

## **NOTE RELATIVE A L'AERODROME DE CERFONTAINE**

### **1. Historique**

Pour rappel, une partie des terrains est propriété de la Commune de Cerfontaine, terrains qui font l'objet d'un bail emphytéotique signé entre la Commune et la Wallonie en 1996 d'une durée de 50 ans (échéance 2046).

Postérieurement à la conclusion de ce bail emphytéotique, la Région wallonne a procédé à des expropriations et des rachats de terrains afin de poursuivre l'extension du domaine de l'aérodrome.

Les infrastructures ont été construites par le MET fin des années 90 ; les travaux se sont terminés en 2004.

Dans le cadre de la reprise des aérodromes par la SOWAER, la Wallonie a, par la suite, procédé à une augmentation de capital par apport en nature des infrastructures des aérodromes (acte du comité d'acquisition du 17 juin 2004). La SOWAER est ainsi devenue propriétaire (superficiaire) des infrastructures de l'aérodrome de Cerfontaine.

En 2004, la Sowaer a créé une société de gestion détenue par elle à 100 %. Celle-ci s'est très vite avérée non rentable et est mise en liquidation en 2005.

Le Gouvernement a alors chargé la Sowaer de lancer un appel à projets afin de confier l'exploitation du site à un partenaire privé.

Par décision du 22 mars 2007, le Gouvernement wallon a décidé de confier l'exploitation de l'aérodrome de Cerfontaine à la société EBCF. A cet effet, une convention-cadre d'exploitation a été signée le 20 avril 2007.

Le partenaire a été sélectionné sur base de projets consistant, outre la gestion aéronautique, la construction d'un circuit de conduite défensive et d'un village aéronautique. Les partenaires privés ont ainsi constitué une société anonyme, la SA EBCF.

Le 23 mars 2007, par arrêté du Gouvernement wallon, l'aérodrome de Cerfontaine a été retiré de la liste des aérodromes publics visés par le décret du 23 juin 2004 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes en Région wallonne.

Une procédure SAR a ensuite été enclenchée. Le site a été reconnu en tant que SAR par un Arrêté ministériel de réaménagement du 18 juin 2008 arrêtant définitivement le périmètre du site à réaménager SAR/PC92 dit aérodrome de Cerfontaine.

En 2012, le partenaire privé obtient son permis unique pour l'exploitation du circuit de conduite défensive (PU 4/PU3/2011/91).

Cependant, suite à des recours, le permis sera annulé par le Ministre en charge de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

En 2009, le partenaire privé a réalisé une étude d'incidences sur l'environnement en vue de la création du village aéronautique.

Finalement, le projet sera abandonné faute de financements et de potentiels acheteurs suffisants.

La SA EBCF a donc poursuivi l'exploitation sans avoir pu concrétiser ces deux projets.

En 2018, les actionnaires de la SA EBCF ont cédé la société à de nouveaux repreneurs privés, lesquels avaient exposé à la Sowaer d'ambitieux projets.

Les nouveaux repreneurs ont tout d'abord dû subir la crise covid en 2020 et expulsé, après litige, le club de parachutisme présent depuis plus de 10 ans, ainsi que le gestionnaire Horeca. Ces deux partenaires importants n'ont jamais été remplacés.

Par ailleurs, la société s'est retrouvée dans des difficultés financières et finalement, a annoncé déposer le bilan. La faillite interviendra début juin 2023. L'exploitant a en outre demandé la fermeture de l'aérodrome à la DGTA. Celle-ci interviendra le 27 mai 2023.

Par ailleurs, l'exploitant a enlevé les aides visuelles à la navigation et surtout, détérioré les seuils de piste rendant impossible un transfert rapide de l'autorisation d'établissement vu les dégradations. En urgence, la Sowaer a remis le site en état et l'aérodrome a pu obtenir une nouvelle autorisation de la DGTA le 20 juillet. L'aérodrome est réouvert depuis le 21 juillet.

Mi-août, la Sowaer a désigné la société Skydive2fly comme opérateur para.

Il est à noter que la SA EBCF avait courant 2022 entamé des démarches en vue de préparer le renouvellement du permis d'environnement en désignant la société CSD Ingénieurs comme consultant. Cependant, en raison du non-paiement des factures, la société CSD a suspendu son intervention. En juin 2023, la Sowaer a repris le contrat avec CSD en vue de relancer la procédure de renouvellement du permis après avoir dû constater que la procédure de renouvellement était au point mort.

