

CRIC n° 77 (2023-2024)

6^e session de la 11^e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2023-2024

COMPTE RENDU

INTÉGRAL*

Séance publique de commission

Commission du budget et des infrastructures sportives

Lundi 8 janvier 2024

*Application de l'article 162 du règlement

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1
<i>Organisation des travaux</i>	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	1
<i>Ordre des travaux</i>	1
<i>Projets et propositions</i>	1
<i>Projet de décret modifiant le décret du 8 juin 2001 instituant une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (Doc. 1556 (2023-2024) N° 1)</i>	1
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Bellot.....	1
<i>Exposé de M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	1
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Antoine, Mme Mauel, MM. Witsel, Clersy, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	3
<i>Examen et vote des articles</i>	15
<i>Vote sur l'ensemble</i>	16
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	16
<i>Interpellations et questions orales</i>	16
<i>Question orale de M. Witsel à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'accessibilité des infrastructures sportives pour les personnes à mobilité réduite (PMR) »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Witsel, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	16
<i>Question orale de M. Di Mattia à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'impact des indicateurs-experts sur le précompte immobilier des communes »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Di Mattia, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	17

Question orale de M. Clersy à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la réunion d'information préalable concernant le renouvellement du permis unique de l'aéroport de Charleroi »

Intervenants : M. le Président, M. Clersy, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....18

Question orale de Mme Mengoni à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le développement durable des aéroports wallons »

Intervenants : M. le Président, Mme Mengoni, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....20

Question orale de M. Clersy à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le risque de fermeture de l'aéroport de Charleroi »

Intervenants : M. le Président, M. Clersy, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....21

Organisation des travaux (Suite).....22

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....22

Interpellations et questions orales retirées.....22

Liste des intervenants.....23

Abréviations courantes.....24

Présidence de M. Collin, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 3 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

Je vous souhaite ainsi qu'à vos proches mes meilleurs vœux de bonne et heureuse année.

À celles et ceux qui seront sur les rangs au mois de juin, je leur souhaite le meilleur succès possible au bénéfice de la Wallonie.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur celui-ci ?

Personne. Merci.

Ordre des travaux

M. le Président. – Je profite de l'occasion pour vous signaler que la réunion de commission du 22 janvier, à partir de 14 heures, sera notamment consacrée à l'audition des professeurs Bayenet et Bourgeois sur la réforme de la fiscalité immobilière et du précompte immobilier.

Celle du 5 février, à partir de 14 heures, sera notamment dédiée à l'examen du 35^e cahier d'observations adressé par la Cour des comptes au Parlement wallon.

Nos deux prochaines séances seront particulièrement chargées.

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROJET DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 8 JUIN 2001 INSTITUANT UNE AUTORITÉ INDÉPENDANTE CHARGÉE DU CONTRÔLE ET DU SUIVI EN MATIÈRE DE NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES EN RÉGION WALLONNE (DOC. 1556 (2023-2024) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret modifiant le décret du 8 juin 2001 instituant une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (Doc. 1556 (2023-2024) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. – Nous devons désigner un rapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à M. Bellot.

M. Bellot (MR). – Je propose M. Tzanetatos comme rapporteur.

M. le Président. – À l'unanimité des membres, M. Tzanetatos est désigné en qualité de rapporteur.

Exposé de M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – À mon tour de vous souhaiter à tous une excellente année et surtout une bonne santé. Une année importante à bien des égards.

Les aéroports de Liège et Charleroi Bruxelles-Sud constituent des pôles importants de développement économique et social.

Soucieux que ce développement puisse se faire dans le respect du cadre de vie des riverains concernés, le Gouvernement wallon a mis en place un programme

d'accompagnement du développement des aéroports wallons et la création de l'ACNAW s'inscrit dans ce contexte.

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne, l'ACNAW en abrégé, a ainsi été instituée en Wallonie par le décret du 8 juin 2001. Les missions de l'ACNAW sont énumérées au sein de l'article 2 du décret du 8 juin 2001. En premier lieu, il me semble important de vous rappeler les différentes missions de l'ACNAW.

- L'ACNAW formule des avis ou recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit aux abords des aéroports wallons et à la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires et de leur impact sur l'environnement ;
- elle dispose également d'un pouvoir de recommandation sur la nécessité de réviser les plans d'exposition au bruit ;
- l'ACNAW alerte les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires ;
- elle dénonce tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs ou de certaines activités ;
- elle réalise ou fait réaliser des expertises en matière de mesures du bruit aux abords des aéroports ;
- à la demande du Gouvernement wallon, l'ACNAW émet un avis sur tout projet de texte réglementaire relatif aux nuisances sonores aéroportuaires, sur les plans d'exposition au bruit, ainsi que toute autre question que pourrait lui soumettre le Gouvernement ;
- l'autorité donne son avis sur toute question relative aux nuisances sonores aéroportuaires que lui soumet tout citoyen ;
- enfin, l'ACNAW joue un rôle de médiation en cas de différends relatifs aux nuisances sonores aéroportuaires.

Cette autorité indépendante est donc un élément très important dans le suivi des dispositions régissant l'exploitation des aéroports et des dispositifs d'accompagnement de leur développement. Je suis donc très attentif à la situation de l'autorité et à cette demande visant à améliorer son fonctionnement sur le plan opérationnel, et ce, au bénéfice de la réalisation de ses missions.

C'est en effet de cela dont il est question dans le texte en projet que je vous présente ce jour. Le projet de décret qui vous est soumis a été formulé sur la base d'une note concertée entre le SPW MI et l'ACNAW. Il apparaît important de le préciser. Il ne modifie par ailleurs pas le contenu des missions de l'autorité.

Lors de l'adoption du décret du 8 juin 2001 instituant l'Autorité, le législateur wallon a eu à cœur la protection de l'intérêt des riverains des aéroports

wallons, principalement en matière de nuisances sonores, et entendait répondre aux besoins de ces derniers par le biais de la concertation et de l'information.

Cet intérêt ne se dément pas de nos jours. Le choix des membres composant cette autorité se voulait particulièrement ambitieux et garant de leur indépendance. Le mode de désignation des membres se heurte aujourd'hui à divers écueils afin de trouver les profils recherchés. Cela a d'ailleurs été évoqué plusieurs fois ici en commission. Le présent projet de décret entend faciliter le recrutement de nouveaux membres de l'ACNAW.

Un autre objectif du texte est de renforcer l'indépendance des membres de l'ACNAW via l'instauration de nouvelles incompatibilités pour ceux-ci.

Enfin, afin d'assurer la continuité des missions de l'ACNAW, celle-ci disposera du support des services du Gouvernement wallon, notamment par le détachement d'un agent de niveau A chargé à temps plein de son assistance administrative et technique. Le projet de décret instaure en ce sens le support d'un attaché permanent en faveur de l'autorité et pérennise de ce fait cette fonction support d'importance pour l'autorité.

Cinq articles composent le projet de décret à l'examen.

L'article 1^{er} permet à présent à la SOWAER de demander des avis à l'ACNAW sur tout projet de texte réglementaire relatif aux nuisances sonores aéroportuaires, sur les plans d'exposition au bruit ou toute autre question. Cette possibilité n'était jusqu'à présent réservée qu'au seul Gouvernement wallon.

