraste avec celle de Brussels Airport et s'avère plutôt spectaculaire. L'aéroport carolorégien devance son trafic d'avant crise de plus de 17% et se trouve parmi les aéroports européens dont la reprise a été la plus rapide. Cette progression aurait pu être encore plus nette sans le trafic de la petite aviation (vols à vue – VFR). Celui-ci progresse de 2% par rapport à 2024, mais reste 9% inférieur à son niveau de 2019. À l'inverse, le trafic commercial (IFR) y a progressé de 30%. Le trafic low-cost, dominé par Ryanair, a dépassé - en volume - pour la première fois en 2025 le trafic conventionnel dans la zone ECAC. Cette dynamique a contribué une nouvelle fois aux résultats exceptionnels de l'aéroport wallon.

Troisième aéroport public belge, Liege Airport se distingue par son activité centrée presque exclusivement sur le trafic cargo. Il a connu ces cinq dernières années une évolution inversée par rapport aux autres aéroports belges, avec un pic de croissance en pleine crise sanitaire (2021) en raison du rôle de hub européen en matière de transport de matériel sanitaire, médical et pharmaceutique qu'il a brillamment assumé. Suite à ce pic de croissance qui constitue encore un record, l'aéroport de fret a connu un recul en raison des tensions et conflits internationaux qui ont pesé sur les échanges commerciaux ainsi que du départ partiel de l'entreprise de logistique Fed Ex en 2022. Depuis, les activités de transport de fret ont repris de plus belle. Le trafic aérien global, avec 39.265 vols en 2025, y reste 3% en dessous de celui de 2024.

Ce recul n'est imputable qu'à la dégringolade (-34%) du

trafic de loisir (VFR) à l'aéroport, alors qu'il représente pourtant à peine 12% du trafic total. C'est bien sûr le trafic commercial (IFR), en progression de 4% par rapport à 2024, qui a soutenu les activités de l'aéroport.

Au nord du pays, l'aéroport d'Anvers a vu son trafic progresser très légèrement de 1% par rapport à 2024 mais les 32.130 vols comptabilisés le placent encore loin de son trafic d'avant crise (-10%). L'aéroport de la ville portuaire a connu, tant dans l'évolution de son trafic VFR que dans celle de son trafic commercial, des progressions en dents de scie. Les vols IFR sont en diminution depuis une dizaine d'année et le recul est de 9% en 2025 par rapport à 2024. Mais la reprise des activités de TUI en juillet 2025, qui avait dû suspendre ses vols en 2024 juste avant la saison d'été en raison d'un problème d'approvisionnement de pièces de rechange pour ses avions Embraer, pourrait relancer la croissance à l'avenir. Tout comme la bonne santé de l'aviation business au « city airport », qui a progressé de 5% par rapport à 2024 et qui représente une part de plus en plus importante du trafic IFR (>50% en 2025). Le trafic VFR a lui connu des conditions météo très favorables en début d'année qui ont pu doper son trafic (+8%). Mais, à l'inverse, les vols VFR pourrait connaître une évolution défavorable. Le nouveau permis d'environnement de l'aéroport limite les vols d'écologie à 16.000 par an, alors que ce type de trafic est encore important à Anvers puisque plus de 13.000 mouvements d'écologie avaient déjà été enregistrés au 21 juillet 2025.

La vigueur du trafic de l'aviation business se reflète aussi dans les résultats de l'aéroport de Courtrai, centré surtout sur ce segment qui représente quelque 69% de tout le trafic IFR de l'aéroport. Même si la grande majorité des 33.933 vols enregistrés en 2025 sont le fait de la petite aviation (VFR) dont la progression est beaucoup plus marquée sur un an (+23%) que celle du trafic IFR qui est resté stable, l'évolution à plus long terme favorise clairement le trafic IFR puisque sa progression par rapport à 2019 caracole à +65%, contre 4% pour le trafic de l'aviation générale. Le résultat global de l'aéroport « business » affiche une progression de 19% par rapport à 2024 et de 11% par rapport à la période pré-COVID.

Toujours en Flandre occidentale, la situation de l'aéroport d'Ostende est particulière dans son évolution. En effet, l'année 2024 a été marquée par une diminution importante du trafic par rapport à 2023 (-16%) en raison de travaux de rénovation effectués sur les pistes. Le trafic 2025, qui comptabilise 23.041 vols au total, reprend donc des



couleurs (+21% par rapport à 2024). Il se relève petit à petit de la crise, mais reste encore en retrait de 13%, tout comme celui de l'aéroport national. Le trafic VFR se maintient, avec une progression de 18% par rapport à 2024, stimulé par de bonnes conditions météorologiques.

Le nombre de passagers et les quantités de fret augmentent plus vite que le trafic

Depuis plusieurs années, et singulièrement depuis la période qui a suivi la crise économique mondiale de 2009 qui a fortement impacté le secteur de l'aviation, les compagnies aériennes travaillent à l'optimisation du taux de remplissage de leurs avions. Le renouvellement progressif des flottes avec de nouveaux appareils permettant le transport de plus de personnes les aident dans cette stratégie. Cela se traduit par une courbe de croissance à l'inclinaison plus forte pour le nombre de passagers que pour le nombre de vols.

En 2024 déjà, le nombre de passagers dans l'UE dépassait les niveaux pré-COVID et s'élevait à 1,1 milliard. En Belgique, ce dépassement s'est produit un an plus tard, avec un nouveau record historique : 36,4 millions de passagers ont été enregistrés (au départ ou à destination des aéroports belges ou y transitant), soit 2,5% de plus qu'en 2019 (+ 850.000 voyageurs).

À noter que le nombre total de vols commerciaux aux aéroports belges reste toutefois inférieur de 5% à celui de 2019. Le nombre de passagers par rapport à 2024 a quant à lui augmenté de 4,6%.

Cette croissance ne se reflète pas de manière égalitaire dans les chiffres individuels des aéroports.

À Brussels Airport, même si le nombre de passagers a crû plus vite que le nombre de vols, les 24,4 millions de voyageurs étant passés par l'aéroport national ne suffisent pas à dépasser le record de 2019 (26,4 millions), mais marquent tout de même une croissance tangible de 3,3% par rapport à 2024.

Si la fréquentation de Brussels Airport reste un peu en retrait par rapport à la période pré-pandémique, celle de l'aéroport de Charleroi décolle une nouvelle fois en 2025 pour atteindre un nouveau record individuel et hisser le nombre global de passagers bien au-delà de celui de 2019. En 2025, plus de 11,2 millions de voyageurs sont passés par l'aéroport wallon profitant des offres avantageuses des compagnies aériennes low-cost comme Ryanair, Wizz Air, Pegasus Airlines ou encore Air Corsica. Il s'agit d'une augmentation de 6,6% par rapport au précédent record de 2024 et surtout d'un bond de plus de 30% par rapport à 2019, soit plus de 2,6 millions de passagers supplémentaires.

Les aéroports d'Ostende et d'Anvers se relèvent des restrictions de trafic qui ont impacté le nombre de passagers en 2024 et progressent tous deux de 15% avec respectivement 404.076 et 240.541 passagers. Avec 138.352 passagers, l'aéroport de Liège accuse une diminution de 14% et ferme la marche.

Contrairement à l'activité passagers, le transport de marchandises bat son plein à l'aéroport liégeois. Avec 1,32 million de tonnes de fret transportées, il signe le deuxième meilleur résultat de son histoire, juste derrière le pic d'activités de 2021 engendré par la lutte contre la pandémie (1,4 millions de tonnes).

À plus long terme, le développement de l'activité cargo de Liege Airport est spectaculaire puisque le tonnage

transporté a plus que doublé en 10 ans et l'aéroport enregistre, encore en 2025, la plus forte croissance parmi les dix plus importants aéroports cargo européens. Cette croissance a été soutenue par une augmentation des vols cargo de 6% à l'aéroport.

Comme pour le trafic passager, les volumes de fret augmentent plus vite que le nombre de vols. C'est aussi le cas pour le deuxième aéroport cargo du pays, Brussels Airport, qui a totalisé 795.000 tonnes de marchandises transportées en 2025, soit une augmentation de 8,5% par rapport à 2024 alors que le nombre de vols cargo n'y a augmenté que de 2,2%. Ce volume dépasse aussi celui de 2019 de 19%, confirmant la croissance de la demande de fret à long terme liée entre autres à l'essor du commerce électronique et à l'intensification des échanges commerciaux au niveau mondial.

Pour l'ensemble des aéroports belges, le total du volume de marchandises transportées s'élève en 2025 à 2,1 millions de tonnes (+17% par rapport à 2024). Cette croissance dépasse largement celle du trafic aux aéroports (+4%). Elle s'explique par l'optimisation du « belly cargo » dans les soutes des vols passagers et par l'utilisation de nouveaux avions plus grands et plus efficaces permettant d'augmenter les charges transportées par vol.

L'aéroport d'Ostende a contribué beaucoup plus modestement à l'augmentation globale du transport de fret en Belgique, avec 22.899 tonnes. S'il s'agit d'une augmentation de 26% par rapport à 2024, elle ne doit pas masquer la diminution des activités cargo de l'aéroport côtier dont les volumes ont été divisés par deux suite au départ de Qatar Cargo en 2023.

Unités de service

En 2025, reflétant l'augmentation du nombre de vols IFR, les unités de service facturées aux compagnies aériennes pour le trafic en survol (l'en route et l'approche) et pour le trafic aux aéroports ont augmenté globalement de 8,5% (avec 2.986.640 unités). L'évolution du nombre d'unités de service peut différer de celle du nombre de vols, étant donné que les unités de service tiennent notamment compte du poids des appareils ainsi que de la distance parcourue dans l'espace aérien. Les types d'avions, leur chargement, leur taux de remplissage 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 et MUAC- les unités de service (2.733.079) ont augmenté de 8,7% par rapport à 2024, soit

davantage que le nombre de vols (4%). L'augmentation est aussi substantielle par rapport à 2019 avec 4,2%, alors que le nombre de vols est lui resté de 5% en retrait. Les unités de service en route ont donc augmenté plus vite que le nombre de vols. Cette différence peut trouver son explication dans la stratégie d'optimisation du remplissage des avions appliquées depuis des années par les compagnies aériennes, augmentant ainsi le poids des appareils.

Un autre élément ayant pu intervenir est une plus grande distance parcourue dans l'espace aérien belge. Ce paramètre dépend du choix des routes empruntées par les compagnies en fonction de différentes contraintes ou avantages. En toutes circonstances, les contrôleurs aériens de skeyes veillent toujours à l'efficacité des vols et la mise à disposition de routes directes tactiques en collaboration avec les collègues militaires afin de maximiser la qualité du service pour les clients. Une efficacité de service qui peut influencer les plans de vol des compagnies et leurs choix de routes.

À Brussels Airport, les unités de service (156.103) ont grimpé de 4,2% par rapport à l'année passée, soit légèrement plus vite que le nombre de vols (+3%). Même si les unités de service n'ont pas encore retrouvé leur niveau de 2019, la différence avec la période d'avant crise est plus réduite (-4,7%) que pour le nombre de vols IFR (-13%).

À l'aéroport de Charleroi, unités de service (44.886) et nombre de vols IFR ont évolué de façon moins contrastée : +7,2% par rapport à 2024 (+6,2% pour le trafic IFR) et +36,23% par rapport à 2019 (+ 30% pour le trafic IFR). Cette différence moins marquée entre le nombre de vols et les unités de services peut s'expliquer par le fait que les compagnies low-cost largement dominantes à Charleroi, sont déjà parvenues, étant donné leur stratégie et leur modèle économique, à des taux d'occupation des vols proches du maximum.

À Liege Airport, qui totalise un nombre d'unités de service (46.522) supérieur à Charleroi malgré un nombre de vols IFR plus de deux fois inférieur, l'évolution du nombre d'unités de service (+9,4%) s'est accélérée par rapport à celle du trafic IFR en 2025 (+4%). C'est encore davantage le cas par rapport à 2019 (+22,4% contre -5% pour le trafic IFR). Les activités de l'aéroport de plus en plus centrées sur le cargo peuvent expliquer cette évolution.

Dans les aéroports de la région flamande, l'évolution des unités de service par rapport à 2025 a été perturbée par les limitations de trafic rencontrées en 2024 (problème

de maintenance de la flotte pour TUI Fly à Anvers et travaux sur les pistes à Ostende). À Anvers, avec un total de 2.247, les unités de services ont progressé de 5,1%, soit nettement plus vite que le trafic IFR (-9%), mais restent largement en retrait par rapport à 2019 (-40%), plus encore que le trafic IFR (-22%). Cela peut s'expliquer par une évolution du « city airport » davantage axée sur l'aviation d'affaire, utilisant des avions beaucoup plus petits. À Ostende, la situation est un peu différente : avec 3.802 unités de service en 2025, la progression est similaire à celle du trafic par rapport à 2024 (+27% et +28% pour le trafic IFR). Par contre, par rapport à 2019, les unités de service ont diminué plus vite que le trafic IFR (-19% contre -10%), indiquant une diminution globale de l'activité commerciale à l'aéroport.

2. OBJECTIFS DE PERFORMANCE DU CIEL UNIQUE EUROPÉEN

L'Union européenne a instauré un système de performance destiné à améliorer en continu les services de navigation aérienne en Europe. Ce cadre commun encourage les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) à maintenir un niveau de sécurité élevé, à réduire leur impact environnemental, à accroître la capacité tout en limitant les retards, et à garantir une gestion efficiente et transparente des ressources.

Dans ce système, les autorités européennes fixent des objectifs communs pour l'ensemble des ANSP. Chaque État membre élabore ensuite son plan de performance national définissant les mesures prévues pour atteindre ces objectifs. Le dispositif fonctionne par périodes de référence de cinq ans. La quatrième période de référence a débuté en 2025.

Au cours des trois premières périodes de référence — 2012-2014, 2015-2019 et 2020-2024 — skeyes a pleinement contribué à l'accomplissement des objectifs européens. Les résultats obtenus durant ces périodes de référence sont présentés en détail dans les rapports annuels de skeyes ainsi que dans les rapports de gestion du Conseil d'administration correspondants.

Pour la période 2025 -2029, la Belgique a soumis son plan de performance en octobre 2025 conjointement avec les autres États du FABEC. Les objectifs proposés ont été examinés par le Performance Review Body (PRB), qui a conclu qu'ils répondaient aux critères d'évaluation applicables.

3. SÉCURITÉ : EXCELLENCE RENOUVELÉE

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.

