

Dans le cas précis d'Astral Aviation, je n'ai pas attendu la législation pour agir pour les vols cargo entre Maastricht et Liège. À ma demande, le 13 janvier 2021, mon équipe a contacté Astral Aviation, la compagnie aérienne qui opère le plus fréquemment ce type de vol cargo. Après cette consultation, ces vols cargo ont effectivement été beaucoup moins nombreux: selon les données que nous avons reçues de l'aéroport de Liège, seuls trois vols cargo de ce type ont eu lieu depuis lors. Cela représente une réduction de 85 % par rapport à la même période avant cette consultation.

La législation européenne actuelle ne permet pas d'interdire ou de soumettre à autorisation les vols des compagnies aériennes européennes. Pour les entreprises non européennes, cela dépend des accords bilatéraux et multilatéraux. Il va sans dire que, comme le stipule l'accord de coalition, je m'opposerai aux vols très court-courriers au niveau européen. Je suis convaincu que des solutions seront trouvées et je place cette question en tête des priorités.

DO 2020202106880

Question n° 201 de monsieur le député Nicolas Parent du 07 décembre 2020 (Fr.) au Vice-premier ministre et ministre de la Mobilité:

Les sauts de puce entre aéroports (QO 11216C).

Le développement de l'aéroport de Liège fait l'objet d'un débat au niveau local et régional portant notamment sur la révision du plan d'exposition au bruit et le prochain permis d'environnement.

Dans ce contexte, la problématique des "sauts de puce", en particulier avec l'aéroport de Maastricht, fait l'objet d'une attention accrue. Ces sauts de puce sont notamment utilisés pour repositionner les avions en charge du fret. Ils peuvent être particulièrement bruyant pour les riverains au-delà de représenter une aberration environnementale complète.

L'autorité régionale, par la voix du ministre Crucke, s'est dite incompétente pour interdire ce type de vols, ceux-ci ne concernant pas le transport de passagers.

Lors de la présentation de votre note de politique générale, vous avez indiqué vouloir combattre ce phénomène.

In het specifieke geval van Astral Aviation heb ik niet gewacht op de wetgeving om actie te ondernemen voor de vrachtluchten tussen Maastricht en Luik. Op mijn vraag heeft mijn team op 13 januari 2021 contact opgenomen met Astral Aviation, de luchtvaartmaatschappij dat dit soort vrachtluchten het meest uitvoert. Na dit overleg waren inderdaad veel minder van dergelijke vrachtluchten: volgens de gegevens die we kregen van Liège Airport, vonden er sindsdien nog maar 3 van deze vrachtluchten plaats. Dat is een vermindering van 85 % in vergelijking met eenzelfde periode voorafgaand aan dit overleg.

De huidige Europese wetgeving laat niet toe om vluchten van Europese luchtvaartmaatschappijen te verbieden of afhankelijk te maken van een vergunning. Voor niet-Europese maatschappijen hangt het af van de bilaterale en multilaterale overeenkomsten. Uiteraard zal ik, zoals dat ook in het regeerakkoord staat, er op Europees niveau tegen hele korte afstandsvluchten pleiten. Ik vertrouw er op dat er oplossingen gevonden worden en ik plaats dit hoog op de agenda.

DO 2020202106880

Vraag nr. 201 van de heer volksvertegenwoordiger Nicolas Parent van 07 december 2020 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit:

Kortefstandsvluchten (MV 11216C).

In het kader van de uitbouw van Liège Airport is er op lokaal en gewestelijk niveau meer bepaald een debat gaande over de herziening van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder en over de volgende milieuvergunning.

De problematiek van de kortefstandsvluchten, met name tussen Luik en Maastricht, is een specifiek aandachtspunt in dat verband. Die vluchten zijn hoofdzakelijk positievluchten om de vrachtvliegtuigen vanaf een andere luchthaven een nieuwe vlucht te laten uitvoeren. Ze vormen niet alleen een bron van ernstige geluidshinder voor de omwonenden, maar zijn in milieuopecticht ook totaal onverantwoord.

De gewestelijke autoriteit heeft zich bij monde van minister Crucke onbevoegd verklaard om dergelijke vluchten te verbieden, omdat het geen passagiersvluchten betreft.

Tijdens de presentatie van uw algemene beleidsnota hebt u aangegeven dat u dat fenomeen wil bestrijden.