L'article 2 modifie le profil des membres composant l'autorité afin de faciliter le recrutement de ces derniers et d'éviter les difficultés rencontrées ces dernières années. Cela se traduit notamment par la suppression du critère de renommée internationale pour le membre désigné en raison de sa compétence en matière de nuisances sonores. L'élargissement du champ de recherche pour désigner le président de l'autorité actuellement restreint à la magistrature se justifie en raison de la rareté de certains profils et du mode de désignation qui exige une double liste de candidats potentiels à choisir par le Gouvernement.

La modification décrétole porte également de 4 à 5 années la durée des mandats des membres de l'ACNAW. C'est l'article 2, 2^o, b. Enfin, cet article introduit de nouvelles incompatibilités pour les membres de l'autorité afin de garantir le caractère indépendant de ces derniers et donc de l'autorité. C'est l'article 2, 3^o.

L'article 3 du projet de décret s'occupe, quant à lui, de mettre le support des membres de l'autorité en

adéquation avec les besoins qu'elle a établis et communiqués, donc de supprimer la désignation d'un fonctionnaire des services du Gouvernement en qualité de secrétaire et d'officialiser le détachement à temps plein, déjà effectif, mais non prévu dans la réglementation applicable d'un agent de niveau A du SPW auprès de l'autorité. Ce collaborateur, dénommé attaché permanent, verra ainsi son emploi pérennisé. Nous pouvons nous réjouir de répondre ainsi aux préoccupations et souhaits de l'ACNAW.

L'article 4 du projet de décret permet dorénavant à l'autorité de demander tout renseignement, données, études, avis nécessaires pour l'accomplissement de ses missions à la SOWAER. Il m'importe ainsi que l'ensemble des acteurs du secteur aéroportuaire wallon puissent collaborer dans le même objectif.

Enfin, l'article 5 met le décret en adéquation avec la dénomination actuelle du pouvoir législatif wallon et élargit les destinataires du rapport d'activité de l'autorité en ajoutant la SOWAER et les sociétés de gestion des aéroports.

En conclusion, ce projet de décret répond aux préoccupations de l'autorité en facilitant à l'avenir le recrutement de ses membres et en officialisant le soutien d'un attaché permanent pour lequel la fonction se voit pérennisée. L'autonomie de l'ACNAW est par ailleurs renforcée et l'AGW qui exécutera le présent décret sera tout prochainement sur la table du Gouvernement. Je ne doute pas que les honorables membres de la commission trouveront dans ce texte l'équilibre des intérêts qui a toujours guidé la politique aéroportuaire wallonne.

Discussion générale

M. le Président. – Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – D'abord, mes meilleurs vœux au ministre et à son équipe, ainsi qu'à tous les membres de la commission, puisque j'ai déjà eu le bonheur, Monsieur le Président, de vous croiser et de vous présenter mes meilleurs vœux dans d'autres circonstances, tout aussi chaleureuses, mais où tout le monde n'était pas invité, malheureusement, mais nous les aurions accueillis avec grand plaisir.

Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, nous avons tous trois un point commun – ce qui n'enlève rien aux qualités des autres –, c'est que nous avons connu professionnellement l'ACNAW. J'ai eu la chance de la côtoyer pendant 10 ans, ce qui est un bail relativement long au niveau de la tête des aéroports. Je peux attester à la fois de l'expertise, de l'utilité et du caractère indispensable que remplissait l'ACNAW.

Mon mérite est limité, car c'est mon prédécesseur de l'époque, Serge Kubla, qui a porté cette autorité de

contrôle sur les fonts baptismaux. Je crois qu'il a bien fait – il faut avoir l'honnêteté de reconnaître les mérites de ses prédécesseurs, quels qu'ils soient, et je veux le faire en ce début d'année –, parce que cela correspondait à un moment aigu de la vie politique à cette époque, surtout à Liège; beaucoup moins à Charleroi, qui n'était qu'aux balbutiements de son développement. Il y avait une forte mobilisation des riverains et une forte contestation sur les nuisances sonores. Il était donc indispensable de pouvoir objectiver ces nuisances sonores et de vérifier leur adéquation et leur pertinence par rapport à la législation qui était la nôtre.

L'ACNAW a démontré son utilité, mais, malheureusement, pour des raisons qui ne sont probablement pas politiques – j'ose le dire –, il y a eu une forme de désintérêt et de démotivation eu égard à la difficulté de renouveler leurs membres et surtout de mettre à leur disposition du personnel adéquat et en temps utile.

Si tel n'avait pas été le cas – votre décret tombe à point nommé –, l'ACNAW participerait à l'éventail des dispositions que la Wallonie se donne pour accompagner un développement intelligent et compatible avec un environnement bien compris de nos aéroports.

Votre décret, sans vouloir du tout le critiquer, est un peu mécanique pour essayer de corriger quelques aspects qui ont fait problème durant ces dernières années. En cela, nous ne pouvons que saluer votre initiative.

On le voit d'ailleurs d'autant plus que l'ACNAW a joué un rôle important dans le renouvellement du permis de l'aéroport de Liège, quels qu'en soient la conclusion et les ressentis des uns et des autres. C'est le cas encore aujourd'hui, puisque l'aéroport de Charleroi redémarre avec une démarche un peu similaire à celle que nous avons connue à Liège. Et Dieu sait si l'autorité de contrôle est indispensable. C'est un premier point que je veux souligner.

Si l'ACNAW n'a peut-être pas toujours été au rendez-vous de l'attente de certains de nos concitoyens, ce n'est pas de la faute de l'autorité. Elle manquait parfois de ressources humaines et son équipe n'était pas complète, ce qui explique l'embarras qui était le sien dans l'exécution des tâches qui lui étaient confiées.

Si je peux comprendre et saluer que vous tentiez de remédier à ces difficultés, pour être tout à fait honnête, je ne suis pas convaincu par l'un ou l'autre élément.

Le fait d'avoir comme président un magistrat est une garantie extrêmement importante. J'ai pu œuvrer pendant de très longues années avec Raymond Loop, qui était avocat général, qui avait une expertise et une indépendance d'esprit que je veux encore ici saluer, qui donnait une très grande crédibilité à l'autorité. Il n'était

pas seul, que les choses soient claires, puisque, dans les sept membres, il y avait différents profils : certains étaient spécialisés dans la navigation aérienne, mais je ne vais pas entrer dans les détails. Le fait que le président appartenait à la magistrature était un gage d'indépendance, de crédibilité et de qualité d'écoute pour un grand nombre de nos concitoyens.

Je peux comprendre qu'il faille assouplir, mais j'espère que vous n'allez pas renoncer parce que je pense que l'on peut trouver des magistrats une fois leur carrière largement derrière eux. C'était le cas de Raymond Loop, qui n'avait pas de compétence particulière, mais qui s'en est donné ô combien par la suite pour remplir la tâche que nous lui avons confiée – j'insiste –, dans une totale indépendance par rapport à l'Exécutif.

C'est pour moi le point central : une autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ne peut gagner ses galons que si elle est vraiment indépendante du ministre. En effet, cette indépendance est indispensable, parce que si nos concitoyens, les compagnies d'aviation ou les aéroports ont le sentiment qu'il y a une forme de dictée qui leur est imposée, l'autorité perdra tout son intérêt et sa légitimité. C'est un premier point.