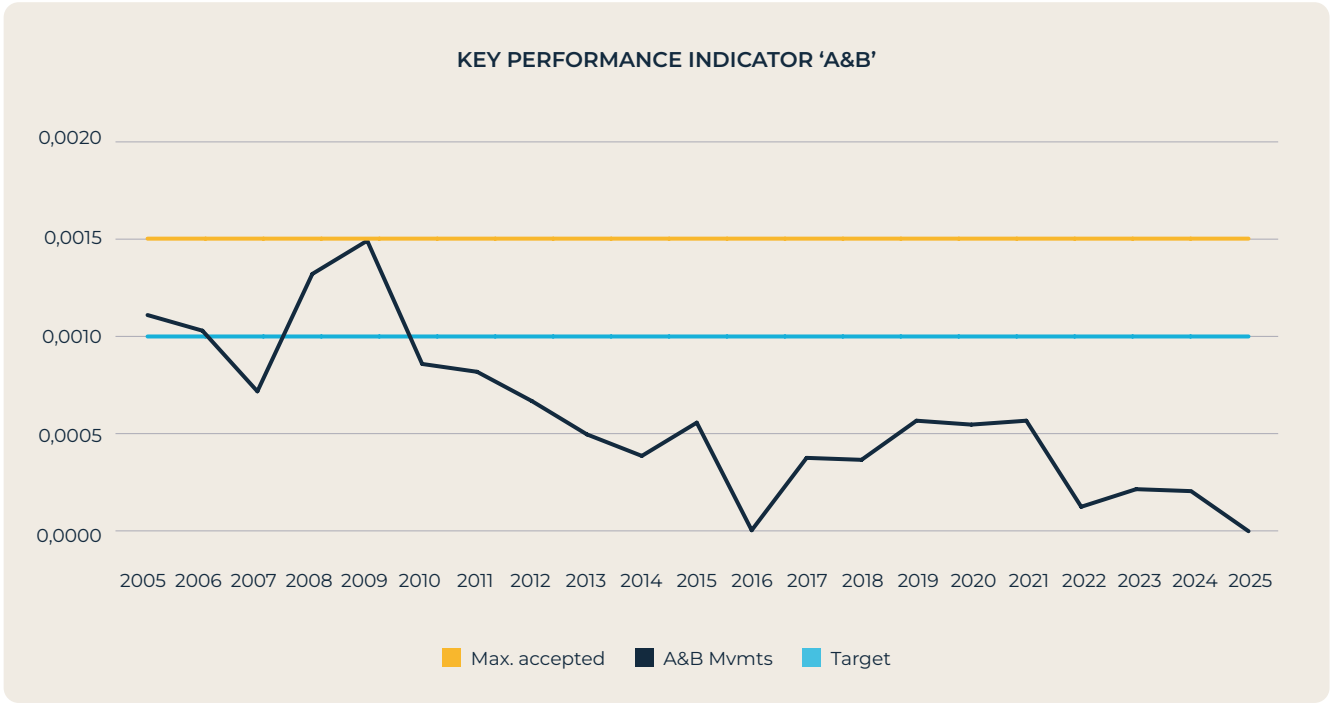
La sécurité du trafic aérien s'est construite et renforcée au fil des années. Depuis la création du système de gestion de la sécurité il y a maintenant plus de 20 ans, l'adoption de la Just Culture, le perfectionnement des procédures et l'analyse des événements liés à la sécurité ont contribué au niveau de sécurité le plus élevé dont nous bénéficions aujourd'hui. Cet engagement de tous les instants envers la mission prioritaire de skeyes a été à nouveau couronné par une performance remarquable en 2025. Elle est le résultat de l'implication de tout le personnel de skeyes, avec en première ligne, bien entendu, les contrôleurs aériens, ainsi que de tous nos partenaires – pilotes, compagnies aériennes, services au sol, aéroports - avec lesquels nous travaillons chaque jour à l'optimisation de la sécurité.

Un record historique égalé

L'année 2025 est à marquer d'une pierre blanche. skeyes a une nouvelle fois atteint un record absolu en matière de sécurité.

Aucun incident des catégories les plus sévères (A et B) n'a été relevé l'année dernière. skeyes égale sa performance et son record historique établi en 2016.

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 bien sûr été atteint en 2025 de la façon la plus claire qui soit puisqu'aucun incident A et B n'est à déplorer sur plus d'un million de mouvements contrôlés, un contexte d'augmentation du trafic qui rend cette performance 2025 d'autant plus remarquable.



Moins d'incidents sévères et plus de signalements

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 2025 s'élève à 2.029, soit une nette augmentation de 17% des événements signalés par les équipes opérationnelles. Après analyse de l'ensemble de ces rapports, 1903 événements ont été enregistrés comme relatifs à la sécurité (SRO), ce qui constitue une hausse de 18% par rapport à l'année précédente. Si cette augmentation peut paraître inquiétante de prime abord, elle reflète plutôt la bonne santé de la culture de la sécurité au sein de skeyes.

Cette culture de la sécurité et du signalement systématique est résolument en progression depuis une quinzaine d'années. En 2010, il y avait 20 fois moins de rapports

d'événement relatif à la sécurité qu'aujourd'hui, sans pour autant que moins d'événements ne se soient réellement produits. Ils n'étaient juste pas signalés de façon systématique. Une augmentation sensible est apparue en 2015 à la suite d'un changement dans la législation européenne et un élargissement des événements devant être rapportés, notamment les interactions avec la faune sauvage.

Mais l'essentiel de la progression constante entamée depuis 2012 est bien dû à l'ancrage de la culture de la sécurité dans les services opérationnels de skeyes et au signalement systématique de tous les événements relatifs à la sécurité, même ceux qui semblent n'avoir aucun impact sur le niveau de sécurité.

La majorité des SRO sont signalés par les contrôleurs aériens, mais nos partenaires et clients rapportent également des événements relatifs à la sécurité. En 2025, 381 signalements ont été reçus de compagnies aériennes, d'aéroports, d'autres fournisseurs de services de navigation aérienne et de la DGTA, soit une augmentation sensible de 59% par rapport à 2024. Cela peut s'expliquer par

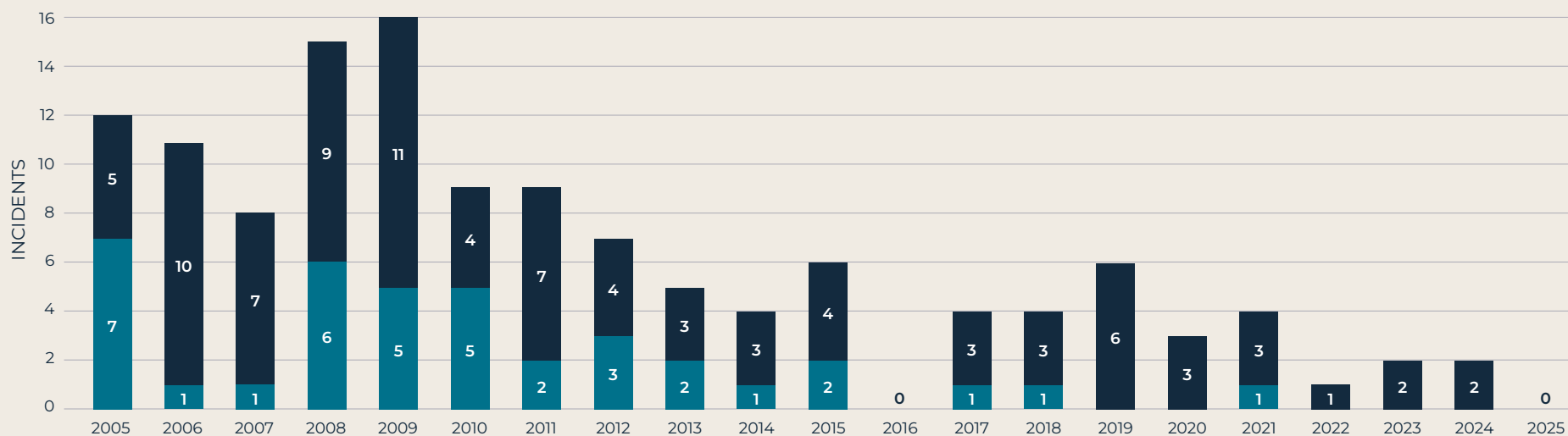
l'augmentation très nette, en 2025, de certains événements relatifs à la sécurité qui n'impliquent pas le contrôle aérien.

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 augmentation de 12% par rapport à 2024 avec un trafic en hausse de 4%. Il y a eu 200 signalements en 2025 contre 177 en 2024. 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, démontrant une nouvelle fois la solidité de la culture de la sécurité au sein de skeyes.

Après analyse, le taux de SRO confirmés est de 187 par 100.000 mouvements en 2025, soit une augmentation de 13%.

SRO A ■ et B ■ (2005 - 2025)



Responsabilité de skeyes et sévérité des incidents

Dans la grande majorité de ces événements liés à la sécurité, skeyes ne porte aucune responsabilité. Sur les 1903 SRO confirmés en 2025, l'implication de skeyes n'a été établie que pour 181 de ces événements, soit 9,5% du nombre total de SRO 2025 (8,2% en 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 181 événements impliquant skeyes, 136 sont de catégorie E et sont donc considérés comme n'ayant aucun impact sur le niveau de sécurité et 45 sont de catégorie C (significatifs). Pour rappel, aucun événement des catégories B (majeurs) et A, la plus sévère, n'est à déplorer en 2025. Malgré l'augmentation du nombre de SRO impliquant le contrôle aérien, la performance 2025 constitue une nouvelle fois une amélioration du niveau global de sécurité.

Cette amélioration continue que skeyes s'efforce de réitérer d'année en année 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 pragmatique, 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 à analyser et d'aborder la sécurité de manière proactive, réactive, systématique et formalisée et offrent un ensemble de processus pour améliorer, évaluer et contrôler en permanence la sécurité.

Maturité du SMS : au-delà des standards de performance européens

2025 marque l'entrée dans une nouvelle période de référence de cinq ans (2025-2029) concernant les performances liées au Ciel unique européen. En matière de sécurité, la structure et le nombre des objectifs ont été maintenus par rapport à la période de référence précédente. L'accent est toujours mis 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*.

La *Corporate Safety Management Unit* (CSMU) de skeyes a travaillé en 2025 à la réalisation de six objectifs dans les différents domaines clés en ligne avec les objectifs en matière de sécurité du FABEC.

Dans le domaine de la politique et des objectifs de sécurité, la CSMU a renforcé et précisé davantage la Politique de sécurité de skeyes, un document accessible par toute l'entreprise et qui doit guider les actions et les décisions de tous les collaborateurs à tous les niveaux. Approuvée par le Conseil d'administration en décembre 2025 et publiée en janvier 2026, cette nouvelle Politique de sécurité met l'accent entre autres sur la priorité à donner à la sécurité sur toute autre considération, sur la Just Culture et l'encouragement au signalement, sur la responsabilité individuelle et la responsabilisation du management, sur la gestion pratique des risques ou encore sur l'encouragement à l'innovation et à la coopération avec les partenaires extérieurs.

skeyes tient à rester à l'avant-garde des normes et objectifs « safety » de la nouvelle période de référence et a dès lors déjà travaillé à l'amélioration des objectifs définis dans les cinq domaines clés.

Types d'événement les plus fréquents signalés en 2025 : tendances et observations

En 2025, parmi les cinq types d'événement les plus fréquemment signalés, les quatre premières positions concernent des événements qui n'impliquent pas directement la contribution de skeyes.

Les interférences avec la faune sauvage arrivent comme d'habitude en tête de classement avec 337 événements. Ces événements doivent être signalés en vertu de la législation européenne. Ce sont les aéroports qui prennent les mesures nécessaires afin de gérer l'activité des oiseaux et de la faune sur et à proximité des zones opérationnelles. Les aéroports de Charleroi et de Bruxelles ont tous deux enregistré de fortes diminutions de ces interactions.

Les intrusions dans l'espace aérien par des aéronefs de l'aviation générale, militaire ou d'État arrivent en deuxième position, avec 232 rapports, soit une augmentation sensible de 30 % par rapport à 2024. Malgré des efforts de sensibilisation auprès du secteur de l'aviation générale en collaboration avec la DGTA, les intrusions dans l'espace aérien contrôlé ont doublé à Bruxelles et Charleroi.

Une autre préoccupation récurrente est l'aveuglement des pilotes avec des pointeurs laser. Ce délit, qui avait occupé la 1^{re} place de 2010 à 2015 avec plus de 200 événements



rapportés par an, avait fortement diminué suite aux efforts coordonnés de skeyes, de la DGTA, de la justice et de la police entre 2015 et 2024. Il a connu à nouveau une augmentation inquiétante de 80% en 2025 avec 169 incidents rapportés et prend désormais la troisième position des événements relatifs à la sécurité les plus signalés.

skeyes n'a enfin aucun contrôle sur les problèmes techniques des aéronefs qui arrivent en quatrième position des événements les plus signalés avec 148 occurrences en 2025, soit 17% d'augmentation.

En cinquième position arrivent des événements qui impliquent potentiellement la responsabilité de skeyes puisqu'il s'agit des déviations par rapport aux procédures ATM. Avec 107 occurrences en 2025, elles ont augmenté de 26%. Ces déviations peuvent être à l'initiative des pilotes ou des contrôleurs ou des deux. La majorité concerne les procédures de *push-back* lorsque les avions sont poussés hors de leur zone de stationnement, surtout à Brussels Airport. skeyes et Brussels Airport Company continuent conjointement leur suivi et leurs efforts pour limiter ces déviations. Les autres sont surtout des déviations par rapport à des règles de l'AIP et celles induites par les pilotes de drones lors d'opérations autorisées (à différencier des intrusions de drones non autorisés).

Distances de sécurité : une prise en compte améliorée des turbulences de sillage

Le rôle principal des contrôleurs aériens de skeyes est de veiller à ce que la distance minimale entre les aéronefs soit toujours respectée. Cela revêt une importance particulière pendant la phase d'approche, où les opérations sont plus complexes et dépendent de multiples facteurs tels que le type d'aéronef, les procédures des compagnies aériennes, les conditions météorologiques, la configuration de l'aéroport et les équipements disponibles, etc.

Ces dernières années, skeyes a amélioré la manière dont ces distances sont mesurées et surveillées. En conséquence, davantage de situations sont désormais détectées et signalées. Si cela se traduit par un nombre plus élevé d'événements signalés, cela contribue également à un niveau de sécurité accru.

C'est pourquoi les événements liés au non-respect des séparations minimales ont augmenté et sont passés de 51 en 2023 à 67 en 2024 et 70 en 2025.

Incursions de piste et taxiways : meilleur signalement et impact limité

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

En 2025, 45 incursions de piste ont été signalées contre 37 en 2024 et 44 l'année précédente, soit une légère augmentation dans les aéroports sauf à Liège et Charleroi, dans un contexte d'augmentation du trafic. Cependant, la majorité de ces incursions, qui peuvent concerner tant des véhicules que des aéronefs, ne relèvent pas de la responsabilité du contrôle aérien mais se sont produites à la suite d'une erreur d'un autre intervenant sur l'aéroport. En 2025, l'implication de skeyes dans ces événements n'a été confirmée que pour 16 de ces incursions, soulignant les performances remarquables de skeyes dans les opérations au sol.

Un autre type d'incursion concerne les zones de manœuvres des aéroports, les taxiways. L'augmentation des incursions sur un taxiway est générale dans tous les aéroports sauf à EBLG où ce type d'événement a été réduit de moitié. 50 incursions sur un taxiway ont été relevé au total dans l'ensemble des six aéroports belges, soit 14 de plus qu'en 2024. Les raisons de l'augmentation de ce type d'incursion varient par aéroport. L'augmentation pour une cause spécifique à Ostende, où 16 de ces événements ont eu lieu en début d'année, a été solutionnée conjointement avec l'aéroport et les clubs d'aviation générale opérant à Ostende.

Pour améliorer sans cesse le niveau de sécurité des opérations aux aéroports, skeyes coopère avec ses partenaires au sein de *Local Runway Safety Teams* pour passer en revue l'analyse des événements relatifs à la sécurité et mettre en œuvre les actions d'amélioration.

Si 2025 a vu augmenter un certain nombre d'événements relatifs à la sécurité dans lesquels skeyes pourrait porter une responsabilité, il convient de rappeler que la majorité de ces événements n'a eu aucun impact sur le niveau de sécurité et qu'aucun d'entre eux n'y a porté d'atteinte sévère.

Il convient également de noter que l'augmentation de ces événements en 2025 est attribuable en partie à l'amélioration du signalement qui a augmenté de 18% en termes absolus et de 12% si l'on tient compte de l'augmentation du trafic.

Drones dans l'espace contrôlé : une hausse exceptionnelle

Le nombre de vols de drones non autorisés dans l'espace contrôlé a connu la plus forte augmentation relative de tous les événements relatifs à la sécurité en 2025. Et ce en raison des événements de survols de drones non identifiés qui ont défrayé la chronique au mois de novembre 2025. Ces survols illicites ont fait passer les signalements de ce type d'événement de 8 en 2024 à 46 en 2025, soit une augmentation de 475%. 24 de ces 46 événements sont directement attribuables à la vague de survols de novembre. La situation s'est normalisée dès le mois de décembre.

Informier, partager et coopérer 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 permet des décisions basées sur l'évaluation des risques, une prise de risque stratégique positive et une résilience organisationnelle garantissant l'avenir de l'entreprise.