Quelle est votre stratégie (autorisation, révision de l'exonération de la taxe sur le kérosène, alternatives) par rapport à ces sauts de puce entre aéroports situés à courte distance?

Réponse du Vice-premier ministre et ministre de la Mobilité du 09 juillet 2021, à la question n° 201 de monsieur le député Nicolas Parent du 07 décembre 2020 (Fr.):

Ces vols de positionnement de courte distance, tels que ceux réalisés entre Maastricht et Liège, sont incongrus au niveau environnemental et sont également coûteux pour l'opérateur. Les aéroports sont desservis par un opérateur en fonction des besoins du client et de la disponibilité des infrastructures logistiques, par exemple la longueur de la piste, les capacités à traiter des cargaisons délicates - nous pensons à des vaccins réfrigérés à très basse température ou des chevaux de course - ou encore la présence d'un hub routier.

N'oublions pas qu'il peut également y avoir des vols de repositionnement nécessités par des déroutages, où l'avion revient à sa base après un incident météo ou technique, ou suite à un entretien dans un atelier déterminé, ou encore de vols de test ou d'écolage.

Je n'ai pas attendu la législation pour agir pour les vols cargo entre Maastricht et Liège. À ma demande, le 13 janvier 2021, mon équipe a contacté Astral Aviation, la compagnie aérienne qui opère le plus fréquemment ce type de vol cargo. Après cette consultation, ces vols cargo ont effectivement été beaucoup moins nombreux: selon les données que nous avons reçues de l'aéroport de Liège, seuls trois vols cargo de ce type ont eu lieu depuis lors. Cela représente une réduction de 85 % par rapport à la même période avant cette consultation.

La législation européenne actuelle ne permet pas d'interdire ou de soumettre à autorisation les vols des compagnies aériennes européennes. Pour les entreprises non européennes, cela dépend des accords bilatéraux et multilatéraux. Il va sans dire que, comme le stipule l'accord de coalition, je m'opposerai aux vols très court-courriers au niveau européen. Je suis convaincu que des solutions seront trouvées et je place cette question en tête des priorités.

Wat is uw strategie (vergunning, herziening van de vrijstelling van de kerosinetaks, alternatieven) voor zulke kortafstandsvluchten tussen luchthavens die op een steenworp afstand van elkaar liggen?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit van 09 juli 2021, op de vraag nr. 201 van de heer volksvertegenwoordiger Nicolas Parent van 07 december 2020 (Fr.):

Deze positioneringsvluchten over korte afstand, zoals die tussen Maastricht en Luik, zijn in milieuopzicht onpassend en bovendien duur voor de operator. De luchthavens worden door een operator bediend naar gelang van de behoeften van de klant en de beschikbaarheid van logistieke infrastructuur, zoals de lengte van de landingsbaan, de mogelijkheid om delicate vracht te behandelen - wij denken aan gekoelde vaccins bij zeer lage temperaturen of renpaarden - of de aanwezigheid van een wegghub.

Laten we niet vergeten dat herpositioneringsvluchten ook nodig kunnen zijn voor omleidingen, wanneer het vliegtuig terugkeert naar zijn basis na een weers- of technisch incident, of na onderhoud in een specifieke werkplaats, of in de context van test- of opleidingsvluchten.

Ik heb niet gewacht op de wetgeving om actie te ondernemen voor de vrachtluchten tussen Maastricht en Luik. Op mijn vraag heeft mijn team op 13 januari 2021 contact opgenomen met Astral Aviation, de luchtvaartmaatschappij dat dit soort vrachtluchten het meest uitvoert. Na dit overleg waren inderdaad veel minder van dergelijke vrachtluchten: volgens de gegevens die we kregen van Liège Airport, vonden er sindsdien nog maar drie van deze vrachtluchten plaats. Dat is een vermindering van 85 % in vergelijking met eenzelfde periode voorafgaand aan dit overleg.

De huidige Europese wetgeving laat niet toe om vluchten van Europese luchtvaartmaatschappijen te verbieden of afhankelijk te maken van een vergunning. Voor niet-Europese maatschappijen hangt het af van de bilaterale en multilaterale overeenkomsten. Uiteraard zal ik, zoals dat ook in het regeerakkoord staat, er op Europees niveau tegen hele korte afstandsvluchten pleiten. Ik vertrouw er op dat er oplossingen gevonden worden en ik plaats dit hoog op de agenda.