Deuxième élément, il faut que, très vite, l'on puisse donner les moyens qu'ils attendent. Je ne vise personne, mais, globalement, le politique a parfois eu du mal à trouver les personnes. Peut-être qu'il n'avait pas non plus l'agrément de l'autorité, mais, disons-le, on a un peu perdu du temps, chemin faisant, pour leur donner les moyens des importantes missions qu'on leur confiait.

Dès lors, Monsieur le Ministre, concernant votre décret – je viendrai dans une deuxième partie à nos souhaits et suggestions –, pensez-vous, d'ici les élections – parce que, autrement, le décret n'a pas beaucoup d'intérêt, pardonnez-moi de le dire ainsi –, être en mesure de compléter l'effectif de l'autorité, pour retrouver l'assise qui doit être la sienne, au plus vite ? Ce serait malvenu – et je connais l'un ou l'autre membre de cette autorité – qu'on les prenne en otage parce qu'on ne leur donnerait pas les moyens de compléter leurs effectifs.

C'est ma première question : quel est le calendrier de désignation et quelles sont les modalités de l'appel pour que vous puissiez aboutir ?

Et puis, surtout, c'est un problème auquel nombre de ministres des Aéroports – et j'en étais – ont dû faire face, à savoir : trouver les ressources humaines durables, permanentes de la mise à disposition d'agents. C'était vraiment un gros problème, il faut le reconnaître. On sent que, dans votre décret, il y a une volonté d'honorer la promesse. Quand pensez-vous pouvoir pouvoir déléguer cet équivalent temps plein de niveau

A ? Ne faut-il pas se demander si cette personne sera suffisante ?

Je vais d'ailleurs dire pourquoi, par la suite, je pense que nous aurions intérêt à gonfler les effectifs, d'autant que la Région wallonne n'a pas été en reste de recrutements puisque, lors du budget, nous avons pu le voir, Monsieur le Ministre, vous avez prévu un plan de recrutement, y compris pour la présidence européenne, de plus de 500 personnes.

S'il y en avait l'un ou l'autre qui était réservé à l'ACNAW, ce ne serait que justice pour crédibiliser notre politique aéroportuaire, qui repose sur deux jambes : le développement économique et la préservation de l'environnement ou le respect de celui-ci, avec un certain nombre de mesures notamment liées à l'exposition au bruit, mais aussi au rachat de certains logements ou à l'indemnisation, en définissant les zones qui sont liées au plan d'exposition au bruit de chacun de ces aéroports. C'est donc une pièce essentielle de notre législation en matière d'aéroports.

J'en arrive à la deuxième partie de mon intervention. Dès lors que je crois – vous n'êtes pas obligé, bien sûr, d'adhérer à mon propos – profondément à l'utilité de l'ACNAW, ne devrions-nous pas saisir l'opportunité de la modification de ce décret pour étendre les missions de l'ACNAW ?

Vous ne serez pas étonné, Monsieur le Président, elle n'a pas été jointe pour les raisons mystérieuses sans doute liées aux fêtes de fin d'année, mais notre proposition de décret 1371 avait trait à l'ACNAW. Elle était d'ailleurs signée non seulement par votre serviteur, mais également par son chef de groupe, ce qui est beaucoup plus important, ainsi que par Mmes Goffinet, Schyns et MM. Dispa et Matagne. Nous souhaitons revoir les missions de l'ACNAW.

Vous ne serez pas étonné, Monsieur le Président, parce que vous êtes bien au courant de notre démarche, que cette proposition soit retravaillée et redéposée sous forme d'amendements à votre proposition de décret, parce que je n'ai pas le sentiment que la nôtre fera encore l'objet, d'ici les élections, d'un examen aussi attentif que le vôtre. On sait combien les projets ont priorité sur les propositions.

Que proposons-nous ? Ce n'est pas du tout attentatoire au Gouvernement. D'ailleurs, nous sommes en fin de législature. Personne ne sait quel sera l'attelage prochain. Par contre, nous savons d'ores et déjà qu'il y a ça et là en Wallonie – il y a de nombreuses hypothèses qui le démontrent – des protestations de nos riverains à l'égard du bruit.

Bien sûr, celui qui a été le plus manifeste, c'était celui des aéroports. J'ai eu l'occasion, comme député à l'époque sous Serge Kubla, de l'accompagner avec la commission en charge des aéroports sur les communes riveraines des deux aéroports. Reconnaissons que la

situation était extraordinairement tendue. Depuis lors, on a tenté de retrouver une sérénité sur le front des nuisances sonores.

Ce qui est vrai, en tout cas, en large partie pour les aéroports ne l'est pas du tout pour d'autres domaines. Ce que je vis ici, je parcourais encore ce week-end les questions parlementaires adressées à vos collègues, c'est le bruit en lien avec les autoroutes ou avec des voies ferrées. La difficulté, c'est que nous ne sommes pas en mesure d'objectiver cette nuisance. Bien sûr, on nous répond que le chemin de fer, c'est fédéral. On peut l'entendre, mais l'environnement est régional et, en tout cas, pour les autoroutes, là clairement, ce sont deux compétences wallonnes. Des collègues comme votre serviteur ont interpellé à plusieurs reprises Philippe Henry en disant que des comités de riverains se sont créés. Je peux donner des exemples, mais je ne veux pas localiser le problème, notamment le long de la E411, à hauteur de Wavre, où il y a vraiment des riverains extrêmement remontés parce que le bruit est bel et bien présent, croît d'année en année et de surcroît, si j'ose dire, ne fait pas l'objet, à leurs yeux ou à leurs oreilles en tout cas, des mesures d'accompagnement nécessaires, c'est-à-dire des murs antibruit.

La réflexion que nous avons eue, François Desquesnes et nos collègues, c'était de se dire que l'on a besoin, comme ce fut le cas il y a maintenant 20 ans, d'objectiver les nuisances sonores. Je sais que l'ACNAW a été dédiée et créée pour les nuisances aéroportuaires, mais rien ne nous empêche, chers collègues, d'élargir, fort de l'expérience qui est la sienne, de son indépendance et de l'expertise qu'elle a démontrée dans toute une série de dossiers en lien avec nos aéroports, de leur confier une nouvelle mission qui est celle d'« objectiver le niveau d'incident sonore, de pollution sonore le long des voies autoroutières principalement, ou des voies rapides et bien sûr celles du chemin de fer ».

Cela permet alors – c'est tout l'intérêt de la mesure – à l'ACNAW, une fois qu'elle a constaté les niveaux sonores – c'est la suggestion que nous formulons – de recommander au Gouvernement un certain nombre de mesures. Cela permet, par exemple, à votre collègue, le ministre Henry, de hiérarchiser ses interventions, en considérant qu'il faudrait intervenir par priorité sur telle voie importante autoroutière ou de voie rapide, ou de saisir les autorités ferroviaires, peut-être via le Comité de concertation, via la cellule du rail wallon, pour que des mesures soient prises à bon escient. Il y a non seulement l'objectivation de la dégradation de l'environnement, mais il y a aussi la capacité de recommandation.

Puis, il y a, pour les riverains concernés, une offre d'écoute qu'ils ne considèrent pas aujourd'hui pouvoir disposer parce qu'ils sont toujours devant l'autorité qui organise ces transports – la voie routière, la voie ferroviaire, la voie aéroportuaire – sans qu'il y ait un

intermédiaire de qualité sous la présidence d'un magistrat qui vient objectiver, qui vient recommander et qui vient surtout écouter. Forts de l'expertise, ils peuvent alors calibrer les recommandations, parfois peut-être même contenir la vindicte populaire en indiquant que les niveaux sonores sont plus d'ordre psychologique que d'ordre réel, ou, à l'inverse, considérer qu'il y a vraiment là une urgence et qu'il faut pouvoir intervenir au plus vite.