Depuis 2022 skeyes renforce son niveau de maturité 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 des révisions annuelles et des exercices réguliers. En 2025, skeyes s'est particulièrement concentrée sur un exercice basé sur les risques, mené avec succès, de ses capacités à gérer les crises de cybersécurité en vue de renforcer la résilience et d'établir une communication efficace avec les parties prenantes.

Par ailleurs, nous avons lancé une analyse d'impact opérationnel de bout en bout entièrement intégrée, qui s'inscrit dans une approche multidisciplinaire des risques et de la résilience et contribue à satisfaire aux exigences de la norme ISO 27001 relative aux technologies de l'information et de la communication (TIC) et de la directive NIS 2 en matière de continuité des activités. Le programme de couverture d'assurance récemment mis en place vient compléter cette démarche en offrant aux parties prenantes l'assurance raisonnable que les objectifs sont atteints de manière efficace et que les processus critiques restent bien maîtrisés.

Cybersecurity

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 soit garantie à tout moment.

skeyes continue de faire de la cybersécurité une priorité dans la gestion de son infrastructure informatique. À cette fin, un 2^e cycle de certification ISO-27001 a été entamé avec succès en décembre 2025 avec un audit de certification qui a pu confirmer le maintien de cette priorité.

Grâce à cette certification et à l'alignement des systèmes de gestion, de la sécurité de l'information et de la sécurité aérienne, skeyes se conforme 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 2025, skeyes a poursuivi l'implémentation son plan stratégique pour la sécurité qui a été présenté au Conseil d'administration en 2024. Ce plan 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 avec le développement d'un centre d'opérations de sécurité (SOC) comme projet majeur en 2025.



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 de nombreux facteurs influencent la ponctualité au départ d'un avion, les performances des prestataires locaux de services de navigation aérienne dans les aéroports reflètent surtout leur impact sur la ponctualité des vols à l'arrivée.

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 pour 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 (*Functional Airspace Block Europe Central*), 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 4^e période de référence (2025-2029). L'indicateur étant le retard ATFM en route moyen par vol toutes causes confondues, c'est-à-dire incluant les causes de retard sur lesquelles les prestataires de services n'ont aucune prise, comme la météo. 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. En 2025, skeyes a géré 98,98 % des vols de manière ponctuelle, stabilisant ainsi d'année en année une performance de haut niveau dans sa gestion de la capacité (en route et aux aéroports).

Ponctualité en route : objectif largement atteint et à nouveau la meilleure performance du FABEC

Pour l'en route, skeyes affichait une ponctualité de 99,48% en 2025, soit 0,1% de mieux qu'en 2024. Cette performance la place en tête du FABEC, où ce taux atteignait 88,6% en 2025 (-1,6% par rapport à 2024).

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 0,22 minute par vol dans le plan de performance du FABEC pour cette première année de la 4^e période de référence (2025-2029). L'objectif global du FABEC auquel skeyes doit contribuer a été fixé à 0,63 minute par vol. Par rapport aux objectifs de la période de référence précédente (0,37 minute par vol pour le FABEC et 0,12 pour skeyes), les exigences ont été revues à la baisse sur une base plus réaliste et pragmatique en tenant compte des difficultés opérationnelles dans un espace aérien complexe et dense comme celui du FABEC.

En 2025, skeyes a pu réitérer sa très bonne performance de 2024 en limitant le retard en route généré dans l'espace aérien sous sa responsabilité à 0,08 minute par vol toutes causes confondues – soit 4,8 secondes. L'objectif de ne pas dépasser 0,22 minute par vol est donc atteint et skeyes signe la meilleure performance du FABEC loin devant son partenaire LVNL qui occupe la deuxième position avec 0,13 minute par vol.

À titre indicatif, si l'on tient uniquement compte des causes CRSTMP, le retard ATFM moyen par vol généré par skeyes se limite à 0,05 minute, soit 3 secondes par vol.

skeyes améliore la ponctualité par vol due uniquement à sa gestion de la capacité de 0,6 seconde par rapport à l'année précédente.

Les sept prestataires de services de navigation aérienne réunis au sein du bloc fonctionnel FABEC ont ensemble généré en 2025 un retard en route moyen de 1,66 minute par vol toutes causes confondues. Pour rencontrer l'objectif consigné dans son plan de performance, le FABEC aurait dû limiter son retard à 0,63 minute par vol. L'objectif n'a donc pas été atteint pour le FABEC qui a quand même enregistré une légère diminution de 0,02 minute par vol par rapport à 2024 dans un contexte d'augmentation du trafic.

Tout comme en 2024, le retard enregistré par le FABEC a été légèrement inférieur à la moyenne enregistrée dans la zone du *Network Manager* (1,7 minute par vol), alors que 55,8% des vols dans cette zone sont passés par le FABEC qui concentre donc la majorité du trafic européen. Cette densité de trafic rend plus ardue la gestion de la ponctualité. Le FABEC fait donc un peu mieux que la moyenne européenne (zone EUROCONTROL) dont le retard en route moyen par vol a diminué de 21% en 2025 par rapport à 2024. L'objectif global du réseau européen, incluant tous les FAB, fixé à maximum 0,9 minute par vol n'a donc lui non plus pas été atteint en 2025.

Les causes du retard en route en 2025

Comme en 2024, la première cause de retard dans la gestion des flux de trafic par skeyes en 2025, qui a représenté 44,5% du retard en route total, fut attribuable aux équipements techniques qui ont connu quelques défaillances sans conséquence sur la sécurité mais qui ont diminué la capacité des secteurs de contrôle du trafic en route. Cette cause est considérée comme maîtrisable pour le prestataire de service (CRSTMP).

Les conditions météorologiques sont intervenues pour 35% du retard en route en 2025 et en constituent la deuxième cause.

La cause principale de retard en route qu'a connue skeyes en 2025 contraste avec celle qui s'est profilée dans le FABEC et plus largement dans la zone des États membres d'EUROCONTROL (zone *Network Manager*). Pour le FABEC dans son ensemble, c'est la capacité qui a prédominé en représentant 44% du retard en route en 2025. Si l'on y ajoute le *staffing* (16%), cette proportion monte à 60%.

Une part relative presque identique à celle de la zone du

Network Manager qui s'élève à 58% en 2025.

Point commun avec skeyes, la deuxième cause de retard en route dans le FABEC, tout comme dans la zone plus large d'EUROCONTROL, est attribuable aux conditions météorologiques qui sont intervenues respectivement pour 26% et 28% du retard total.

En 2025, l'importance relative du facteur météo dans le retard en route a diminué globalement dans la zone du *Network Manager*, 43 jours de conditions météo difficiles avaient été comptabilisés en 2024 contre seulement 23 en 2025. Mais si l'on considère une période plus longue et donc plus significative, la tendance va dans le sens contraire puisque l'impact du facteur météo sur le retard en route a été multiplié par quatre depuis 2010 et par près de dix si l'on prend l'année 2000 comme référence. De facteur marginal en 2000, la météo est devenue, 25 ans plus tard, une contribution majeure représentant désormais plus du quart du retard en route. Ce poids de plus en plus important a été souligné par EUROCONTROL dans son rapport sur le trafic en 2024. Le répit de 2025 ne doit pas masquer l'augmentation à plus long terme des alertes météo, signes visibles du changement climatique qui s'accroît 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 2025 en jouant le rôle de coordinateur du *Cross Border Convection Forecast* (CBCF). 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 4^e période de référence du Ciel unique européen (2025-2029). 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.

Contrairement à l'objectif de capacité en route, celui de la réduction du retard d'arrivée à Brussels Airport a été revu avec un niveau d'exigence plus élevé que celui de la période de référence précédente et également un changement important : la prise en compte de toutes les causes de retard et pas seulement celles qui sont maîtrisables par skeyes (CRSTMP). Pour 2025, l'objectif a été fixé aussi en tenant compte des travaux de rénovation prévus en été sur la piste 25L/07R. Ce nouvel objectif imposait de ne pas dépasser 1,5 minute de retard par atterrissage toutes causes confondues. Il passera à une limite de 0,75 minute en 2026, 0,70 en 2027 et diminuera à 0,65 pour les deux dernières années de cette période de référence (2025-2029).

skeyes remplit une nouvelle fois son objectif à Brussels Airport en ayant limité le retard d'arrivée à 0,77 minute par vol, soit 46 secondes. Cette performance est toutefois en diminution par rapport à celle de 2024 (0,28 minute par vol, 17 secondes) principalement en raison des travaux de

rénovation entrepris sur la piste 25L/07R qui ne relèvent pas de la responsabilité de skeyes mais qui doivent être intégrés dans le calcul du retard d'arrivée. Ces travaux ont largement diminué la capacité des infrastructures de l'aéroport national en 2025, puisque cette cause de retard fut de loin la plus importante en comptant pour 60% du retard d'arrivée total (contre 27% en 2024), prenant la place des conditions météo qui occupent traditionnellement cette première position.

Celles-ci arrivent donc à la deuxième place des causes de retard d'arrivée avec 35% du total, contre 64% en 2024.

Les causes qui impliquent le contrôle aérien ne sont intervenues que de manière marginale en 2025 en ne comptant que pour 3,2% du retard d'arrivée.

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.

Première mondiale : skeyes reçoit l'accréditation GreenATM de niveau 4

Les efforts de skeyes pour réduire l'empreinte écologique du trafic aérien ont été récompensés fin 2025 par l'accréditation GreenATM de niveau 4, délivrée par l'organisation internationale des prestataires de services de navigation aérienne CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation).

Cette reconnaissance du travail accompli par les équipes de skeyes en faveur du développement d'une aviation durable, dans certains domaines avec ses partenaires comme Brussels Airport et Brussels Airlines, est d'autant plus marquante que skeyes est le premier ANSP au monde à obtenir ce niveau d'accréditation.

Après avoir obtenu le niveau 3 en 2023, qui fut reconduit en 2024, skeyes a poursuivi ses efforts afin de faire encore mieux pour rendre le contrôle aérien plus écologique et responsable et ainsi contribuer à l'aviation de demain. Sept mois de travail, plus de 1000 preuves matérielles rassemblées grâce à la collaboration de 30 contributeurs de notre organisation ont permis de démontrer l'amélioration de nos performances environnementales, entre autres dans les domaines de la gouvernance, des infrastructures techniques, de la mobilité et bien sûr de la gestion de l'espace aérien.

Avec cette accréditation GreenATM de niveau 4 sur un maximum de 5 niveaux, skeyes a démontré son engagement dans la réduction de l'impact environnemental de la gestion du trafic aérien et sa capacité à aller plus loin, non seulement dans l'optimisation de son propre fonctionnement mais aussi de la structure et de l'utilisation de l'espace aérien au bénéfice de ses clients et usagers.

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, a été revu à la baisse pour la première année de cette 4^e période de référence. En effet, le plan de performance dans le domaine de l'efficacité environnementale pour les cinq années à venir est plus centré sur la gestion du réseau et tient davantage compte des contraintes locales comme la complexité et la densité de l'espace aérien. Le score d'inefficacité horizontale des vols à ne pas dépasser a par conséquent été relevé à 3,50%, contre 3,00% en 2024. Le seuil à atteindre par le FABEC dans son ensemble est de 2,89%.

Objectif atteint pour la première fois

L'objectif dans le domaine environnemental a été atteint pour la première fois en 2025 pour skeyes et MUAC qui cogèrent l'espace aérien de la Belgique et du Luxembourg, puisque le score d'inefficacité est descendu à 3,35% (contre 3,48% en 2024), soit une amélioration de 3,74%.

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 96,65% d'efficacité en 2025, contre 96,52% en 2024.





Le FABEC dans son ensemble a réalisé un meilleur score que la Belgique avec 3,06% d'inefficacité, en légère progression aussi par rapport à 2024 (3,08%), sans toutefois parvenir à atteindre l'objectif de 2,89%.

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*.

Les zones militaires dans l'espace aérien belge s'étendent verticalement à l'espace aérien supérieur géré par MUAC et au-delà. C'est également un des facteurs qui crée la complexité de cet espace supérieur, en plus de sa zone géographique au croisement de flux de trafic importants et de sa taille réduite qui rend toute déviation par rapport à la trajectoire idéale disproportionnée dans le calcul du pourcentage d'efficacité des vols, en comparaison avec des grands pays comme la France ou l'Allemagne.

skeyes et ses partenaires du FABEC ont fait mieux que l'année précédente et encore mieux si l'on considère une période plus longue. Cette performance est d'autant plus remarquable qu'au niveau européen, le score d'inefficacité est moins bon qu'en 2019 avant la crise, alors que dans

l'espace aérien du FABEC et de la Belgique, l'amélioration est au rendez-vous. Suite à la reprise du trafic pratiquement achevée aujourd'hui, le FABEC et la Belgique affichent de meilleures performances 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 2025, la proportion d'arrivées ayant bénéficié d'une CDO à Brussels Airport a légèrement diminué de 0,6 point par rapport à 2024 pour se stabiliser à 80%.

À l'aéroport de Charleroi, l'évolution est positive et tangible : 74,9% des atterrissages ont suivi une procédure CDO en 2025 (+2 points).

Comme à Brussels Airport, une relative stabilité a été relevée à Liege airport qui a comptabilisé 68,1% d'atterrissages verts en 2025 contre 68,9% (-0,8 point).

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'améliorer 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.

Pas à pas avec nos partenaires pour une aviation durable

Collaborative Environmental Management (CEM)

skeyes met au point des stratégies avec ses partenaires pour améliorer la performance environnementale. 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 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 RNAV 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. En 2025, un environnement PBN complet a été mis en place à Charleroi en superposant des procédures RNAV aux procédures conventionnelles basées sur les aides à la navigation au sol. Cette mise en œuvre s'inscrit dans le cadre du plan national belge de mise en œuvre et de transition vers le PBN. L'aéroport de Brussels South Charleroi a ainsi rejoint Liege Airport et Kortrijk Airport en tant qu'environnement aéroportuaire entièrement conforme à la norme PBN.

Un monitoring des résultats suite à l'implémentation des procédures PBN à Liège et Charleroi a démontré les bénéfices de la navigation par satellite sur la précision des approches avec une réduction de la dispersion latérale des vols ainsi que sur l'application des CDO. Ces évaluations ont été discutées au sein des réunions CEM avec les aéroports et les compagnies aériennes.

À Liège, les résultats montrent que grâce à l'expérience acquise au fil de l'application des procédures PBN, les vols guidés par satellite (RNP) améliorent leurs performances de descente continue (CDO) par rapport aux avions guidés par les procédures conventionnelles par ILS.

À Charleroi, les mesures mettent en évidence une réduction du temps moyen de mise en palier (level-off) dans les niveaux de vols supérieurs (FL 180 – FL 60) et montrent que 80% des avions n'avaient pas du tout été mis en palier à l'altitude de 2.500 pieds.

Six nouvelles procédures de départ aux instruments (SID) RNAV Standard ont été mises en place à l'aéroport d'Ostende en 2025, l'alignant sur la stratégie européenne de transition vers la PBN. L'aéroport d'Ostende constitue

un environnement PBN complet depuis le 30 octobre 2025. L'aéroport d'Anvers devrait suivre en fin d'année 2026.

La PBN 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 PBN à Brussels Airport

- 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*, vise à implémenter les procédures d'approche RNP – Required Navigation Performance - .

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).

Deux séries de tests des procédures RNP ont été réalisées avec les compagnies aériennes de 2022 à février 2024. Le rapport final a été publié en octobre 2024. Ce rapport fait état de mesures de bruit effectuées 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). Ces tests visaient à identifier les impacts environnementaux d'une utilisation plus fréquente des procédures PBN. Il en est ressorti que des avantages en termes de prédictibilité des tracés parcourus et des profils verticaux avec un impact environnemental positif sont possibles dans certaines conditions.