## 2. Activités aéronautiques

EBCF – Statistiques mouvements																
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
JANVIER	0	0	132	16	270	PAS D'INFOS	24	328	Pas d'infos mensuelles					0	8	
FEVRIER	0	172	8	0	310		70	120						6	65	
MARS	0	100	292	196	502		204	628						11	188	
AVRIL	260	332	528	562	964		658	748						5	217	
MAI	320	648	778	840	1098		656	676						187	165	
JUIN	330	574	918	932	900		870	800						204	231	
JUILLET	300	968	1452	986	728		1438	632						337	205	
AOUT	250	746	1638	860	1190		986	606						336	166	
SEPTEMBRE	280	952	930	986	1118		1466	964						275	251	
OCTOBRE	220	342	518	780	962		558	476						40	156	
NOVEMBRE	150	136	18	370	46		108	492						86	54	
DECEMBRE	120	62	20	26	54		330	16						25	27	
Total	2230	5032	7232	6554	8142	Pas d'infos	7368	6486	3452	2299	2452	2576	Pas d'infos	1512	1733	Pas d'infos
PARAS		1677	pas d'infos	655	570	pas d'infos	pas d'infos	pas d'infos	752	644	733	928	631	558	0	0
PLANEURS													526	460	534	
MONTGOLFIERE															3	

Le pic d'activités fut l'année 2012 avec plus de 8.000 mouvements.

Depuis 2015, l'aérodrome enregistre un net recul des mouvements pour ne même plus atteindre 2.000 mouvements en 2021.

La Sowaer ne dispose pas des statistiques de l'année 2022. L'exploitant en faillite n'ayant pas communiqué les données de vol.

On constate que la grande majorité des mouvements se concentrent entre avril et septembre. En effet, les pistes de l'aérodrome sont en herbe, ce qui limite l'exploitation en cas de « beau temps ». de plus, l'aérodrome (vol à vue exclusivement) est soumis aux restrictions suivantes :

### **3. Minimas de l'aérodrome**

Les règles de l'EASA et les prescriptions des AIP Belgique & Luxembourg sont d'application, en particulier :

#### *1.15.1.1 In Belgium*

*Flights with ULM shall only take place during HJ, in VMC, with ground or water in sight and with a **visibility of minimum 3 KM.***

#### *1.2 VFR Flights at Aerodromes (SERA.5005b)*

*Except when a special VFR clearance is obtained from an ATC unit, VFR flights shall not take off or land at an aerodrome within a CTR, or enter the ATZ or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:*

- • the ceiling is less than 1 500 FT; or
- • the ground visibility is less than 5 KM.
- - l'Art 52 de l'AR du 25/5/1999 : Les évolutions des aéronefs ultra-légers motorisés sont soumises à l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air. En outre : 1° les aéronefs ultra-légers motorisés ne peuvent évoluer que de jour, en vue du sol ou de l'eau, et dans les conditions météorologiques de vol à vue. La visibilité au sol et en vol ne peut être inférieure à 3 km ; 2° à moins d'être préalablement autorisées par l'autorité compétente, les évolutions des aéronefs ultra-légers motorisés ne sont pas admises : - au-dessus des villes, zones d'habitation, des complexes industriels ou de rassemblements de personnes; - dans les espaces contrôlés; - dans les zones interdites, dangereuses et réglementées; 3° les aéronefs ultra-légers motorisés ne peuvent effectuer des figures acrobatiques.