Vous l'aurez compris, Monsieur le Ministre, nous nous projetons – c'est une audace considérable de ma part, puisque je ne serai plus là – pour la prochaine législature. Je pense que l'on a vraiment besoin de pouvoir objectiver tous ces problèmes à travers une autorité qui ne pourrait pas être discutée. Je vais un peu plus loin encore : dans le Brabant wallon, j'ai vu que cette bourgmestre MR – à tort ou à raison, je laisserai à chacun le soin de l'apprécier – s'en était prise à la ministre Tellier parce qu'elle considérait que l'enquête publique ne se passait pas correctement pour l'aéroport de Zaventem et qu'en tout état de cause, on n'avait pas objectivé les nuisances. Du reste, l'usage excessif de la piste 01 a récemment entraîné une énième condamnation.

Je laisse le débat politique puisque ce n'est pas moi qui l'ai porté, ce sont des bourgmestres MR. Par contre, dans leurs propos – que je fais miens –, l'exigence d'une objectivation des nuisances me paraît réelle. On ne peut pas porter une accusation à l'égard de l'aéroport de Zaventem si l'on ne connaît pas les incidences sonores. Et c'est possible, puisque il y a bien longtemps, certes, j'avais sollicité l'ACNAW qui a placé des sonomètres à La Hulpe, à Rixensart, à Grez-Doiceau pour vérifier le trafic aérien de Zaventem.

On a eu des surprises. Bonnes, mauvaises, très mauvaises. Preuve s'il en est, là aussi, que l'on a besoin d'un dispositif d'accompagnement. Vous en conviendrez avec moi, Monsieur le Ministre : il n'existe pas au niveau fédéral. C'est d'ailleurs, M. le Président peut le dire, une des grandes spécificités. La Wallonie a un plan d'exposition au bruit ; la Wallonie a pris des mesures – on peut encore les critiquer – pour les riverains. Mais enfin, je retiens bon an mal an que si l'on met 1 euro pour le développement des aéroports, on met 1 euro pour les riverains. Pardonnez-moi de résumer le propos, mais à peu de choses près, c'est comme cela.

Si l'on a fait toute cette politique, c'est parce que l'on s'est doté d'un organisme qui ne souffre d'aucune critique, qui n'est pas un service de l'administration ou du cabinet du ministre, mais qui est vraiment indépendant. Ce que je dis à l'égard du Fédéral pour l'aéroport de Zaventem ou pour le chemin de fer, je le dis aussi, bien sûr, pour ce qui nous concerne, à l'échelle des autoroutes ; peut-être pourrait-on trouver d'autres domaines qui justifieraient l'intervention d'une autorité de contrôle des nuisances sonores en Wallonie.

Et voilà pourquoi cette tentative est fondée, me semble-t-il, de fin de législature, puisque ici nous nous adressons à la législature future, reconnaissons-le. On ne sait pas quelle sera la politique ni ceux qui en seront responsables. Il me semble que, vu l'expertise, l'indépendance et la confiance que l'ACNAW a suscitées chez nos concitoyens, elle pourrait remplir ce rôle.

Vous allez me dire : « Leur expertise, notamment par la composition de l'ACNAW, est davantage sur le biais de l'aéroport. » C'est vrai, mais elle peut l'être aussi, puisqu'il s'agit bien sûr de relever des nuisances sonores avec différents dispositifs. Je pense qu'elle pourrait, et c'est le bon moment. Puisque vous allez compléter l'équipe, vous pourriez privilégier l'un ou l'autre profil qui répondrait aux missions que je viens de décrire.

Je ne veux pas être beaucoup plus long, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, parce que l'on est ici hors d'une polémique majorité-opposition. Il s'agit vraiment de construire un nouveau dialogue entre les besoins de développement économique, de transport – ils sont évidemment très grands – dans notre Wallonie et notre Belgique, si petite donc, qui concentre beaucoup de véhicules, de trafic, mais aussi qui doit amener les autorités à prendre les mesures qui s'imposent.

Pour cela, il faut qu'il y ait une autorité indépendante d'écoute, de contrôle et de recommandation. Et c'est le sens des amendements que nous déposons aujourd'hui.

Dernier point : vous allez me dire « Je n'ai qu'une partie de la compétence ». C'est vrai, mais vous avez la chance de représenter tout le Gouvernement. Vous avez ici une représentation à la proportionnelle des élus du Parlement. Soit vous nous indiquez – ce que je comprendrais aisément – que vous souhaitiez mener une concertation avec vos collègues, et dès lors, Monsieur le Président, rien ne nous empêche de différer à 15 jours le vote, le temps pour le ministre – ce que je comprendrais aisément – de prendre les contacts. Il pourrait peut-être même modifier nos amendements – peut-être les rédigerait-il mieux que nous, quoique nous avons un excellent collaborateur. Soit vous pensez que sur certains points qui sont de compétence strictement régionale – les routes –, notre intervention est totalement légitime et ne suppose pas qu'il y ait un besoin de concertation plus importante.

Pour le reste, cela voudrait dire que je ne prends rien et je me limite aux aéroports dans les « nuisances classiques » qui sont les nôtres, sans même penser à celles du Fédéral. Là, je pense que vous décevriez un grand nombre de riverains, et j'ose dire que vous nous mettriez dans l'embarras. Nous n'aurions plus qu'un décret mécanique, rustine de ce qui ne va pas, sans donner l'envolée que nous souhaitons donner à

l'ACNAW, preuve de la confiance qui est la nôtre vis-à-vis de cette autorité.

J'espère avoir au moins sensibilisé nos collègues à cette problématique.

M. le Président. – La parole est à Mme Mauel.

Mme Mauel (MR). – J'aimerais me joindre à mon collègue, M. Antoine, au moins en ce qui concerne les vœux de la nouvelle année.

Concernant le projet, nous avons vu tout au long de cette législature l'importance de la thématique des nuisances sonores aéroportuaires, notamment avec les nombreuses auditions auxquelles nous avons pu assister au sein de cette commission, par exemple pour le renouvellement du permis d'environnement pour l'aéroport de Liège.

Cette thématique a également fait beaucoup d'écho auprès du citoyen, puisque nous avons analysé également quelques pétitions sur le sujet. Ce projet de décret va surtout donner un élan supplémentaire à l'ACNAW grâce à la mise à disposition d'un attaché permanent provenant du SPW Mobilité et Infrastructures qui sera chargé de l'assistance administrative et technique de l'autorité.

Nous pouvons également souligner positivement la facilitation des désignations des membres en permettant davantage de souplesse pour la spécialiste des gênes et des nuisances sonores.

Enfin, nous, au groupe MR, applaudissons le renforcement de l'indépendance de l'ACNAW par la clarification et l'élargissement des incompatibilités. Le décret actuel ne permet pas à un membre de l'ACNAW d'être membre d'une association de défense de l'environnement, ce qui n'a plus beaucoup de sens si l'on est membre sympathisant, sans être quotidiennement actif dans cette thématique.

Cette incompatibilité est désormais précisée, et ne vaudra que pour les membres exécutifs membres du CA employés par ces associations.