Comme l'a montré le monitoring effectué à Liege Airport, les résultats des tests soulignent également que l'obtention d'améliorations environnementales

tangibles est souvent un processus progressif et qu'une collaboration étroite entre les principaux partenaires opérationnels est cruciale pour mettre en place, suivre et évaluer de tels changements.

Conformément au plan national de mise en œuvre de la navigation basée sur les performances (PBN), l'évolution de Brussels Airport vers un environnement PBN complet avance à grands pas.

Notamment, une étape supplémentaire a été franchie avec l'introduction d'une procédure d'approche RNP pour la piste 07L.

En vue d'une conformité totale avec la réglementation européenne, un nombre limité de procédures conventionnelles doit encore être converti en procédures de départ RNAV1 et en procédures d'approche RNP. Le déploiement de ces procédures est en cours de finalisation.

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, a eu pour mission d'investiguer la solution ISGS (*Increased Second Glide Slope*) à l'aéroport de Bruxelles. L'objectif est de réduire le bruit des atterrissages grâce à des angles de descente plus élevés, de 3,2° et 3,5° au lieu de 3°. Les essais se sont déroulés en deux phases dans un environnement pleinement opérationnel à Brussels Airport entre octobre 2024 et juin 2025.

Hormis les bénéfices environnementaux, l'expérience a également évalué l'impact en termes de sécurité, de capacité et de performances humaines. Le projet a produit des résultats opérationnels intéressants pour la

poursuite du projet HERON et des recherches pour des approches plus écologiques au sein de SESAR.

Une aviation durable passe par un partage optimal de l'espace aérien

Dans un espace aérien comme celui de la Belgique - très exigu, très dense avec des zones d'entraînement militaires occupant potentiellement plus de 50% de l'espace - , le partage et l'utilisation coordonnée de cet espace permettent d'assurer l'efficacité du trafic aérien.

C'est à cet objectif que skeyes travaille conjointement chaque jour avec la Défense. Six ans après la mise en place réussie de la colocalisation, cette proximité structurelle continue de démontrer sa valeur ajoutée grâce à une coordination renforcée, une prise de décision plus efficace et une vision commune de l'avenir du contrôle aérien. L'année écoulée a donc été placée sous le signe de l'approfondissement et de la concrétisation de cette coopération.

Les travaux relatifs à l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA) ont été poursuivis en 2025. L'objectif est d'optimiser en permanence l'utilisation de l'espace aérien, en intégrant de manière équilibrée et efficace les intérêts tant civils que militaires.



6. EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE : INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES, ÉVOLUTIONS TECHNIQUES ET COOPÉRATION

La réduction de l'impact environnemental du trafic aérien est l'un des piliers qui sous-tendent la stratégie de développement de skeyes. Le chemin vers la durabilité du trafic aérien s'inscrit dans une trajectoire plus large qui comprend l'efficacité, la ponctualité et avant tout, la sécurité.

Par définition, le trafic aérien dépasse les frontières des pays et l'efficacité de sa gestion repose sur une collaboration internationale étroite et intensive. Depuis quelques années, l'espace aérien connaît des bouleversements de grande ampleur. Il y a l'intensification de la demande de trafic qui a connu une pause avec la pandémie et ses conséquences sur la mobilité des personnes, mais qui reprend de plus belle. Il y a aussi l'arrivée de nouveaux acteurs et de nouveaux types de trafic, poussée par le développement rapide de l'aviation non habitée. L'espace aérien de demain, qui reposera sur l'intégration la plus sûre et la plus efficace de ces deux mondes de l'aéronautique, pose de nombreux défis auxquels skeyes répond par une intensification de la coopération à tous les niveaux et par la mise en œuvre d'avancées tant techniques et technologiques qu'opérationnelles.

Collaborer au sein du FABEC pour un avenir centré sur l'efficacité et la durabilité

L'année 2025 a été marquée par le 15e anniversaire du traité FABEC, signé par six États européens – la Belgique, la France, l'Allemagne, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse – jetant ainsi les bases de l'un des projets d'intégration de l'espace aérien les plus ambitieux d'Europe.

Depuis son entrée en vigueur en 2013, le Bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale (FABEC) s'est imposé comme une plateforme de coordination essentielle au cœur de l'initiative du Ciel unique européen.

En 2025, skeyes et ses partenaires du FABEC ont réaffirmé cet engagement de longue date en faisant progresser les travaux sur un large éventail de priorités stratégiques, notamment la mise à jour du plan de performance RP4 (période de référence 4), l'élaboration d'indicateurs de gestion de la performance, la coopération civile-militaire et les initiatives de dialogue social.

L'élaboration d'indicateurs de performance exploitables pour le cadre de la 5^e période de référence (2030-2034) reste une priorité essentielle pour le FABEC. Une collaboration étroite avec les parties prenantes – notamment les utilisateurs de l'espace aérien et les experts opérationnels – est essentielle et doit s'aligner sur les travaux de l'organe d'évaluation des performances (PRB) et de la Commission européenne. L'accent est particulièrement mis sur la formulation de propositions concrètes dans des domaines tels que l'efficacité des vols verticaux, la capacité, la propagation des retards et la configuration des secteurs.

La performance environnementale et son interaction avec la gestion de la capacité, la planification des vols et les opérations de liaison de données ont également occupé une place prépondérante en 2025. Les experts en durabilité environnementale des ANSP du FABEC ont engagé des échanges constructifs avec les membres de l' *Airline Operators Group* (AOG) et du *Computer Flight Plan Service Providers Group* (CFSPG), favorisant ainsi une compréhension commune et globale de ces défis tant au niveau opérationnel que stratégique.

Compte tenu de l'évolution du contexte géopolitique, le renforcement de la coordination militaire, tant au niveau des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) qu'au niveau des États, est apparu comme un axe prioritaire. Les États membres du FABEC et les ANSP ont identifié la nécessité d'une approche plus harmonisée en matière de hiérarchisation de l'espace aérien, ainsi que d'une coordination renforcée entre les acteurs opérationnels et les autorités nationales. Dans ce contexte, le FABEC a récemment mis en place un groupe de coordination chargé de l'échange d'informations sur les questions émergentes liées à l'introduction des avions de combat militaires de nouvelle génération. Ces appareils ont des exigences différentes en matière d'espace aérien, et il devient de plus en plus important de prévoir des zones d'entraînement plus vastes couvrant plusieurs pays.

Synergies opérationnelles et techniques avec la Défense

Le partage de l'espace aérien pour assurer les besoins tant civils que militaires est essentiel à l'efficacité du trafic aérien. Mais la coopération ne s'arrête pas là. Elle assure aussi une interopérabilité maximale dans les projets d'infrastructures techniques et l'adoption de technologies



tout en réduisant les coûts d'installation et d'exploitation.

En 2025, les travaux sur la feuille de route de la surveillance radar se sont poursuivis avec la Défense et des adaptations supplémentaires se sont avérées nécessaires pour tenir compte de l'introduction de nouveaux moyens aériens militaires.

Au cours de l'année écoulée, les stations radar de Berthem et de Saint-Hubert ont été modernisées et équipées de systèmes radar de pointe.

skeyes a apporté son soutien à la Défense belge dans le déploiement de nouveaux radars avancés à haute résolution destinés à la surveillance non coopérative.

Afin de tirer pleinement parti des synergies, skeyes mise également sur une collaboration stratégique avec la Défense pour la modernisation de son infrastructure météorologique. Un projet commun est actuellement en cours pour l'acquisition de nouveaux systèmes d'observation météorologique sur tous les aéroports où skeyes et la Défense sont présents. Pour préparer l'avenir, le projet NG AWOS (*Next Generation Automated Weather Observing System*) se déroule conformément au calendrier prévu. Les préparatifs restent axés sur une mise en œuvre en 2028, dans le cadre de laquelle une

collaboration étroite permettra d'exploiter au maximum la synergie civile-militaire.

Enfin, une étape importante a été franchie avec le choix conjoint et définitif du nouveau système de contrôle du trafic aérien *TopSky*. La signature du Memorandum Of Understanding (MOU) a permis de jeter des bases solides pour la mise en œuvre de ce système commun. Entre-temps, les premiers contacts ont également été établis entre les équipes de projet civiles et militaires, ce qui constitue une étape importante vers une approche intégrée et un déploiement réussi.

ATM Next GEN : de la modernisation du système ATM vers une intégration et une interopérabilité maximale

En 2025, skeyes a poursuivi la mise en œuvre de son ambitieux programme ATM NextGen, une transformation intégrée s'étalant sur plusieurs années et visant à moderniser les systèmes opérationnels, à renforcer la sécurité et l'efficacité, ainsi qu'à préparer la gestion du trafic aérien belge aux défis de la décennie à venir. Plusieurs projets phares ont enregistré des progrès significatifs cette année, chacun contribuant à la mise en place d'un environnement opérationnel à l'épreuve du temps.

L'un des plus grands projets d'investissement de skeyes consiste à préparer le déploiement d'un nouveau système ATM (gestion du trafic aérien), qui sera utilisé par tous les contrôleurs aériens de CANAC et des tours de contrôle. En 2024, le système a subi une mise à jour majeure, nommée MLU2 (Mid Life Upgrade 2).

En 2025, les préparatifs en vue de la concrétisation du programme MLU3, qui vise à faire passer Topsky MLU2 à Topsky MLU3 (plateforme TopSky ATC One), se sont accélérés. Les activités de conception architecturale se sont intensifiées et les points de visibilité opérationnelle sont affinés en étroite collaboration avec les contrôleurs et les experts techniques. Cette mise à niveau constitue la pierre angulaire du programme ATM NextGen, offrant une architecture système plus robuste, évolutive et prête pour l'avenir. À mesure que les travaux s'accroissent, MLU3 positionne skeyes pour répondre à la demande future en matière de trafic, intégrer de nouveaux utilisateurs de l'espace aérien et prendre en charge les exigences réglementaires ainsi que les innovations alignées sur le programme SESAR de la Commission européenne.

Le nouveau système ATM sera également déployé par plusieurs autres ANSP ainsi que par la Défense belge assurant une intégration et une interopérabilité maximale.

Dans les préparatifs à cette évolution majeure, des étapes capitales ont été franchies en 2025 notamment dans les domaines de la gestion des séquences d'arrivée (AMAN/XMAN), du système de strip électronique (E-strip), du

système de back-up ultime devant assurer la résilience du système de contrôle aérien (*Next Gen Ultimate ATM-system*) et de la modernisation des écrans de visualisation des contrôleurs aériens qui assurera une meilleure résolution, ergonomie et fiabilité.

Alignement de la stratégie de skeyes et des objectifs de développement européens

Les objectifs de déploiement du programme SESAR, le pilier technologique du Ciel unique européen, restent un cadre de référence essentiel pour l'évolution à long terme de la gestion du trafic aérien européen. skeyes veille à leur intégration dans tous ses processus de planification stratégique. Cet alignement renforce l'engagement de l'organisation en faveur de la sécurité, de la transformation numérique, de l'interopérabilité, de la durabilité et de la collaboration au niveau européen, garantissant ainsi que les progrès futurs puissent être réalisés de manière cohérente et stratégiquement homogène.

Dans l'ensemble, l'année 2025 a été marquée par une forte convergence entre la trajectoire de modernisation stratégique de SESAR et l'évolution opérationnelle et technologique de skeyes. En faisant progresser des programmes clés de numérisation, en renforçant l'interopérabilité européenne et en participant à la communauté SESAR, skeyes a continué à contribuer à façonner un avenir plus sûr, plus efficace et plus durable pour les services de navigation aérienne en Europe.

Modernisation suivie des infrastructures techniques

Afin d'assurer une cohérence avec les grands programmes de convergence technologique internationale et une efficacité maximale au quotidien, skeyes a poursuivi la modernisation de ses systèmes techniques en 2025 avec notamment :

Dans le domaine de la surveillance aux aéroports et des espaces aériens environnants, skeyes a mis en service un système innovant de multilatération à large couverture (WAM) autour de l'aéroport de Liège. Un système WAM est constitué de plusieurs antennes réparties géographiquement. Grâce à son architecture, les performances du système sont moins affectées que les radars par les obstacles de grande hauteur comme des éoliennes.

Toujours dans le domaine de la surveillance aéroportuaire, skeyes mène des projets de modernisation visant à mettre à niveau l'infrastructure du système A-SMGCS (Advanced Surface Movement and Control) à l'aéroport de Bruxelles. Concrètement, ces travaux portent sur la modernisation du système de fusion des données et le renouvellement des radars sol.

Concernant les infrastructures d'aide à la navigation, afin de garantir la disponibilité des procédures d'approche les plus sûres en toutes circonstances, skeyes a poursuivi son projet visant à renouveler, entre 2023 et 2030, tous les systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) de ses aéroports. Avec le développement de la navigation par satellite, les systèmes ILS constituent progressivement une alternative de secours. En 2025, le système ILS de l'aéroport d'Ostende a été renouvelé.

Un nouveau projet a également été lancé en vue de renouveler, dans les années à venir, les systèmes RDF (Radio Direction Finder) dans tous les aéroports belges.

L'évolution des méthodes de navigation des avions dans l'espace aérien belge fait que le rôle des balises de radionavigation DVOR (Doppler Very high frequency Omnidirectional Range) sera plutôt limité à l'avenir. C'est pourquoi skeyes procède à une rationalisation de ses balises de radionavigation DVOR. Cette rationalisation est mise en œuvre sans impact sur la continuité du service.

En 2025, le DVOR de l'aéroport de Charleroi a été déplacé vers un autre emplacement afin de permettre le développement futur de l'aéroport.

Le système AMS (Airport Movement System), développé



en interne par skeyes, continue d'être enrichi de nouvelles fonctionnalités et revêt ainsi une importance croissante pour les contrôleurs aériens de tous les aéroports. Des travaux sont notamment en cours pour intégrer le système AMS à l'environnement numérique futur de la tour de contrôle. Cela permettra de coupler les images vidéo aux informations de plan de vol issues du système AMS, offrant ainsi au contrôleur aérien une vue d'ensemble homogène et enrichie.

Drones et U-space : développement des activités dans la facilitation et la détection

En 2025, skeyes a poursuivi ses efforts visant à favoriser une intégration en toute sécurité des drones dans l'espace aérien belge.

Les activités menées peuvent être classées en deux catégories distinctes : la facilitation de l'utilisation des drones et les activités de lutte contre les drones non autorisés.

Ces deux catégories doivent être considérées comme étroitement liées : les efforts déployés dans l'une favorisent, de manière indirecte, ceux de l'autre. Dans les deux cas, l'objectif principal de skeyes est de garantir la sécurité aérienne tout en permettant à ce nouveau secteur prometteur de se développer et d'apporter une valeur ajoutée à la société belge.

Savoir où l'on peut voler et comment obtenir les autorisations nécessaires est la première étape pour tout opérateur de drone avant de décoller.

Droneguide est l'outil de publication numérique pour toutes les zones géographiques belges. En 2025, skeyes a procédé à une mise à jour importante de l'outil, améliorant l'interface utilisateur et la compatibilité mobile du point de vue de l'interface homme-machine. Chaque jour, plus de 100 opérateurs visitent le site web pour s'assurer d'avoir les informations les plus récentes et à jour sur l'espace aérien.

Dans le cadre des activités visant à faciliter l'utilisation des drones, skeyes ouvre depuis de nombreuses années l'espace aérien autour des aéroports qu'elle gère à ces appareils. Cela permet à skeyes de suivre l'évolution de l'utilisation des drones en Belgique. Sur une base annuelle, le nombre total de vols de drones autorisés a atteint 20.699, soit une augmentation de 26 % par rapport à l'année dernière. Cette augmentation significative s'explique principalement par la hausse de l'utilisation des drones dans les activités de maintien de l'ordre et par le

déploiement de cas d'utilisation en BVLOS (*Beyond Visual Line of Sight*). Les opérations en BVLOS sont menées sans que le pilote puisse voir directement le drone de ses propres yeux. Ce mode de fonctionnement libère le véritable potentiel commercial des drones, en permettant d'effectuer des vols sur de plus longues distances.