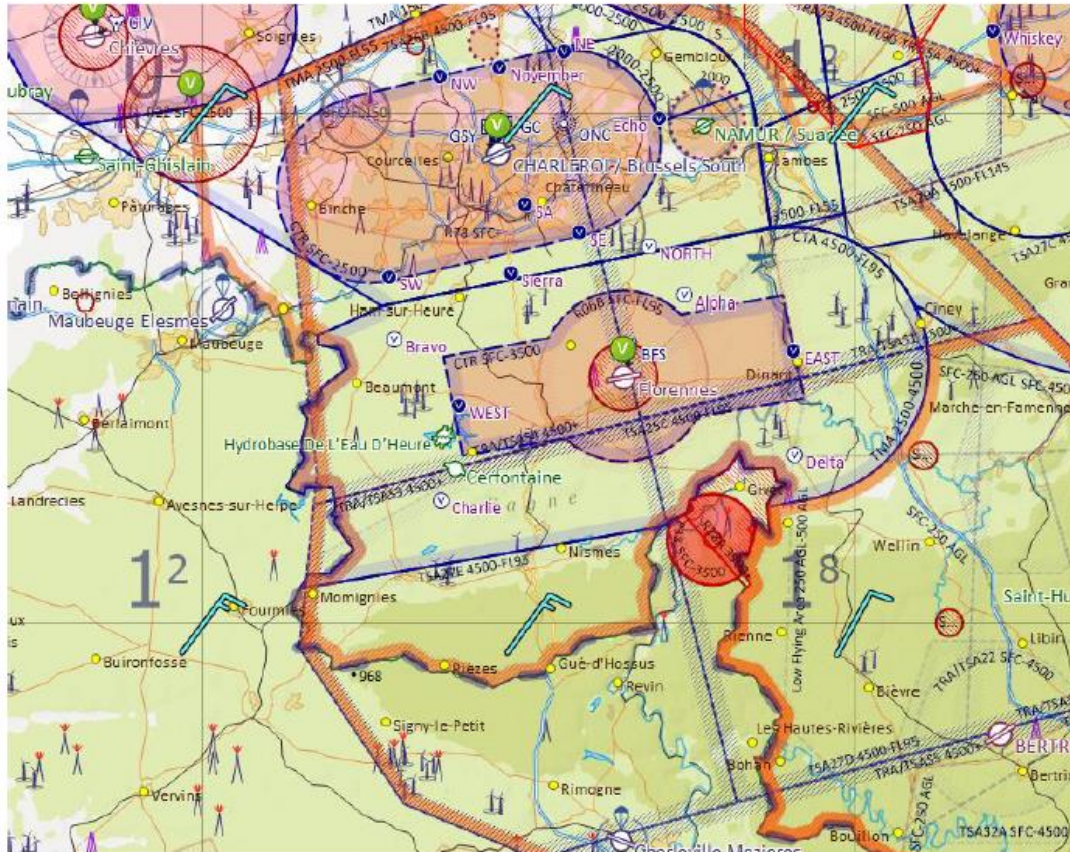
#### **Autre restriction d'exploiter : la base aérienne de Florennes**

Le manuel d'aérodrome précise :

**e. Zones interdites de survol**

Attention à la CTR de FLORENNES à 2 NM au Nord du terrain et à la TMA de FLORENNES à la verticale du terrain à partir de 2500 ft.

**f. Carte**



La présence de la base de Florennes limite l'activité de parachutisme après 17 h en semaine.

**4. Occupation des hangars (avions dits basés)**

3 Avions : Cessna 172, Cessna 182, Cirrus SR 22

1 Hélicoptère Robinson R44

11 ULM

Planeur et avion remorqueur Piper PA 18 super cup

Les clubs présents sont :

Planeurs : Cercle européen de vol à voile (ASBL CEVV)

ULM : ASBL Aérocerfontaine

Aéroclub des lacs

## 5. Carburants

Les consommations des dernières années (seuls chiffres en possession de la Sowaer) se détaillent comme suit :

<b>Année</b>	<b>Produit</b>	<b>Tot M3</b>	<b>Tot HT</b>
2017	AVGAS 100LL	7,971	11 952,52 €
	JET A-1	48,825	30 729,23 €
2018	AVGAS 100LL	13,951	24 028,86 €
	JET A-1	59,416	41 102,79 €
2019	AVGAS 100LL	13,931	23 836,08 €
	JET A-1	51,32	34 107,17 €
2020	AVGAS 100LL	7,016	9 419,27 €
	JET A-1	31,009	14 100,65 €
2021	AVGAS 100LL	5,003	8 650,83 €
	JET A-1	0	0,00 €

## 6. Perspectives d'avenir

La Sowaer souhaite nouer un partenariat avec l'ASBL Les lacs de l'Eau d'heure afin d'intégrer l'aérodrome dans l'offre touristique globale des lacs. Lorsque le permis d'environnement aura été renouvelé, les deux parties comptent lancer un appel à projet afin de trouver un ou plusieurs partenaires privés, tout en restant présents dans la future société de gestion. L'orientation sera une co-gestion public/privé.

Ce dossier sera évidemment évoqué au Gouvernement wallon.