Enfin, afin de donner davantage de logique, ces incompatibilités seront étendues aux membres en fonction du personnel d'une compagnie aérienne, aux membres du CA et du personnel de la SOWAER, ainsi qu'aux membres du personnel d'une société d'acoustique ayant un intérêt dans le secteur aéroportuaire wallon. Cette actualisation de ce décret et de l'ACNAW pousse à soutenir ce texte avec force.

Pour terminer, pour répondre encore une fois à l'intervention de mon collègue, M. Antoine, je précise qu'il est nécessaire que l'ACNAW reste dans le champ de compétence du ministre. Ce n'est pas à lui de se prononcer et de prendre des initiatives en ce qui concerne les nuisances, qu'elles soient aéroportuaires,

ferroviaires ou autoroutières. Il serait plus utile de venir vers la ministre Tellier qui lutte plus spécifiquement contre ce phénomène.

M. le Président. – La parole est à M. Witsel.

M. Witsel (PS). – Comme Mme Mael et M. Antoine, je vous souhaite à tous et à toutes une excellente année 2024.

Les aéroports de Liège et Charleroi constituent des pôles importants pour le développement tant économique que social. Afin que ces aéroports se développent dans le respect de l'environnement et des riverains et que leur cadre de vie soit préservé, le Gouvernement a mis en place un programme d'accompagnement.

Le 8 juin 2001, le Gouvernement wallon a institué l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en Région wallonne dans cet objectif.

L'existence de cette autorité est importante dans la mesure où elle permet de maîtriser les nuisances sonores générées par les activités aéroportuaires ainsi que leur impact sur l'environnement.

Ce projet de décret va faciliter le recrutement de nouveaux membres de l'ACNAW afin d'optimiser son fonctionnement et de renforcer davantage son indépendance.

Il officialise aussi la mise à disposition d'un agent de niveau A du Service public de Wallonie afin d'assurer la continuité des missions de l'autorité.

Je salue le fait que ce projet de décret élargisse le nombre d'acteurs publics du secteur aéroportuaire pouvant solliciter un avis auprès de l'ACNAW et qu'il permette désormais à la SOWAER de transmettre d'initiative à l'ACNAW des renseignements en sa possession.

Il est très important que ces différents acteurs puissent travailler de manière plus étroite afin que les objectifs poursuivis en matière de lutte contre les nuisances sonores soient mieux rencontrés.

Enfin, je salue également la volonté de simplifier et d'améliorer la composition de l'ACNAW. Le décret va élargir le panel de profils professionnels pouvant y être candidats, mais ajoute aussi de nouvelles incompatibilités à la qualité des membres de l'ACNAW afin de préserver son indépendance et celle de ses membres.

Notre groupe soutiendra ce décret.

M. le Président. – La parole est à M. Clersy.

M. Clersy (Ecolo). – À mon tour, je vous adresse mes meilleurs vœux pour l'année 2024.

Monsieur le Ministre, je vous remercie pour les éléments de votre exposé introductif. C'est un sujet sur lequel on a pas mal échangé dans cette commission.

L'ACNAW est un organe important dans la galaxie administrative wallonne. C'est en s'inspirant du modèle français de l'ACNUSA que l'ACNAW a été créée en 2001 par un décret wallon important qui a institué une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Wallonie. Sa mise en place a été effective en 2002, il y a un peu plus de 20 ans.

C'était un acte important qui constituait, à n'en point douter, une avancée notable à l'époque parce qu'il renforçait les droits des riverains des aéroports wallons et leur assurait de facto une meilleure protection, notamment en garantissant l'indépendance de cet organe.

Fin 2019, nous avons eu le plaisir de recevoir le président de l'ACNAW dans le cadre d'une audition. Il nous a indiqué que la Wallonie faisait figure de pionnière à l'échelon mondial puisque, avec son homologue française de l'ACNUSA, elle représentait l'une des deux seules autorités indépendantes de contrôle mises en place en Europe. C'est quelque chose qui mérite d'être souligné.

Comme vous l'avez rappelé dans votre exposé introductif, l'ACNAW remplit plusieurs missions importantes. Outre la formulation d'avis ou de recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit des aéroports et à la maîtrise des nuisances sonores, l'ACNAW peut également interpellier des autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles. C'est un point tout à fait central. Elle peut en outre donner un avis sur toute question relative aux nuisances sonores aéroportuaires soumise par les citoyens.

Chaque année, l'ACNAW publie un rapport annuel. Depuis quelques années, le mot d'introduction du président est particulièrement incisif et pointe plusieurs difficultés majeures qui entravent aujourd'hui le bon fonctionnement de cet organe.

Les constats interpellent. Vous les connaissez, Monsieur le Ministre, c'est d'ailleurs l'objet du décret que vous nous soumettez aujourd'hui. Dans son dernier rapport, l'ACNAW indiquait : « Tout travail de fond reste aujourd'hui cependant exclu dans ces conditions, et le traitement des plaintes et demandes des riverains subit de très importants retards. »

Ce qu'il faut savoir, si l'on en vient à ces éléments problématiques, c'est que si l'ACNAW a écrit cela, c'est parce qu'aujourd'hui l'ACNAW a une équipe qui compte sept membres – enfin plus vraiment – mis en place pour une durée de quatre ans. Ce sont des mandats renouvelables. La quatrième équipe a été mise en place le 8 janvier 2015 et son mandat arrivait à expiration le

8 janvier 2019. En outre – c'est pointé dans les motivations de votre décret –, depuis 2018, ses effectifs ont diminué à la suite notamment du non-remplacement du président et des membres démissionnaires ou, le cas échéant, du décès d'un membre.

L'équipe est donc passablement décimée depuis quatre ans et le renouvellement s'est en effet heurté à des difficultés liées aux profils qui sont recherchés pour compléter l'équipe. Un des points positifs du texte qui nous est soumis est à trouver dans les précisions que vous avez apportées à l'article 2 et nous espérons qu'ils permettront de rencontrer cet écueil et de renouveler enfin l'équipe de l'ACNAW.

J'ai une première question, assez similaire à celle de M. Antoine. Quel est votre calendrier de travail dans le cadre de ce renouvellement ? C'est une question d'autant plus prégnante que vous dites dans votre décret que vous voulez faire coller les mandats de ces équipes à l'échéance des mandatures politiques. Donc, comment allez-vous mettre cela très concrètement en œuvre ?

Et puis, le second élément qui aujourd'hui fait dire au président de l'ACNAW qu'aujourd'hui, l'ACNAW ne répond plus à ses missions légales, c'est le fait que depuis mai 2021, l'attaché permanent n'a pas été remplacé. Dans son rapport, l'ACNAW écrit encore une fois : « Il résulte de ces circonstances que l'autorité a dû renoncer à certaines vérifications qu'elle effectuait systématiquement auparavant. »

Là aussi, l'article 3 que vous proposez de modifier dans ce décret va mettre fin à une situation complètement chaotique. C'est vraiment capital, car depuis près de quatre ans, l'ACNAW n'est plus en mesure d'assumer ses fonctions légales.

L'attaché permanent est en effet un élément important. C'est l'élément de continuité finalement entre les équipes. C'est la seule personne qui travaille à temps plein au sein de cet organe. C'est lui qui reçoit les courriers qui viennent soit des acteurs du secteur aéroportuaire, soit des riverains qui font part de leurs inquiétudes. Il prépare aussi les dossiers pour le travail de l'autorité.