L'extension des opérations de drones tout en préservant la sécurité aérienne nécessite l'adoption de nouvelles structures de l'espace aérien et d'architectures d'écosystèmes. Le *U-space* est le cadre créé au niveau européen pour prendre en charge des opérations de drones plus complexes et en plus grand nombre. Dans ce cadre, skeyes a été désignée comme le seul fournisseur de services d'information communs (CISP) pour l'ensemble du futur espace aérien *U-space* en Belgique.

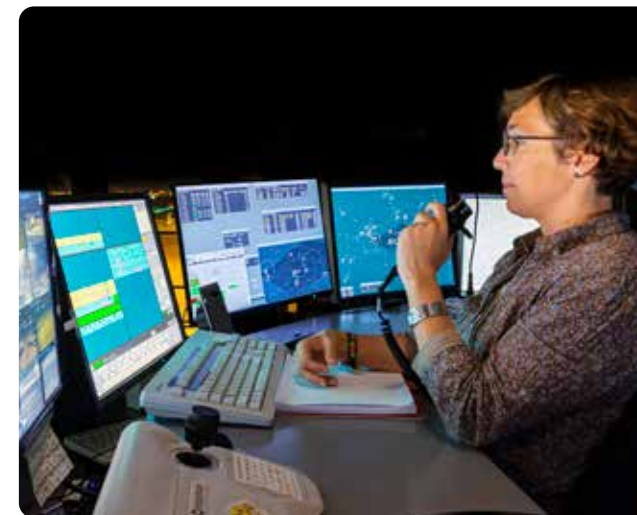
Le 16 juin, skeyes a été officiellement certifiée en tant que Common Information Service Provider, faisant d'elle la première organisation en Europe à disposer d'une plateforme opérationnelle, automatisée et interactive permettant un échange de données en temps réel entre l'aviation habitée et non habitée.

Depuis novembre 2022, skeyes assure la coordination du projet BURDI (*BeNe U-space Reference Design Implementation*). En septembre 2025, les activités de vol dans le cadre du projet ont pris fin. Au sein du port d'Anvers et dans la zone HTA 14, les partenaires du projet ont mené des opérations quotidiennes avec des drones, dont un volume important d'opérations BVLOS. Grâce aux services *U-space* fournis, les vols ont pu être effectués avec le soutien d'autorisations de vol, d'un service de géolocalisation et d'informations sur le trafic aérien habité et non habité environnant.

À l'issue du projet, les résultats durables continueront de contribuer à l'industrie belge des drones. La mise en place d'un CISP unique certifié et la réalisation d'une évaluation complète et coordonnée des risques pour l'espace aérien *U-space* ouvrent la voie au premier déploiement d'espace aérien *U-space* en Europe.

Incidents de sécurité impliquant des drones

Au cours de l'année 2025, les drones ont fait l'objet de multiples incidents de sécurité à travers l'Europe. En novembre, skeyes et plusieurs aéroports belges ont subi des répercussions opérationnelles dues à des signalements de drones. Des années passées à soutenir l'intégration des drones et de multiples activités de validation de concept dans le domaine de la détection des drones ont



aidé skeyes à gérer ces incidents de la manière la plus appropriée possible, tout en gardant toujours la sécurité aérienne comme objectif principal. Les procédures, en place depuis de nombreuses années, ont prouvé leur efficacité ainsi que leur flexibilité lors de l'intégration de nouvelles technologies, telles que la détection de drones par radiofréquence.

Afin de mieux faire face à la multiplication des incidents liés aux drones, skeyes a rapidement mis en place un système de surveillance des drones. Ce dispositif assure la surveillance des drones et permet, dans le cas où la menace est avérée, de déclencher la procédure relative aux drones non autorisés. Des rapports quotidiens sur les détectations sont transmis au centre de crise nationale, ce qui permet de dégager des tendances générales et de coordonner avec les différentes instances impliquées la meilleure façon de faire face aux menaces tout en soutenant le secteur de l'aviation, tant habitée que non habitée.

Pour compléter ses activités de gestion des risques liés aux drones, skeyes a reçu fin 2025 sa première infrastructure d'essai de détection de drones à capteurs multiples. L'entreprise a également commandé des équipements de détection de drones à capteurs multiples destinés à être déployés aux aéroports de Bruxelles et de Liège. Ces capteurs supplémentaires viendront enrichir les données de détection de drones disponibles pour les activités de surveillance de skeyes.

Tours numériques : une étape clé vers la mise en opération

En 2025, skeyes a poursuivi de manière significative les avancées de son programme de tours numériques. Une étape clé a été franchie avec la finalisation du bâtiment destiné à accueillir la future tour digitale. Ce bâtiment est désormais prêt et sera équipé en 2026 de l'ensemble des systèmes nécessaires pour permettre les opérations depuis le site de Namur.

En parallèle, conformément à la planification du projet, le système de tours numériques a fait l'objet de phases intensives de tests et d'améliorations dans le centre de développement de Steenokkerzeel.

Ces travaux ont notamment porté sur l'optimisation de la qualité des images, l'intégration de nouveaux écrans ainsi que le déploiement de fonctionnalités avancées telles que l'intégration de nos labels et safety nets dans le système SAAB.

Ces évolutions contribuent à renforcer la maturité opérationnelle du système et à préparer dans les meilleures conditions le lancement de la tour numérique de Namur.

7. LE DÉVELOPPEMENT DURABLE COMME ROUTE À SUIVRE

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.

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 2025, 447 dossiers ont été déposés pour la construction d'une nouvelle éolienne. Il s'agit d'une diminution de 19% par rapport à 2024, mais d'une augmentation de 2% par rapport à 2023 et de 15% par rapport à il y a trois ans, ce qui indique une croissance du secteur sur le long terme.

Chaque dossier déposé fait l'objet d'une analyse minutieuse et skeyes a donné une évaluation positive pour 305 dossiers en 2025, dont certains déposés en 2024, étant donné le délai de traitement nécessaire. 91 sont encore en cours de traitement et 28 nécessitent l'apport d'informations complémentaires.

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

Après l'approbation de leur feuille de route commune par le Gouvernement, skeyes et la Défense l'ont présentée, au secteur belge de l'énergie éolienne le 20 juin 2024. Celle-ci permet la production d'énergie éolienne sur un plus grand nombre de sites tout en respectant en priorité la sécurité de l'espace aérien à tout moment.

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)*). Comme indiqué précédemment, ce système est beaucoup moins sensible aux interférences générées par les éoliennes. Le système WAM a été mis en opération autour de Liège et son implantation se poursuit sur l'ensemble du territoire.

Mise en place de la stratégie ESG (Environmental, Social, Governance)

Une stratégie ESG (Environnementale, Sociale et de Gouvernance) est un cadre structuré qui intègre le développement durable et les pratiques éthiques au cœur des activités de l'entreprise afin de créer de la valeur à long terme, de gérer les risques et de répondre aux attentes des parties prenantes. Elle définit des objectifs concrets, tels



que la réduction des émissions ou le renforcement de la diversité du personnel afin de renforcer la réputation de l'entreprise et de garantir la conformité aux standards de qualité ou aux normes internationales. skeyes a démarré la mise en place de sa stratégie ESG.

L'une des premières étapes dans ce processus consiste à mener une évaluation de matérialité. En 2025, skeyes a mené à bien son évaluation de la double matérialité (DMA), qui porte à la fois sur la matérialité d'impact – c'est-à-dire la manière dont ses activités affectent les personnes et l'environnement – et sur la matérialité financière – qui examine comment les risques et opportunités liés au développement durable peuvent influencer ses performances financières. Cette évaluation permet à skeyes d'identifier et de hiérarchiser les enjeux ESG les plus pertinents pour ses activités. Les résultats de cette évaluation exhaustive ont été formellement validés par le Conseil d'administration.

S'appuyant sur ces conclusions, skeyes s'est lancée dans l'élaboration de sa nouvelle stratégie ESG, qui permettra d'ancrer davantage la durabilité dans l'ensemble de ses activités, de renforcer l'engagement des parties prenantes et d'orienter les initiatives de l'entreprise vers des résultats environnementaux et sociaux mesurables. Cette stratégie servira de base aux futurs rapports et actions ESG, garantissant ainsi la conformité avec les exigences réglementaires et les meilleures pratiques internationales.

Système de gestion environnementale (EMS)

skeyes a entamé la mise en place d'un système de gestion environnementale (EMS) conforme à la norme ISO 14001 afin de structurer et de renforcer sa performance environnementale.

L'EMS permet une approche systématique pour identifier et gérer les impacts environnementaux, en tenant compte des activités opérationnelles, des attentes des parties prenantes et des exigences réglementaires. Il est étroitement lié à notre stratégie ESG et à notre accréditation GreenATM, garantissant ainsi la cohérence avec nos objectifs généraux en matière de développement durable.

L'EMS est mis en œuvre à l'échelle de l'organisation, les responsabilités environnementales étant intégrées dans les processus clés et soutenues par des indicateurs clés de performance (KPI) et des évaluations régulières afin d'assurer une amélioration continue.

skeyes vise à obtenir la certification ISO 14001 pour son siège social d'ici 2027, puis une certification à l'échelle de l'entreprise d'ici 2028-2029, renforçant ainsi la transparence et la durabilité à long terme.

GreenATM Level 4 : également le résultat de l'optimisation du fonctionnement interne

En 2025, skeyes est devenu le premier prestataire de services de navigation aérienne au monde à obtenir la certification GreenATM de niveau 4, décernée par CANSO. Cette étape importante témoigne des progrès constants et mesurables que skeyes a accomplis pour réduire à la fois sa propre empreinte environnementale et celle des utilisateurs de l'espace aérien.

Dans l'optimisation de ses processus internes, la mise en place de la stratégie ESG et du système de gestion environnementale ont fait partie des critères ayant favorisé cette reconnaissance, avec notamment trois années consécutives de réduction des émissions de CO₂, des objectifs environnementaux ambitieux soutenus par un suivi structuré, l'utilisation d'électricité 100% renouvelable ou encore la modernisation continue des infrastructures pour améliorer l'efficacité des ressources.

Cette reconnaissance internationale renforce l'engagement de skeyes en faveur d'une aviation durable et de l'amélioration continue de ses performances environnementales.

Production d'énergie renouvelable, économie et recyclage d'énergie

Depuis 2015, skeyes s'approvisionne en électricité issue d'énergies vertes. En 2025, skeyes a franchi une nouvelle étape en poursuivant ses projets d'installation de panneaux photovoltaïques sur le site de Steenokkerzeel. L'appel d'offres pour cette installation a été mené à bien. À l'issue de l'évaluation, un entrepreneur a été sélectionné et les travaux ont débuté en 2026. Une fois opérationnels, les panneaux contribueront à la production d'électricité renouvelable propre à skeyes et permettront la réduction des émissions de carbone et de la promotion d'une utilisation durable de l'énergie.

En 2025, skeyes a fait de grands progrès dans la mise en place de mesures durables sur son site principal. Grâce à l'installation de 1 150 nouveaux luminaires LED, dont 205 destinés à l'éclairage extérieur, skeyes a considérablement amélioré son efficacité énergétique.

L'empreinte carbone a également fortement diminué

grâce à des innovations ciblées. Dans le bâtiment qui abrite désormais la salle de contrôle de contingence (Phoenix), skeyes a optimisé la gestion de la ventilation et installé des groupes de traitement d'air avec récupération de chaleur dans le bâtiment U, où se trouve la salle d'entraînement Phoenix. De plus, un changement des chaudières au mazout vers des chauffe-eau à pompe à chaleur pour l'eau chaude sanitaire a été réalisé. Toutes ces mesures ont entraîné une baisse spectaculaire de la consommation de mazout : en 2025, skeyes a économisé pas moins de 100.000 litres par rapport à 2019, soit une réduction de 62 %.

Des efforts similaires ont porté leurs fruits pour les bâtiments chauffés au gaz. En affinant le système de ventilation et en remplaçant une chaudière à gaz par une pompe à chaleur dans le bâtiment du centre de contrôle CANAC 2, la chaleur résiduelle des centres de données est réutilisée. Cela a conduit, dans ce bâtiment, à une baisse impressionnante de 70 % de la consommation de gaz par rapport à 2019.

Initiatives en faveur de la biodiversité

skeyes s'est associée à Natuurpunt pour organiser une journée pratique de plantation d'arbres dans la forêt de Steentjesbos, à Kampenhout. Avec la participation des employés et de leur famille, plus de 2.000 arbres ont été plantés, créant ainsi de nouveaux habitats et contribuant à la restauration à long terme des forêts flamandes.

Cette initiative reflète l'engagement continu de skeyes en faveur de la biodiversité à travers sa politique environnementale, sociale et de gouvernance (ESG) et démontre comment l'engagement communautaire et le travail d'équipe peuvent avoir un impact environnemental concret. Suite à cette collaboration fructueuse avec Natuurpunt en Flandre, skeyes étendra des efforts similaires à la Wallonie en 2026 grâce à un partenariat avec Natagora.

Économie circulaire et gestion des déchets électroniques

En 2025, skeyes a poursuivi sa collaboration avec Out of Use, une organisation spécialisée dans la gestion responsable des déchets électroniques. Ainsi, la réutilisation et le recyclage des déchets électroniques permettent de réduire l'impact environnemental et de promouvoir une économie circulaire.

Au total, 16.804 kg de déchets électroniques ont été collectés, dont 16.801 kg ont été recyclés et 3 kg réutilisés, ce qui a permis d'éviter 28.783 kg d'émissions de CO₂.

Réduire le plastique à usage unique

En 2025, skeyes a poursuivi ses efforts de réduction du plastique à usage unique grâce à l'utilisation des distributeurs de boissons fraîches sans emballage Dripl. Au cours de l'année, cette initiative a permis d'éviter la production de 218.156 articles en plastique, soit une amélioration de plus de 41 % par rapport à 2024.

Depuis l'introduction de Dripl en 2021, un total de 649.122 articles en plastique ont été écartés du flux de déchets.

Mobilité durable

À la fin de l'année 2025, les véhicules écologiques représentaient 77 % de la flotte de skeyes, dont 62 % de véhicules électriques, 12 % d'hybrides et 2 % de véhicules au CNG. Cela représente une augmentation de 3 % par rapport à 2024. skeyes a dépassé son objectif pour 2025 qui était d'avoir une flotte composée à 50% de véhicules écologiques.

skeyes a continué à encourager les déplacements durables grâce à son programme de location de vélos pour les employés, favorisant ainsi des modes de transport plus sains tout en réduisant les émissions de carbone liées à la mobilité.

Afin de promouvoir davantage la mobilité durable, skeyes a célébré la Journée mondiale du vélo en participant à la campagne « Ik Fiets Naar Het Werk » (Je vais au travail à vélo). 75 employés y ont pris part (contre 34 en 2024), parcourant au total 3.173 km, soit une moyenne de 42,31 km par participant.

Lancement du programme d'achat durable

skeyes a lancé son programme d'achat durable lors d'un atelier de lancement organisé en septembre 2025, marquant ainsi le début d'une transformation de nos pratiques d'achat. Ce programme s'inscrit pleinement dans le cadre de nos enjeux de développement durable prioritaires, avec une attention particulière sur la responsabilité environnementale et sociale au sein de la chaîne d'approvisionnement ainsi que l'engagement de skeyes visant à réduire l'utilisation des matières premières et à mettre en place une approche solide en matière d'achats durables.

skeyes a posé les bases d'un cadre d'approvisionnement complet qui intègre les critères ESG.

Prendre à cœur sa responsabilité sociétale

En tant qu'entreprise publique, skeyes reste soucieuse de contribuer à améliorer le quotidien des gens, à travers sa mission de sécurité bien sûr mais aussi via des initiatives citoyennes auxquelles elle peut apporter son soutien. Ainsi skeyes a réitéré sa contribution aux projets caritatifs « Warmste Week » et « Viva for Life » qui apportent notamment un soutien aux enfants défavorisés en Belgique.