Encore une fois, je suis très satisfait qu'une solution intervienne, mais je ne m'explique toujours pas pourquoi il a fallu attendre autant de temps pour que cette solution soit mise sur pied. Autant sur le renouvellement et les profils de l'équipe, je comprends tout à fait que ce n'était pas évident de préciser les choses, autant je ne m'explique pas pourquoi on a mis aussi longtemps. Vos éclaircissements sur la question sont cependant les bienvenus. Voilà pour le décret en tant que tel.

Il reste cependant pas mal de questions autour de l'avenir du rôle que l'on entend faire jouer à l'ACNAW dans son rôle tout à fait central de protection des

riverains des aéroports et que ce décret ne résout que très partiellement.

Le premier de ces éléments concerne le fonctionnement de l'ACNAW. Depuis 2020, l'autorité s'est vu imposer une diminution du nombre de ses réunions et afin de compenser partiellement le départ de l'attaché permanent, l'autorité a obtenu votre accord afin d'organiser mensuellement trois réunions supplémentaires, ce qui permet de traiter une partie des dossiers les plus urgents.

J'ai une question sur ce volet très technique, mais qui, à mon avis, permet à l'ACNAW de fonctionner pleinement. Ce nombre de réunions est-il suffisant pour permettre à l'ACNAW d'assurer ses missions ? Pourquoi, de manière principielle, limite-t-on le nombre de réunions de cette instance ? Ne conviendrait-il pas de faire sauter ce verrou ? Ensuite, pourquoi une entité, que l'on présente comme indépendante, ne peut-elle pas fixer en toute indépendance le nombre de réunions qui lui sont nécessaires ?

Un autre point que je souhaite aborder concerne très directement les riverains victimes des nuisances sonores aéroportuaires. Quand vous discutez avec eux, si pas mal d'entre eux connaissent la SOWAER, ils sont beaucoup moins nombreux, force est de le constater, à avoir connaissance de l'existence de l'ACNAW. C'est d'autant plus dommage que, sur le terrain, les problématiques sont parfois aiguës. On ne va pas ici refaire le débat des retours d'avions en dehors des heures d'exploitation, notamment à l'aéroport de Charleroi, des changements de trajectoire, de l'absence de sanctions dissuasives pour les compagnies contrevenantes. Je sais que vous y travaillez, mais je pense que le temps presse pour que vous reveniez devant nous et devant le Gouvernement avec des propositions.

Il y a également un arrêté sanction, qui est complètement obsolète concernant les compagnies qui sont contrevenantes.

Quand vous allez sur le site de l'ACNAW, quand je dis qu'à un moment il y a un problème de lisibilité et que les riverains ont connaissance de la SOWAER et pas de l'ACNAW, je vous invite à ouvrir les deux sites. D'une part, vous avez le site de la SOWAER qui présente quand même pas mal de qualités notamment esthétiques et qui s'est renforcé au terme d'un travail qui a été mené par la SOWAER. D'autre part, quand vous ouvrez le site de l'ACNAW, un élément apparaît en rouge, que je vous lis : « Avertissement. La fonction d'attaché permanent n'étant actuellement pas assurée et la composition de l'autorité étant réduite, le traitement des demandes pourrait s'avérer plus long. » Il est évident que cette situation conduit pas mal de riverains à ne pas déposer de plainte. Je crois que vous en êtes pleinement conscient.

Cela ne va vraiment pas dans la manière dont l'ACNAW est présentée à travers ces investissements, qui correspondent cependant à la réalité des faits. Ce n'est pas une invention de la part de l'ACNAW.

J'étais très interpellé quand le président de l'ACNAW était venu lors des auditions fin 2019. Il disait lui-même que ce ressenti que j'avais de cette méconnaissance qu'avaient les riverains de l'ACNAW se traduisait dans les chiffres. Il nous indiquait que l'ACNAW recevait moins de plaintes que la SOWAER. C'est plutôt un sacré paradoxe que ce soit finalement l'autorité chargée du développement des aéroports qui réponde à la majorité des plaintes des riverains, alors qu'une autorité neutre et indépendante est mise en place.

Ma seconde question est : quelles sont aujourd'hui les mesures que vous comptez prendre afin de mettre fin à cette situation qui est un peu interpellante ? La gouvernance de la gestion des plaintes est une question qui doit être au centre de nos préoccupations, car elle pose question tout simplement pour pas mal de riverains. Elle pose des questions en termes d'indépendance, mais aussi de lisibilité.

Lors de son passage en audition devant cette commission, le président nous disait qu'une réflexion avait été entamée, précisément sur la question de la modernisation du site web, de façon à le rendre plus facile d'utilisation et à essayer de le faire connaître, pour reprendre les paroles de M. Audrit. Qu'en est-il ? Où en est ce dossier ? A-t-on des estimations ? Va-t-on avancer de ce côté ? C'est un élément très important. Le président disait qu'il avait sollicité le SPW pour faire des estimations, mais que, de son côté, il n'avait pas connaissance d'avancées éventuelles sur les demandes qu'il avait formulées.

Plus globalement, ne devrait-on pas redéfinir les missions de la SOWAER et de l'ACNAW dans leur rôle de protection des riverains, parce que je crois qu'il y a une confusion aujourd'hui ?

Je ne vais pas vous dire que l'on va y arriver d'un simple claquement de doigts. Je ne le crois pas, on est à quelques mois de la fin de la mandature. Par contre, il serait intéressant que l'on puisse éventuellement préparer le terrain et analyser ce qui se fait ailleurs en la matière.

À ce propos, je disais tout à l'heure que l'ACNAW était née sur base du modèle français de l'ACNUSA, mais avec aujourd'hui deux évolutions qui sont complètement différentes. Au départ, l'ACNUSA a un modèle de fonctionnement très semblable à celui de l'ACNAW, mais l'ACNUSA a continué de grandir. Ils sont partis dans une direction différente et ils ont une *scope* d'action qui est beaucoup plus large.

Contrairement à mon collègue Antoine, je crois qu'il faut garder la spécificité des aéroports et peut-être

l'étendre à des problématiques environnementales autres que le bruit, comme le fait l'ACNUSA, mais je crois qu'il y a une spécificité aéroportuaire, sans minimiser les éléments que vous avez soulevés sur le bruit lié à d'autres matières.

Par contre, intellectuellement, l'idée de préparer le terrain pour la mandature prochaine sur ce volet me semble extrêmement intéressante. L'ACNUSA dispose notamment de missions pour émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales sur et autour des aéroports, au-delà du bruit, ce qui n'est pas le cas de l'ACNAW. L'ACNUSA doit également satisfaire un devoir d'information et de transparence, notamment vis-à-vis des riverains. Ce sont des missions qui, aujourd'hui, sont pour partie dévolues à la SOWAER.

Monsieur le Ministre, j'aimerais vous entendre sur ce modèle français puisque, comme je l'ai évoqué, le modèle d'ACNAW est historiquement basé sur le modèle de l'ACNUSA. Il y a sans doute des raisons historiques, qu'il serait intéressant de connaître et qui ont sans doute fait que les deux modèles ont évolué de manière assez différente. J'aurais aimé avoir votre avis sur cette question et sur ce modèle français, d'autant plus que ce dernier, a priori, me semble intéressant, notamment par rapport à la transparence vis-à-vis du citoyen.

Soyons très clairs, je sais que cela ne fait pas partie des éléments contenus dans la DPR, mais, encore une fois, je pense que l'on peut faire un pas en avant pour préparer ce travail. Je crois d'ailleurs qu'il ne serait pas inintéressant que les administrations ou votre cabinet puissent rencontrer l'ACNUSA pour analyser ce modèle.

Je suis tombé par hasard sur des informations sur le site de l'ACNUSA, qui regorge d'informations intéressantes, et j'ai appris récemment qu'elle ne sanctionnait pas les compagnies contrevenantes sur la base de dépassement sonométrique, mais sur la base du non-respect des trajectoires parce que la contestation est beaucoup plus facile pour un dépassement de x décibels. Si vous prenez une trace radar, elle ne peut pas être interrogée.

Je vous soumetts l'idée puisque je sais que vous êtes en réflexion sur la révision du décret sanction. C'est peut-être une base intéressante, sans que je n'aie pu l'analyser plus avant.

Un dernier élément sur lequel je crois qu'une réflexion doit se poser, c'est la question budgétaire puisque si, à ce stade, le budget de l'ACNAW est de 54 000 euros, si j'en crois le rapport d'activité paru dernièrement, en 2003, 350 000 euros étaient dévolus à cet organisme. Il est un peu paradoxal de constater que nos aéroports se sont développés avec une croissance certaine, tant du côté de Liège que de Charleroi, et que

les moyens affectés à l'autorité indépendante de contrôle sont restés limités. Si l'on pose la question des compétences potentiellement élargies de l'ACNAW, en corollaire, il faut aussi poser la question budgétaire.

Quelle est votre analyse politique et comment comptez-vous, d'ici à la fin de la mandature, préparer ce débat futur ?

Sur la proposition de report du décret, je vous ai dit à quel point j'étais satisfait qu'une solution intervienne par rapport à la question de l'attaché permanent et que, selon moi, il est urgent qu'on le vote. Soyons bien clairs, cela n'empêche pas une réflexion future, les uns et les autres s'étant positionnés, mais je crois que l'on ne peut plus attendre parce que l'ACNAW dit elle-même qu'elle ne peut pas fonctionner. Donc, ne retardons pas l'adoption de ce décret, quelle que soit notre appréciation.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Je vais essayer de reprendre les choses dans l'ordre et commencer par l'intervention de M. Antoine, ce qui me permettra de répondre en partie aux questions de M. Clersy.

Tout d'abord, en ce qui concerne la première question sur le rôle de présidence de l'assemblée et donc le rôle central de quelqu'un émanant de la magistrature. Vous avez vous-même compris la raison pour laquelle on assouplissait les mesures. Après, si l'on arrive néanmoins à garder un magistrat à la présidence, c'est très bien. Les conditions que l'on impose le permettent toujours ; il faut être clair par rapport à cela. Le but est vraiment de pouvoir compléter le plus rapidement possible l'ensemble des membres parce qu'il y a tout de même un manque assez criant.

Je vais d'ailleurs profiter de cette prise de parole pour remercier l'ensemble des membres de l'autorité pour leur investissement. Il faut s'en rendre compte : sur ces dernières années, ils étaient parfois trois, parfois deux à certains moments, à travailler sur les différentes problématiques qui leur étaient soumises. Ils ont participé à 40 réunions en 2021, 54 réunions en 2022 et 51 réunions en 2023. Cela démontre bien l'urgence. Je suis évidemment en phase avec les propos de M. Clersy : il est urgent d'agir et de remettre l'ACNAW dans des conditions optimales pour qu'elle puisse répondre à ses missions de base.

Cela me permet de rebondir sur l'élargissement des missions. Le but est ici de répondre aux demandes de l'ACNAW. Cela fait quelques années qu'ils essaient de tirer la sonnette d'alarme dans leurs rapports. Il a fallu prendre le taureau par les cornes et répondre à leurs demandes pour qu'ils puissent travailler dans les

conditions correctes. C'est vraiment le rôle de la modification de ce décret.

Concentrons-nous sur ces missions de base. Pour la suite, vous avez compris que je ne soutiens pas les amendements en ce qui concerne l'élargissement des missions. J'ai aussi entendu que vous avez retiré ces propositions d'une proposition de décret que vous pouvez bien évidemment laisser à l'agenda. Elles seraient analysées par la suite et l'on pourra sans problème en discuter en temps utile.

Ici, il est urgent de compléter les éléments liés à l'ACNAW et puis on verra pour la suite. Gérons l'urgent et rendons efficace l'outil pour les problèmes liés aux nuisances aéroportuaires. On verra, dans un second temps, pour les problèmes divers que vous avez pu évoquer.

Au niveau des questions de planning, l'attaché-juriste est déjà en fonction tandis que l'engagement de l'attaché permanent pourra être lancé rapidement. Une fois que l'adoption du décret sera réalisée, on pourra publier l'appel à candidatures pour pourvoir à ce poste. Cet emploi est déjà prévu au plan de personnel ; les moyens sont donc d'ores et déjà disponibles. Il faut lancer la procédure d'engagement. Dès que l'on aura adopté l'AGW qui opérationnalisera ce décret au niveau du Gouvernement, on pourra lancer l'ensemble des procédures.

Concernant le bruit relatif aux autres types d'infrastructures, il existe déjà des mesures réalisées par le SPW MI le long du réseau autoroutier. Je vous invite à interroger le ministre compétent si vous voulez plus d'informations sur l'objectivation des nuisances qui peuvent être faites le long de l'autoroute.

Au niveau des questions et des remarques de M. Clersy, je suis évidemment en phase avec la volonté d'avancer pour permettre à l'ACNAW de travailler. Je vais simplement vous rappeler que je ne suis ministre que depuis deux ans. J'ai pu régler un problème qui était régnant depuis de nombreuses années ; vous l'avez vous-même souligné et je ne peux que m'en féliciter. Cela permettra, je l'espère, de travailler dans les conditions sereines. On se doit d'avoir un organisme indépendant qui puisse travailler sereinement. C'est tout l'objet de ce décret. Je suis donc vraiment content que l'on puisse avancer en la matière.

Au niveau des questions de planning, je pense avoir répondu à la question de M. Antoine.

Sur la question de limitation du nombre de réunions et la dérogation que je donne assez régulièrement pour organiser, il n'a jamais été dans notre volonté de limiter ou brider le travail de l'ACNAW, il faut être clair aussi. Pourquoi avait-il été décidé, durant la précédente législature, d'imposer cette limite du nombre de réunions ? C'était dû à des débordements financiers liés aux moyens qui étaient disponibles pour organiser les

différentes réunions. C'est comme cela qu'un cadre a été défini. On n'a jamais empêché l'ACNAW de travailler dans des conditions qui étaient je ne peux pas dire correctes, parce qu'ils n'étaient pas en nombre, mais en termes de moyens financiers on ne les a jamais bridés. Toutefois, on a voulu cadrer pour éviter des débordements que l'on avait pu connaître par le passé.

Au niveau de la question sur le site internet, l'ACNAW a bien bénéficié d'un budget pour la modernisation de son site. Les moyens sont encore disponibles en 2024 en moyens de paiement. Cela signifie probablement que la finalisation de la modernisation du site se terminera cette année. Quand vous allez sur le site et que vous voyez la note d'attention en rouge que vous avez pu lire, j'espère que l'engagement de l'attaché permanent permettra de résoudre tous ces problèmes.