À travers des défis sportifs et des événements pour ses collaborateurs, un don total de 15.343€ a pu être alloué, soit 7.671,50€ à chaque organisation.

skeyes s'est associée à son fournisseur de service de restauration, Compass Group Belgium, pour soutenir à nouveau 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 à Bruxelles. skeyes a préparé sa participation fin 2025 par des communications vers ses collaborateurs les appelant à s'engager pour l'opération planifiée en janvier 2026.

Des équipes en pleine évolution

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 84 nouveaux collaborateurs en 2025. Suite aux deux concours de recrutement de contrôleurs aériens organisés en 2024, 38 aspirants contrôleurs ont démarré leur formation en 2025.

Pour poursuivre le soutien aux équipes opérationnelles et préparer l'avenir, deux concours de recrutement ont à nouveau été organisés en 2025.

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 2025, 2 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, 15 ATCOs nouvellement formés sont venus renforcer les équipes opérationnelles effectives en 2025. Parmi eux, 13 sont issus des concours de recrutement et 2 sont des contrôleurs expérimentés venus de l'étranger.

skeyes comptait, au 31 décembre 2025, 1.006 collaborateurs (734 hommes et 272 femmes) contre 982 en 2024.

Développer les talents

En 2025, skeyes a poursuivi ses investissements dans le développement de ses collaborateurs, avec pour objectif de renforcer durablement leurs compétences et de soutenir leur évolution professionnelle au sein de skeyes. Une attention particulière a été accordée à des initiatives de formation ciblées, alignées sur les besoins des collaborateurs, des managers et des priorités opérationnelles de l'organisation.

Des cours de langues ont été organisés afin de favoriser la collaboration et la communication interne et externe. Par ailleurs, du digital coaching a été proposé pour accompagner les collaborateurs dans l'évolution de l'environnement numérique et le développement de leurs compétences digitales.

En complément, des formations individuelles et centres de développement ont été mis en place, permettant d'évaluer et de renforcer les compétences clés des collaborateurs et d'identifier les axes de progression de manière individuelle et/ou collective dans les divers départements. Le développement du management a été renforcé afin de soutenir la prise de décision et de contribuer à une organisation performante et durable.

En 2025, tous les employés de skeyes n'appartenant pas à l'ATS ont migré vers une application de planification numérique (POLARIS) pour la gestion et le traitement des présences et des absences, à savoir : demander des congés, récupérer des heures supplémentaires, demander le télétravail, saisir les heures travaillées, ainsi que consulter ses compteurs personnels et les registres de présence/absence de l'équipe. Avec l'application ARIS destinée aux employés d'ATS, tous les employés de skeyes ont désormais accès à une application mobile présentant la même interface, ainsi qu'à l'importation et à l'exportation automatisées des données depuis l'outil principal de planification des horaires. Cela a permis d'améliorer l'efficacité et la qualité des données, tout en renforçant la satisfaction des employés.

Ces initiatives soutiennent la transformation organisationnelle, l'adaptation continue aux évolutions technologiques du secteur et le maintien d'un haut niveau de sécurité et performance opérationnelle. Elles contribuent également à renforcer l'engagement des collaborateurs et à consolider durablement les compétences clés de l'organisation.

Concernant la formation spécialisée et le développement de talents dans les services opérationnels et techniques, il a été décidé de renouveler la coopération entre skeyes et Entry Point North (EPN) à l'issue d'une analyse approfondie de la joint-venture EPNB (Entry Point North Belgium), qui gère l'ensemble des formations pour les contrôleurs aériens, *Flight Information Service Officer* (FISO) et *Aerodrome Flight Information Service Officer* (AFISO) ainsi que celles des techniciens et ingénieurs. Cette collaboration renouvelée sera enrichie de certaines améliorations. EPNB 2.0 sera mis en place à partir de juillet 2026 et poursuivra sa mission pendant cinq années supplémentaires.

En 2025, EPNB a dispensé un total de 960 jours de formation opérationnelle dans le domaine du contrôle aérien (formation continue et de développement) ainsi que 128 sessions de simulation en dehors de celles prévues dans la formation standard.

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 2025, 319 sessions de coaching ont été dispensées aux étudiants en parallèle à leur programme de formation de contrôleur aérien.

Concernant les métiers techniques de skeyes, un total de 272 sessions de formation sur les systèmes et l'équipement ont réuni 805 participants ATSEP (*Air Traffic Safety Electronics Personnel*).

Rester connecté à ses partenaires, clients et usagers

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.

Les évolutions qui transforment le secteur de l'aviation entraînent également de nouveaux besoins pour les clients et utilisateurs des services de skeyes. En 2025, skeyes a renouvelé à cet effet son enquête de satisfaction afin de recueillir leur perception de la qualité des services fournis, de mieux comprendre leurs attentes et d'identifier des opportunités en continu.

En ligne avec les engagements du 4^e contrat de gestion, skeyes a mis en place skeyesConnect, une initiative visant à faciliter l'échange d'informations et à renforcer la coopération sur les plans stratégique, financier et opérationnel entre skeyes et les différents acteurs du secteur. En 2025, des réunions skeyesConnect ont été organisées avec les aéroports belges et les représentants des compagnies aériennes afin de soutenir ce dialogue et de renforcer la collaboration au sein du secteur.

skeyes continue à enrichir également le contenu de sa plateforme clients, désormais appelée My skeyesConnect. Entièrement retravaillée pour offrir une expérience plus intuitive et plus facile à utiliser, cette plateforme permet aux clients et utilisateurs d'accéder à toutes les informations relatives aux prestations de service de skeyes, aux activités ainsi qu'aux mises à jour concernant les projets stratégiques. My skeyesConnect continuera d'évoluer, avec l'ajout progressif de nouvelles fonctionnalités et améliorations afin de répondre au mieux aux besoins de ses utilisateurs.

8. EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

En octobre 2025, le projet révisé de plan de performance pour la 4^e période de référence (2025-2029) a été soumis à la Commission européenne.

Le « Performance Review Board » de la Commission a publié le 3 mars 2026 son avis sur l'évaluation des plans de performance révisés. Le PRB estime que les objectifs d'efficacité des coûts en route pour la Belgique-Luxembourg sont cohérents avec les objectifs de l'UE.

À la date du 23 avril 2026, l'approbation formelle du plan de performance révisé pour la 4^e période de référence (2025-2029) par la Commission européenne n'a pas encore été publiée.



Données financières relatives à l'exercice 2025

CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires a augmenté par rapport à l'exercice précédent de 17,7 millions EUR, soit +5,27 %. Cette hausse s'explique par l'augmentation du trafic aérien (+9 % en route et +4 % à EBBR) combinée à un tarif unitaire en route plus élevé (+7 %).

COÛTS

L'augmentation des charges d'exploitation de 9,6 millions EUR (+2,9 % par rapport à l'exercice précédent) s'explique principalement par les éléments suivants :

- l'augmentation des frais de personnel (+9,7 millions EUR, soit +5,3 %), principalement en raison de l'effet prorata

temporis de l'indexation intervenue en 2024, dont l'impact se répercute entièrement en 2025, ainsi que de l'indexation de mars 2025. À cela s'ajoute la hausse du nombre de collaborateurs (+15,4 ETP en moyenne) ;

- la hausse des frais généraux (+7,0 millions EUR, soit +5,7 %) résultant de l'augmentation du soutien externe nécessaire à la bonne exécution de notre plan d'investissement, de la hausse des coûts de maintenance et des dépenses supplémentaires en matière de sécurité. La contribution à Eurocontrol pour le fonctionnement du MUAC et de l'Agence a diminué de 1,5 million EUR en 2025. Cette baisse s'explique principalement par la diminution de la clé de répartition belge au MUAC (de 32,85 % en 2024 à 30,41 % en 2025) ;
- la diminution des charges d'amortissements, de réductions de valeur et de provisions (-6,2 millions EUR), principalement grâce à une baisse des coûts liés à la provision pour gros entretien. À la clôture de l'exercice précédent, une provision avait été constituée pour des travaux de réparation des bâtiments ; celle-ci a été partiellement utilisée et partiellement reprise au cours de l'exercice actuel ;
- la diminution des autres charges d'exploitation et des charges d'exploitation non récurrentes (-0,9 million EUR) ; l'an dernier, une moins-value de 1,1 million EUR avait été enregistrée lors de la désaffectation d'immobilisations.

Compte des résultats en '000 EUR	2024	2025	Évolution
Chiffre d'affaires	335.191	352.851	17.660
Production immobilisée	0	0	0
Autres produits d'exploitation et produits d'exploitation non récurrents	6.113	6.171	58
Produits d'exploitation	341.304	359.022	17.718
Approvisionnements et marchandises	0	0	0
Services et biens divers	122.179	129.171	6.992
Rémunérations, charges sociales et pensions	182.783	192.473	9.691
Amortissements, réductions de valeurs et provisions	18.355	12.185	-6.170
Autres charges d'exploitation et charges d'exploitation non récurrentes	5.624	4.727	-897
Charges d'exploitation	328.940	338.555	9.615
Résultat d'exploitation	12.364	20.466	8.103
Résultat financier	3.469	-1.866	-5.335
Impôts sur le résultat	0	0	0
Bénéfice de l'exercice	15.832	18.601	2.768

RÉSULTAT FINANCIER

Le résultat financier a diminué de 5,3 millions EUR par rapport à l'exercice précédent, principalement en raison de la réduction de valeur enregistrée sur la participation SkeyDrone pour un montant de 4,2 millions EUR.

Par ailleurs, les produits financiers sont inférieurs de 1,1 million EUR à ceux de l'exercice précédent.

RÉSULTAT DE L'ANNÉE

En 2025, un bénéfice de 18,6 millions EUR a été réalisé, contre un bénéfice de 15,8 millions EUR en 2024. L'augmentation du résultat (+2,8 millions EUR) s'explique par la hausse du résultat d'exploitation (+8,1 millions EUR), partiellement compensée par la diminution du résultat financier (-5,3 millions EUR).

Bilan

ACTIF

Les immobilisations diminuent de 0,6 million EUR. L'augmentation des immobilisations corporelles de 3,6 millions EUR est plus que compensée par la diminution des immobilisations financières de 4,2 millions EUR.

L'augmentation des immobilisations corporelles s'explique par les nouveaux investissements (19,4 millions EUR), partiellement compensés par les amortissements enregistrés en 2025 (-15,8 millions EUR).

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

- une participation de 50 % dans le capital de la filiale SkeyDrone (5,6 millions EUR). Au cours de l'exercice 2025, une réduction de valeur de 4,2 millions EUR a été enregistrée sur la participation SkeyDrone.
- une participation de 50 % dans le capital d'EPNB (200 kEUR).



Actif en '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025	Évolution
Immobilisations incorporelles	72	32	-40
Immobilisations corporelles	137.234	140.851	3.617
Immobilisations financières	5.797	1.565	-4.231
Actifs immobilisés	143.103	142.449	-654
Créances à plus d'un an	3.530	4.042	512
Créances à un an au plus	54.936	64.630	12.694
Placements de trésorerie	110.021	145.521	35.500
Valeurs disponibles	6.627	1.879	-4.748
Comptes de régularisation	219.556	185.185	-34.374
Actifs circulants	394.670	404.254	9.584
Total de l'actif	537.773	546.703	8.930

Les actifs circulants ont augmenté de 9,6 millions EUR par rapport à l'exercice précédent.

L'augmentation des créances à un an au plus (+12,7 millions EUR) s'explique principalement par la créance liée à la facturation en route (+6,4 millions EUR). Celle-ci résulte, d'une part, de l'augmentation du tarif unitaire et, d'autre part, de la hausse du trafic en novembre et décembre 2025 par rapport à la même période en 2024. En outre, les créances clients ont augmenté à la clôture de l'exercice en raison du passage, pour un client, d'une facturation trimestrielle à une facturation annuelle en 2025 (+2,5 millions EUR).

Par ailleurs, skeyes a également versé fin 2025 une avance à SkeyDrone pour la commande de systèmes de « Drone Detection » (1,2 million EUR).

La principale augmentation au sein des actifs circulants concerne les placements de trésorerie (+35,5 millions EUR), partiellement compensée par une diminution des liquidités

(-4,7 millions EUR). L'amélioration de la position de trésorerie s'explique principalement par une facturation plus élevée liée à l'augmentation du trafic aérien et des tarifs, y compris les mécanismes de correction relatifs à la période Covid.

Le mécanisme de correction total, tant pour les activités en route que terminales, s'élève à 160,1 millions EUR et résulte de l'écart entre les montants facturés aux compagnies aériennes et le chiffre d'affaires reconnu sur la base du plan de performance approuvé. Cet écart (= mécanisme de correction) a été comptabilisé comme une créance envers les compagnies aériennes dans les comptes de régularisation. La majeure partie de ce montant concerne la période 2020-2021 (Covid) et sa facturation est étalée sur une période de 7 ans (de 2024 à 2030). C'est précisément cette facturation qui explique la diminution de 34,4 millions EUR des comptes de régularisation par rapport à la fin de l'année 2024.

PASSIF

Le bénéfice de l'exercice s'élève à 18,6 millions EUR et est affecté aux réserves disponibles (voir « Affectation du résultat » ci-dessous).

Les provisions ont diminué de 3,1 millions EUR, principalement en raison de l'utilisation et de la reprise de provisions constituées pour des travaux de gros entretien.

Les dettes à plus d'un an diminuent de 15,9 millions EUR. En 2020 et 2021, skeyes a contracté des emprunts respectifs de 20 et 110 millions EUR auprès de l'État belge. Pour l'emprunt de 20 millions EUR, la dernière tranche de 5 millions EUR a été remboursée à la fin de l'année 2025. En ce qui concerne l'emprunt de 110 millions EUR, skeyes a remboursé fin 2025 la deuxième des sept tranches de 15,7 millions EUR.

Les comptes de régularisation du passif augmentent de 9,3 millions EUR. Cette hausse s'explique en grande partie par le mécanisme de correction pour l'année 2025, à la suite du plan de performance révisé pour la RP4 : la différence entre la facturation de 2025 basée sur le projet de plan RP4 soumis en 2024 et le chiffre d'affaires basé sur le plan approuvé en mars 2026 est remboursée aux clients via un mécanisme de correction.



AFFECTATION DU RÉSULTAT 2025

Le bénéfice de l'exercice (18,6 millions EUR) est ajouté aux réserves disponibles.

	en kEUR	
Bénéfice de l'exercice à affecter	18.601	
Bénéfice reporté de l'exercice	0	
Bénéfice 2025 à affecter	18.601	
Affectation du résultat		
Dotation à la réserve légale		
Dotation aux réserves disponibles		18.601
Bénéfice à reporter (perte)		0

Passif en '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025	Évolution
Capital	170.000	170.000	0
Réserves	135.922	154.523	18.601
Subsides en capital	2.897	2.995	98
Capitaux propres	308.819	327.517	18.699
Provisions	24.240	21.102	-3.138
Dettes à plus d'un an	82.151	66.230	-15.921
Dettes à un an au plus	88.519	88.495	-24
Comptes de régularisation	34.045	43.359	9.314
Dettes	204.714	198.083	-6.630
Total du passif	537.773	546.703	8.930

ÉVÉNEMENTS APRES LA DATE DU BILAN

Sans objet.

DEVELOPPEMENTS IMPORTANTS ET INCERTITUDES

Pour un aperçu des principales évolutions et incertitudes, il est renvoyé aux commentaires aux comptes annuels, reprise au C-cap 15.



Rapport de rémunération 2025

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 2025, le Conseil d'administration était composé comme suit :

1. Monsieur Laurent Vrijdaghs – Président du Conseil d'administration ;
2. Monsieur Fons Borginon²;
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 EUR et 52.057,64 EUR, 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 EUR, 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 2025, les rémunérations brutes (en EUR) qu'ont perçues les membres du Conseil d'administration, furent les suivantes :

Administrateurs	Brut	Jeton de présence	Total
VRIJDAGHS Laurent (Président)	92.143,72	6.693,12	98.836,84
BORGINON Fons	19.745,12	1.859,20	21.604,32
LAVEYNE Luc	19.745,12	3.718,40	23.463,52
LEBLON Jean	19.745,12	2.974,72	22.719,84
LORAND Renaud	19.745,12	2.974,72	22.719,84
LUDMER Julie	19.745,12	1.859,20	21.604,32
STAINIER Sandra	19.745,12	3.718,40	23.463,52
Van der AUWERA Liesbeth	19.745,12	3.718,40	23.463,52
Van RAEMDONCK Kurt	19.745,12	743,68	20.488,80
Total des Administrateurs	250.104,68	28.259,84	278.364,52

2. 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 93% (y compris l'Administrateur délégué et la Commissaire du gouvernement). Durant l'année 2025, le Conseil d'administration et le Comité d'audit se sont réunis respectivement 13 et 10 fois ; le Comité de rémunération s'est réuni 5 fois et le Comité stratégique 3 fois.

	Présences aux réunions du Conseil d'administration et des comités			
	Conseil (13 au total)	Comité de rémunération (5 au total)	Comité d'audit (10 au total)	Comité stratégique (3 au total)
VRIJDAGHS Laurent	13/13	5/5	10/10	3/3
BORGINON Fons	11/13	5/5		
LAVEYNE Luc	13/13		8/10	3/3
LEBLON Jean	11/13	5/5		3/3
LORAND Renaud	13/13		8/10	
LUDMER Julie	12/13	5/5		
STAINIER Sandra	10/13		10/10	3/3
Van der AUWERA Liesbeth	10/13	5/5	8/10	
Van RAEMDONCK Kurt	11/13			2/3
DECUYPER Johan (CEO)	13/13	5/5	10/10	3/3
BRUYNSEELS Tanja (Commissaire du gouvernement)	13/13		10/10	3/3



3. COMITÉ DE DIRECTION

En 2025, le Comité de direction était composé de 6 membres :

1. Monsieur Johan Decuyper, Administrateur délégué ;
2. Monsieur Philippe Witpas, Chief Operations Officer (jusqu'au 30/10/2025 Chief Operations Officer faisant fonction) ;
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 autres 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 2024

Les membres du Comité de direction ont reçu en 2025 une rémunération variable relative à leurs prestations de 2024. Le mandat du CCO faisant fonction, Monsieur Philippe Witpas, a pris effet le 1er octobre 2024. L'intéressé n'avait pas droit à une rémunération variable pour l'année 2024.

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 2025

L'Administrateur délégué et les autres membres du Comité de direction ont bénéficié en 2025, 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 2025, les membres du Comité de direction ont perçu le package de rémunération suivant :

Comité de direction	Salaire fixe (*)	Autres avantages (**)	Total
Administrateur délégué	325.912,09	68.981,42	394.893,51
Directeurs généraux	1.280.331,10	242.020,98	1.522.352,08
TOTAL	1.606.243,19	311.002,40	1.917.245,59

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

(**) Y compris la rémunération variable versée en 2025 relative aux prestations de 2024

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 2025 une rémunération brute de 22.450,68 EUR.



Rapport annuel consolidé 2025

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 EUR pour le porter de 5.579.000,00 EUR à 9.904.713,78 EUR 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. Etant donné que skeyes conserve le contrôle, la méthode de consolidation par intégration globale a été appliquée.

2025 est la cinquième année où des comptes annuels consolidés ont été établis.

Les comptes annuels consolidés de l'exercice 2025 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 2025, skeyes a continué à être le partenaire stratégique et le principal client d'EPNB.

En dehors de l'activité opérationnelle traditionnelle, l'année 2025 a été principalement par les négociations entre skeyes et EPNB afin de prolonger l'accord de partenariat au sein d'EPNB. Ces négociations ont abouti à la signature d'un accord renouvelé le 28 octobre 2025. Celui-ci entrera en application le 1er juillet 2026 avec un scope et une tarification revus.

En 2025, la collaboration avec la Défense a continué. EPNB a soutenu la formation des contrôleurs ATCC. Une collaboration supplémentaire se poursuivra en 2026, au cours de laquelle le soutien sera renforcé pour les nouvelles promotions militaires, dans lesquelles EPNB fournira des pilotes de simulateur supplémentaires.

En tout, EPNB a dispensé plus de 206 cours en 2025 avec presque 2120 participants. En 2025, l'ATC Training génère environ 51 % des revenus (36.5% Initial Training, 12% Unit Training et 2.5 % Continuation Training).

3. RAPPORT D'ACTIVITÉS DE LA FILIALE SKEYDRONE

Durant sa sixième année d'activité, l'Entreprise a réorienté sa stratégie et poursuivi la commercialisation de ses lignes de produits :

Ligne de produits 1 (services logiciels UTM pour les gestionnaires de geozones UAS) : la suite logicielle UTM est restée opérationnelle et l'Entreprise a maintenu sa position de leader sur le marché belge dans ce segment. Le déploiement de U-space en Belgique a continué d'accuser des retards, limitant ainsi la commercialisation de ce segment en 2025.

Ligne de produits 2 (Drone Detection as a Service pour les exploitants d'infrastructures critiques et la police) : la détection de drones est devenue le point focal stratégique de l'Entreprise en 2025.

L'Entreprise a continué à développer son réseau de détection et son offre de produits, avec de nouveaux contrats et clients dans les segments de la police et des exploitants d'infrastructures critiques.

Ligne de produits 3 (services U-space pour le segment des exploitants de drones) : les activités de cette ligne de produits ont été réduites en 2025. Le parcours de certification en tant que prestataire de services U-space s'est poursuivi, mais le développement commercial est resté limité en raison des retards persistants dans la mise en œuvre nationale de U-space.

Ligne de produits 4 (services de drones) : les activités d'exploitation de drones ont été réduites en 2025. La licence d'exploitation BVLOS précédemment obtenue est restée en vigueur, mais l'Entreprise a décidé de concentrer ses ressources sur ses activités principales.

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 2025, l'Entreprise a poursuivi sa participation aux projets européens de recherche et développement BURDI et DIOL.

En 2025, la procédure de sonnette d'alarme a été actionnée. Le conseil d'administration a proposé à l'Assemblée Générale la continuité des activités et a présenté un rapport spécial détaillant les mesures de remédiation permettant d'assurer la continuité d'activité de l'Entreprise. La continuité des activités a été approuvée par l'Assemblée Générale du 17 avril 2025.

Les revenus totaux de l'Entreprise pour l'exercice 2025 s'élève à 1.699.281,45 euros, par rapport à 2.419.820,63 euros en 2024. Le chiffre d'affaires s'est élevé à 1.262.957,19 euros (contre 1.434.619,10 euros en 2024).

Les charges d'exploitation de l'Entreprise au 31 décembre 2025 s'élèvent à 3.853.833,30 euros. Cela représente une augmentation de 6 % par rapport à l'exercice 2024, qui s'explique principalement par une hausse des coûts indirects, des coûts de freelance en ingénierie et des amortissements plus élevés.

Le résultat avant impôts et intérêts (EBIT) au cours de l'exercice 2025 s'élève à -2.154.551,85 euros, par rapport à -1.210.906,92 euros en 2024. Aucun produit ou charge extraordinaire n'a été enregistré au cours de l'exercice 2025.

Le Conseil d'Administration conclut que le résultat net après impôts pour l'exercice 2025 s'élève à -2.158.236,80 euros.



4. DONNÉES FINANCIÈRES SUR L'EXERCICE 2025

Bilan et compte de résultats

(en milliers d'EUR)

Compte de résultats	2024	2025	Évolution
Chiffre d'affaires	334.159	351.405	17.246
Immobilisations produites	440	290	-150
Autres produits d'exploitation	5.370	5.157	-213
Produits d'exploitation non récurrents	606	420	-186
Produits d'exploitation	340.575	357.273	16.698
Approvisionnement et marchandises	280	211	-69
Services et biens divers	124.743	132.248	7.505
Rémunérations, charges sociales et pensions	179.561	188.615	9.054
Amortissements	15.621	16.355	734
Réductions de valeurs et provisions	3.133	-3.661	-6.794
Autres charges d'exploitation	4.522	4.401	-121
Charges d'exploitation non récurrentes	1.103	327	-776
Charges d'exploitation	328.963	338.496	9.533
Résultat d'exploitation	11.612	18.777	7.165
Résultat financier	3.467	2.371	-1.096
Impôts sur le résultat	135	117	-18
Résultat consolidé	14.944	21.031	6.087
Part des tiers dans le résultat	-610	-1.079	-469
Part du groupe dans le résultat	15.554	22.110	6.556



Exercice 2025	kEUR
Résultat net de skeyes	22.832
Part du groupe dans le résultat d'EPNB	357
Part du groupe dans le résultat de SkeyDrone	-2.158
Part du groupe dans le résultat consolidé	21.031



Les comptes annuels consolidés se soldent par un bénéfice de 21,0 millions EUR : la part du groupe dans le résultat est de 22,1 millions EUR, dont 22,8 millions EUR pour la société mère skeyes, 357 kEUR pour EPNB (50%) et une perte de 2,2 millions EUR 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.

La production immobilisée concerne des développements internes par SkeyDrone.

Le total du bilan consolidé s'élève à 553 millions EUR. Du côté du bilan, skeyes représente environ 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	2024	2025	Évolution
Actifs immobilisés	138.659	142.395	3.736
Actifs circulants	400.379	410.452	10.073
Total de l'actif	539.038	552.847	13.809

Passif	2024	2025	Évolution
Capitaux propres	308.142	330.350	22.208
Intérêts de tiers	1.797	718	-1.079
Provisions	24.240	21.102	-3.138
Dettes	204.859	200.677	-4.182
Total du passif	539.038	552.847	13.809

Rapport du Collège des commissaires

Rapport du Collège des commissaires de l'entreprise publique autonome skeyes pour l'exercice clos le 31 décembre 2025

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 2025, le compte de résultats de l'exercice clos le 31 décembre 2025 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 base du Décret Ministériel respectivement du 18 août 2023 et le 20 octobre 2025. 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 troisième

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 2025, ainsi que le compte de résultats pour l'exercice clos à cette date et les annexes, dont le total du bilan s'élève à € 546.703.311,28 et dont le compte de résultats se solde par un bénéfice de l'exercice de € 18.600.526,30.

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 2025, ainsi que de ses résultats pour l'exercice clos à cette date, conformément au référentiel comptable applicable en Belgique.

Fondement de l'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.

Responsabilités de l'organe d'administration relatives à 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 la préparation 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 mission et conformément à la norme belge complémentaire (version révisée 2020) aux normes internationales d'audit (ISA) applicables en Belgique, notre responsabilité est de vérifier, dans 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

A notre avis, après avoir effectué nos procédures spécifiques sur le rapport de gestion, nous sommes d'avis que celui-ci concorde avec les comptes annuels pour le même exercice et 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 devons également apprécier, en particulier sur la base de notre connaissance acquise lors de l'audit, si le rapport de gestion 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.

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 ce Code, 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 le cadre de notre mission.

Mentions relatives à l'indépendance

Nos cabinets de révisions et nos réseaux n'ont pas effectué de missions incompatibles avec le contrôle légal des Comptes Annuels et sont restés indépendant 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'écarter 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 contrat de gestion en cours qui devrait être mentionnée dans notre rapport.

Bruxelles,

Le Collège des commissaires

Les Membres de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises

Callens Vandelanotte & Theunissen SRL ,

Commissaire,

représentée par

Sara Steyaert, *Réviseur d'entreprises*

–

Forvis 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 2025 (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 base de Décrets Ministériels du 18 août 2023 et 20 octobre 2025. 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 troisième 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 2025, ainsi que le compte de résultats pour l'exercice clos à cette date et l'annexe, dont le total du bilan s'élève à € 552.847.426 et dont le compte de résultats se solde par un bénéfice de l'exercice de € 21.030.895.

À notre avis, les Comptes Consolidés donnent une image fidèle du patrimoine et de la situation financière du Groupe au 31 décembre 2025, 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 préposés 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.

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 cumulé, 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 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 Consolidés comportent des anomalies significatives, 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;

- 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 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;
- 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 situa-

tions 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 Consolidés 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 ;

- nous apprécions la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des Comptes Consolidés et évaluons si ces Comptes Consolidés reflètent les transactions et les



événements sous-jacents d'une manière telle qu'ils en donnent une image fidèle.

- nous recueillons des éléments probants suffisants et appropriés concernant les informations financières des entités ou activités du Groupe pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit au niveau du groupe. Nous assumons l'entière responsabilité de l'opinion d'audit.

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 2023) 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 les autres informations contenues dans le rapport annuel et de faire rapport sur ces éléments.

Aspects relatifs au rapport de gestion consolidés et aux autres informations contenues dans le rapport annuel sur les comptes consolidés

A 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 et les autres informations contenues dans le rapport annuel sur les comptes consolidés comportent 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 28 avril 2026

Le Collège des commissaires

Callens, Vandelanotte & Theunissen SRL,
Commissaire
représentée par
Sara Steyaert, *Réviser d'entreprises*
Président du Collège des commissaires

–

Forvis Mazars Réviseurs d'Entreprises SRL,
Commissaire,
représentée par
Romuald Bilem, *Réviser d'entreprises*



Comptes Annuels

Comptes de résultats en '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025
Ventes et prestations	341.303.849,21	359.021.642,72
A. Chiffre d'affaires	335.191.053,55	352.850.957,41
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	5.507.143,47	5.751.346,46
E. Produits d'exploitation non récurrents	605.652,19	419.338,85
Coût des ventes et des prestations	328.940.269,80	338.555.173,29
A. Approvisionnements et marchandises	-	-
1. Achats	-	-
2. Variation des stocks (augmentation -, réduction +)	-	-
B. Services et biens divers	122.178.893,54	129.170.688,43
C. Rémunérations, charges sociales et pensions	182.782.570,83	192.473.156,24
D. Amortissements et réductions de valeur	15.235.794,54	15.846.160,73
E. Réductions de valeur sur stocks, sur commandes en cours d'exécution et sur créances commerciales	-163.678,30	-524.011,69
F. Provisions pour risques et charges (dotations +, utilisations et reprises)	3.282.561,30	-3.137.457,93
G. Autres charges d'exploitation	4.520.941,92	4.399.670,88
H. Charges d'exploitation portées à l'actif au titre de frais de restructuration	-	-
I. Charges d'exploitation non récurrentes	1.103.185,97	326.966,63
Bénéfice (Perte) d'exploitation	12.363.579,41	20.466.469,43
Produits financiers	3.626.886,18	2.565.968,75
Produits financiers récurrents	3.626.886,18	2.565.968,75
A. Produits des immobilisations financières	-	-
B. Produits des actifs circulants	181,41	100.650,75
C. Autres produits financiers	3.626.704,77	2.465.318,00
Produits financiers non récurrents	-	-
Charges financières	157.980,37	4.431.911,88
Charges financières récurrentes	157.980,37	200.429,09
A. Charges des dettes	103.784,38	27.336,96
B. Réductions de valeur sur actifs circulants autres que stocks, commandes en cours et créances commerciales - Dotations (reprises)	-	-

REF A

REF B

C. Autres charges financières	54.195,99	73.092,13
Charges financières non récurrentes	–	4.231.482,79
Bénéfice (Perte) de l'exercice avant impôts	15.832.485,22	18.600.526,30
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	15.832.485,22	18.600.526,30
Prélèvements sur les réserves immunisées	–	–
Transfert aux réserves immunisées	–	–
Bénéfice (Perte) de l'exercice à affecter	15.832.485,22	18.600.526,30

Affectations et prélèvements en '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025
Bénéfice (Perte) à affecter	–	–
Bénéfice (Perte) de l'exercice à affecter	–	–
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	–	–
au capital et aux primes d'émission	–	–
à la réserve légale	–	–
aux autres réserves	–	–
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	31/12/2024	31/12/2025
Frais d'établissement	-	-
ACTIFS IMMOBILISÉS	143.103.197,75	142.448.917,57
Immobilisations incorporelles	72.005,75	32.344,31
Immobilisations corporelles	137.234.492,00	140.851.156,05
A. Terrains et constructions	49.733.127,18	48.761.438,43
B. Installations, machines et outillage	51.367.868,68	48.337.522,50
C. Mobilier et matériel roulant	2.620.984,88	2.411.157,02
D. Location-financement et droits similaires	-	-
E. Autres immobilisations corporelles	2.998.442,09	2.397.973,67
F. Immobilisations en cours et acomptes versés	30.514.069,17	38.943.064,43
Immobilisations financières	5.796.700,00	1.565.417,21
A. Entreprises liées	5.779.000,00	1.547.517,21
1. Participations	5.779.000,00	1.547.517,21
2. Créances	-	-
B. Autres entreprises avec lesquelles il existe un lien de participation	-	-
1. Participations	-	-
2. Créances	-	-
C. Autres immobilisations financières	17.700,00	17.900,00
1. Portefeuille Pensions	-	-
2. Créances et cautionnements en numéraire	17.700,00	17.900,00

REF B

REF C

Actif en '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025
ACTIFS CIRCULANTS	394.670.245,05	404.254.393,71
Créances à plus d'un an	4.340.303,72	3.530.042,00
A. Créances commerciales	–	–
B. Autres créances	3.530.042,00	4.042.097,83
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	54.935.826,20	67.630.085,65
A. Créances commerciales	12.158.824,02	18.412.510,43
B. Autres créances	42.777.002,18	49.217.575,22
Placements de trésorerie	110.021.091,08	145.521.365,23
A. SICAV's Investissements	–	–
B. Autres placements	110.021.091,08	145.521.365,23
Valeurs disponibles	6.627.240,89	1.879.010,17
Comptes de régularisation	219.556.044,88	185.181.834,83
TOTAL DE L'ACTIF	537.773.442,80	546.703.311,28

Passif en '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025	
CAPITAUX PROPRES	308.819.413,59	327.517.496,93	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	135.922.411,48	
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	118.922.411,48	
Bénéfice (Perte) reporté	15.832.485,22	18.600.526,30	
Subsides en capital	2.897.002,09	2.994.559,15	
Avance aux associés sur répartition de l'actif net	–	–	
PROVISIONS ET IMPÔTS DIFFÉRÉS	24.240.139,25	21.102.420,72	
A. Provisions pour risques et charges	24.240.139,25	21.102.420,72	
1. Pensions et obligations similaires	4.217.044,91	4.726.585,90	
2. Charges fiscales	–	–	
3. Grosses réparations et gros entretien	15.456.653,56	11.671.118,61	
4. Obligations environnementales	–	–	
5. Autres risques et charges	4.566.440,78	4.704.716,21	
B. Impôts différés	–	–	
DETTES	204.713.889,96	198.083.393,63	
Dettes à plus d'un an	82.150.506,79	66.229.907,90	

Passif en '000 EUR	31/12/2024	31/12/2025	
A. Dettes financières	81.140.915,41	65.451.161,76	
1. Emprunts subordonnés	–	–	
2. Emprunts obligataires non subordonnés	–	–	
3. Dettes de location-financement et assimilées	–	–	
4. Établissements de crédit	–	–	
5. Autres emprunts	81.140.915,41	65.451.161,76	REF G
B. Dettes commerciales	–	–	
1. Fournisseurs	–	–	
2. Effets à payer	–	–	
C. Acomptes reçus sur commandes	–	–	
D. Autres dettes	1.009.591,38	778.746,14	
Dettes à un an au plus	88.518.638,50	88.494.519,22	
A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année	20.700.000,00	15.700.000,00	REF G
B. Dettes financières	–	–	
1. Établissements de crédit	–	–	
2. Autres emprunts	–	–	
C. Dettes commerciales	35.861.766,84	38.865.235,29	REF H
1. Fournisseurs	35.861.766,84	38.865.235,29	
2. Effets à payer	–	–	
D. Acomptes reçus sur commandes	–	–	
E. Dettes fiscales, salariales et sociales	30.525.644,66	29.398.756,93	REF H
1. Impôts	6.848.277,74	6.999.091,42	
2. Rémunérations et charges sociales	23.677.366,92	22.399.665,51	
F. Autres dettes	1.431.227,00	4.530.527,00	
Comptes de régularisation	34.044.744,67	43.358.966,51	REF D/E
TOTAL DU PASSIF	537.773.442,80	546.703.311,28	

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 devises

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, reste convertie 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 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)

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 régle les tarifs pour les compagnies aériennes par période de référence de 5 ans¹.

L'exercice 2024 écoulé relève de la troisième période de référence (RP3) qui couvre les années 2020 à 2024 incluse. Les tarifs pour 2024 ont été appliqués sur base du plan de performance approuvé par la Commission européenne le 13 décembre 2023. L'assiette de coûts pour 2024 figurant dans le plan approuvé constitue la base du chiffre d'affaires déclaré en 2024.

L'exercice 2025, ainsi que les quatre exercices suivants, font partie de la quatrième période de référence (RP4) qui couvre les années 2025 à 2029 incluse.

En octobre 2025, le projet révisé de plan de performance pour la quatrième période de référence (2025-2029) a été soumis à la Commission européenne.

Le Performance Review Board (PRB) de la Commission a publié le 3 mars 2026 son avis sur l'évaluation des plans de performance révisés. Le PRB estime que les objectifs d'efficacité économique de l'en route pour la Belgique-Luxembourg sont cohérents avec les objectifs de l'UE, tout en recommandant de suivre de près la mise en

œuvre des mesures de capacité proposées et de poursuivre les efforts visant à maîtriser les coûts du régime de « dispo » pour les contrôleurs aériens et à atténuer son impact sur les usagers de l'espace aérien.

L'approbation officielle par la Commission européenne du plan de performance révisé pour la quatrième période de référence (2025-2029) n'a pas encore été publiée à l'heure actuelle.

L'assiette de coûts pour 2025 figurant dans ce plan approuvé constitue la base du chiffre d'affaires déclaré en 2025.

Dans le plan de performance pour la troisième période de référence, l'État belge a décidé de réduire l'assiette de coûts de l'Agence Eurocontrol de 3,5 millions EUR (-0,5 million EUR en 2023 et -3 millions EUR 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 EUR sur les compagnies aériennes. 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 Ministre, mais il n'y a aucune certitude sur le timing ni sur l'issue de ces discussions. Sur base du principe comptable de prudence, il a donc été décidé de ne pas enregistrer de créance à ce titre aux dates de clôture du 31/12/2024 et du 31/12/2025.

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

A.R. – septième 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. La procédure devant le Conseil d'État reprendra après réception des réponses de la Cour constitutionnelle.

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.

1. 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.

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 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 DANS SKEYDRONE (RUBRIQUE 280) ET CHARGES FINANCIÈRES NON RÉCURRENTES (RUBRIQUE 66B)**

SkeyDrone a réalisé une perte de 2,2 millions EUR en 2025, ce qui porte le total des pertes reportées à 7,2 millions EUR. En fin d'année, une réduction de valeur de 4,2 millions EUR a été comptabilisée sur la participation financière dans SkeyDrone, ce qui ramène la valeur comptable de cette participation à 1,3 million EUR.

La participation de skeyes dans SkeyDrone demeure un investissement stratégique important pour skeyes, et SkeyDrone est un instrument important de la stratégie globale de skeyes.

Les comptes annuels de SkeyDrone (VOL-kap 6.20) contiennent plus d'informations concernant la décision de

l'organe de gestion de SkeyDrone pour maintenir la continuité de la valorisation dans les comptes annuels.

Dans une lettre adressée au Conseil d'administration de SkeyDrone, skeyes s'engage à fournir un soutien financier ad hoc, compte tenu du pourcentage de sa participation au capital, que ce soit sous forme d'un apport en capital, d'un prêt ou d'une autre forme de soutien, afin de garantir la continuité des activités de SkeyDrone pendant une période de 12 mois (jusqu'au 1^{er} avril 2027).

En tant qu'actionnaire majoritaire et via les administrateurs de SkeyDrone, un suivi régulier du développement de ces activités et de leur impact financier est assuré.

REF D**COMMENTAIRE SUR LES AUTRES CRÉANCES (RUBRIQUE 41) ET SUR LES 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 EUR pour financer des projets visant à rendre le secteur de l'aviation plus durable. Ces projets ont pour objectif de promouvoir les concepts de CCO (continuous climb operations), de CDO (continuous descent operation) et de green approach, ainsi que d'implémenter une « tarification plus verte » pour les redevances des services terminaux ;
- Un subside de 6,75 millions EUR pour soutenir la transition énergétique.

Au cours de l'exercice 2025, 0,8 million EUR des subsides reçus ont été consacrés à des initiatives en matière de transition énergétique. Au total, depuis 2023, 4,03 millions EUR de subsides pour la transition énergétique et 0,5 million EUR de subsides pour la durabilité du secteur aérien ont été dépensés.

Fin 2025, 2 factures ont été reçues pour le recouvrement de 1,8 million EUR concernant le dossier 'durabilité du secteur aérien' et de 2,7 millions EUR concernant le dossier 'transition énergétique'. Bien que ces factures aient été contestées par skeyes et que des discussions constructives soient en cours avec le SPF Mobilité, elles ont été enregistrées dans les dettes au 31/12/25 par mesure de précaution.



COMMENTAIRE SUR LES COMPTES DE RÉGULARISATION DE L'ACTIF ET DU PASSIF (RUBRIQUE 490/1 ET 492/3) – MÉCANISMES CORRECTEURS DES ACTIVITÉS EN ROUTE ET TERMINAL

Actif

Les comptes de régularisation de l'actif comprennent 160,1 millions EUR 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 relatif au système de performance et de tarification². En principe, elles sont compensées 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 prises face à la pandémie de Covid-19³ - ces montants sont imputés de manière échelonnée sur 7 ans et pris en compte dans le taux unitaire (de 2024 à 2030 inclus). La diminution de 35,3 millions EUR par rapport à fin 2024 peut s'expliquer par la deuxième imputation, en 2025, d'une partie du mécanisme correcteur de 2020 et 2021.

Passif

Les comptes de régularisation du passif comprennent 27 millions EUR de mécanismes correcteurs. Il s'agit de montants dus aux compagnies aériennes par skeyes au 31/12/2025 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.

L'augmentation du mécanisme correcteur s'explique en grande partie par les montants du nouveau mécanisme correcteur En Route 2025 et Terminal 2025. Au 31/12/2025, ces montants s'élèvent respectivement à 18,9 millions EUR et 1,3 million EUR et seront en grande partie compensés dans le taux unitaire et la facturation de 2027. Ces montants s'expliquent essentiellement par la différence entre la facturation de 2025 (sur base du projet de plan RP4 introduit) et la reconnaissance du chiffre d'affaires en 2025 (sur base du plan introduit et approuvé en octobre 2025).

	31/12/2024	31/12/2025	Évolution
Mécanisme correcteur En Route RP3	188.074	154.765	-33.309
Mécanisme correcteur Terminal RP3	7.318	5.294	-2.024
Total des mécanismes correcteurs (de l'actif) (en k€)	195.392	160.060	-35.332

	31/12/2024	31/12/2025	Évolution
Mécanisme correcteur En Route RP3	-16.894	-5.357	11.537
Mécanisme correcteur En Route RP4	0	-18.890	-18.890
Mécanisme correcteur Terminal RP3	-1.715	-1.405	310
Mécanisme correcteur Terminal RP4	0	-1.338	-1.338
Total des mécanismes correcteurs (du passif) (en k€)	-18.609	-26.991	-8.381

2. 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.

3. 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

COMMENTAIRE SUR L'ÉVOLUTION DES CAPITAUX PROPRES (RUBRIQUE 10/15)

L'augmentation des subsides en capital a trait aux dépenses d'investissement réalisées par skeyes, en lien avec les subsides reçus pour la transition énergétique et la durabilité du secteur de l'aviation (cf. Commentaire D).

Le bénéfice de l'exercice (18,6 millions EUR) est ajouté aux réserves disponibles.

en kEUR	Capital	Réserves légales	Réserves disponibles	Résultat reporté	Subsides en capital	TOTAL CP
Au 31/12/2024	170.000	17.000	118.601	0	2.897	308.819
Bénéfice de l'exercice 2025			18.601			18.601
Subsides en capital					369	369
Prise en résultat du subside en capital					-272	-272
Au 31/12/2025	170.000	17.000	137.523	0	2.994	327.517



REF G

COMMENTAIRE SUR LES DETTES À LONG TERME ET À COURT TERME – PRÊT DE L'ÉTAT BELGE (RUBRIQUES 174 ET 42)

skeyes a reçu un prêt non convertible de 110 millions EUR 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 deuxième tranche du prêt (15,7 millions EUR) a été remboursée en décembre 2025.

REF H

COMMENTAIRE SUR LES COÛTS DES SERVICES ET BIENS DIVERS ET SUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES – CONTRIBUTION ET ASSIETTE DE COÛTS DE MUAC ET DE L'AGENCE (RUBRIQUES 61 ET 70)

skeyes verse chaque trimestre une contribution pour les coûts d'exploitation de l'agence Eurocontrol et de MUAC (= le centre de contrôle aérien d'Eurocontrol à Maastricht).

Les montants facturés en 2025 reposent d'une part sur un pourcentage de 2,6594 % des coûts d'exploitation de l'agence Eurocontrol à Bruxelles, et d'autre part sur un pourcentage de 31,334 % des coûts d'exploitation du centre de contrôle aérien Eurocontrol à Beek (Maastricht).

Jusqu'en 2024 inclus, la clé de répartition entre les pays était basée sur un calcul annuel pour chaque année de la période de référence, en fonction des prévisions en matière de nombre de contrôleurs aériens (ATCO) par secteur

/ groupe de secteurs. À la demande de skeyes et de l'État belge, il y a eu des groupes de travail avec les 4 États afin de revoir le pourcentage de répartition pour Maastricht afin de réduire la part de la Belgique et l'aligner plus sur le trafic aérien. Sur base d'un accord entre les quatre États, la clé de répartition est calculée depuis 2025 en fonction des heures d'ouverture effectives des secteurs. Selon les données historiques, le pourcentage belge a été ramené à 30,41 % dans le plan de performance RP4 pour la facturation des coûts aux compagnies aériennes de 2025 à 2029. La modification n'a pas encore été formellement ratifiée en Belgique ; la ratification de l'accord est attendue dans le courant de l'année 2026 (avec application à effet rétroactif à partir du 01/01/2025). Pour cette raison, les contributions pour la facturation de 2025 ont encore été calculées sur base de l'ancien procédé et Eurocontrol procédera à une correction après ratification. À cette fin, un crédit à recevoir de 2 millions EUR a été comptabilisé fin 2025.

Lors de sa réunion de mars 2026, le MDMB (Maastricht Decision Making Body) a constaté une augmentation significative de la proportion des SOT (Sector Opening Times) dans le secteur Brussels, avec un net glissement en 2025 lorsque le trafic s'est déplacé vers BRU suite à la guerre en Ukraine et à la hausse du taux unitaire aux Pays-Bas (tandis que la part de DECO et Hanovre a diminué). Une estimation de l'impact sur la clé de répartition, calculée sur base des heures d'ouverture effectives des secteurs en 2025, indique une augmentation de la contribution de 5,7 millions EUR. Cependant, l'application de cette augmentation et la possibilité de la répercuter (totalement ou partiellement) sur les compagnies aériennes via un mécanisme correcteur pendant la RP5 sont très incertaines. Puisque l'évaluation du risque est aléatoire en ce moment, aucune provision ni mécanisme correcteur n'ont été intégrés dans les comptes annuels de 2025. Le dossier fait l'objet d'un suivi rigoureux et sera régulièrement évalué.





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