Vous avez souligné le rôle essentiel de ce job. L'idée est bien de structurer cet attaché permanent dans le cadre de ce décret pour permettre à l'ACNAW de travailler. On reste donc bien attentif à cela.

Par rapport à la réflexion de ce que l'on veut faire de l'ACNAW dans le futur, on se doit d'être une chambre de réflexion, surtout ici au niveau du Parlement. On se doit de pouvoir réfléchir aux missions et à l'évolution des missions données aux différents organismes qui ont été créés. Cependant, ici, l'objet du décret est surtout de pallier l'urgence et le cri d'appel de l'ACNAW pour travailler dans de bonnes conditions. Après, rien n'empêche de continuer à avoir une réflexion pour essayer de réfléchir au rôle que l'on veut donner à l'ACNAW et pourquoi pas avoir un impact direct sur la prochaine Déclaration de politique régionale. Il ne vous aura pas échappé qu'il n'y a pas d'élément dans la Déclaration de politique régionale aujourd'hui qui cadre cette évolution. Ma responsabilité, en tant que ministre des Aéroports, est de répondre à la situation d'urgence de l'ACNAW.

Je suis heureux de pouvoir répondre à cela et j'espère que cela se traduira dans les faits assez rapidement, par un renouvellement complet des membres de l'ACNAW et aussi par l'engagement de l'attaché permanent, qui permettront d'avoir un fonctionnement le plus optimal possible pour un organisme d'importance pour la politique aéroportuaire wallonne et qui participe à l'équilibre que l'on a toujours recherché.

M. le Président. – La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – J'entends que le ministre s'en tient strictement à son texte et me renvoie – ce qui me chagrine, évidemment – à la prochaine législature. M. Clersy n'a pas fait autre chose.

J'en déduis malgré tout que, dans leur réponse, personne ne conteste aujourd'hui qu'il y a des embarras sonores le long des voies rapides et autoroutières

wallonnes, et qu'il en existe à coup sûr le long des lignes de chemin de fer. Aujourd'hui, nous n'avons pas, d'une autorité indépendante, la capacité de pouvoir valider ces niveaux sonores et de vérifier s'ils dépassent ou non un certain nombre de législations. C'est donc un manque évident.

Je le regrette. En effet, je pense que nous avons la capacité de le faire. Bien sûr, cela a nécessité une adaptation des moyens financiers et du personnel, mais c'est la capacité exécutive du Gouvernement.

Monsieur Clersy, je vous le dis avec infiniment d'amabilité : venir dire qu'il y a urgence et que l'on ne peut pas attendre 15 jours, avec tout le respect que je vous dois, on a bien entendu que, quand bien même ce décret est voté, il faudra un arrêté du Gouvernement wallon qui franchisse les trois lectures et une publication pour pouvoir recruter l'agent concerné.

Convenons avec vous que c'est une réponse politique. Elle peut s'entendre, mais elle n'est pas fondée puisque rien n'empêcherait, bien sûr, que le Gouvernement avance déjà sur sa première lecture de l'arrêté. De toute façon, dans 15 jours, et puis dans le mois, ce décret serait voté et vous pensez bien que nous ne ferons pas la moindre obstruction sur le sujet.

Vous ne m'en voudrez pas de dire que l'urgence est d'autant moins fondée que, pardonnez-moi, ce n'est pas l'opposition qui est responsable des cris de détresse de l'ACNAW. C'est le Gouvernement, c'est son ministre. Ce n'est pas la première fois que, dans les rapports de l'ACNAW, il y a une impatience considérable de ne pas pouvoir disposer des moyens nécessaires, malgré le fait – le ministre l'a rappelé et je l'en remercie – que l'autorité a continué à travailler. Pour connaître l'un ou l'autre de ses membres, ce sont des personnes vraiment expertes, compétentes, disponibles et qui ont vraiment honoré mieux que personne le mandat qui était le leur et que nous leur avons confié, que ce soit par le passé ou plus récemment.

Deuxièmement, vous n'avez pas répondu, Monsieur le Ministre, puisque vous vous en tenez aux aéroports. Puis-je tout de même rappeler que votre décret concerne le suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne ? Ce ne sont donc pas les nuisances des aéroports de la Région wallonne. C'est une sémantique qui a toute son importance. Je le dis, puisque, ayant occupé très modestement votre place pendant une beaucoup plus longue période, j'avais fait installer, bien sûr avec la SOWAER et en plein accord avec l'ACNAW, des sonomètres pour pouvoir apprécier ce qui se passait sur notre territoire wallon en fonction de Zaventem.

Je voulais vous entendre parce que, dans ma province, c'est votre parti qui est monté le plus haut aux barricades et qui, de surcroît, a désigné une coupable. Nous ne l'avons jamais fait ; nous nous sommes

contentés de demander à Mme Tellier de pouvoir disposer de sonomètres, que ce soit via l'ACNAW ou via la SOWAER, pour objectiver.

Vous avez votre famille politique et vous étiez en réunion hier, Monsieur le Ministre, avec tous ces bourgmestres. D'ailleurs, l'une d'entre elles – et non des moindres – sera tête de liste au Fédéral, c'est une des figures de proue de la contestation qui avait désigné urbi et orbi la ministre Tellier comme étant la responsable. Je n'entre pas dans ce débat. Ce que je regrette c'est que nous ne disposions pas, à l'égard de l'autorité fédérale, de relevés objectifs, non discutables, qui puissent, dans le cadre de l'enquête publique même si elle est mal agencée – c'est le moins que l'on puisse dire – faire entendre la voix wallonne.

Ma question est donc très simple : allez-vous ordonner que l'on place des sonomètres ? Allez-vous répondre à l'attente des bourgmestres libéraux ? Il n'y a pas que les libéraux. Je veux être complet : dans leur collège figurent aussi d'autres formations politiques. Je ne voudrais pas être désobligeant à l'égard du PS ni à l'égard des Engagés, ni même parfois des écolos puisqu'ils sont parfois membres de ces majorités.

Allez-vous entendre leurs protestations et allez-vous disposer de sonomètres, ce qui permettrait à la SOWAER ou pour le moins à l'ACNAW de préciser le niveau sonore ? Parce que, pour le citoyen, que le bruit vienne de Charleroi, de Liège ou de Zaventem dans le Brabant wallon, c'est toujours beaucoup de bruit, trop de bruit.

Je considère que nos concitoyens doivent être traités de manière équitable, quelle que soit la source. Le décret dit bien « en Région wallonne ». Ma question est très simple : allez-vous, oui ou non, disposer de sonomètres là où des amis de votre parti politique, ainsi que d'autres, en réclament à tue-tête depuis maintenant de nombreuses semaines ?

Troisièmement, on a compris que, aujourd'hui, l'ACNAW, tant bien que mal, continue à travailler. Il y a déjà un permanent détaché présent, mais il faudra recruter l'autre. Qu'est-ce qui vous a empêché de ne pas le recruter plus tôt ? Puisque quand je vous écoute, vous nous dites : « Les moyens étaient prévus ». Pourquoi ne les a-t-on pas pourvus, alors même que le rapport le réclamait très largement et de manière répétée en la matière ?

Pour ce qui concerne l'expérience, on voit les avis qui demandent au minimum cinq ans, cela me convient. Si vous acceptez un petit trait d'humour, comme je suis juriste avec 10 ans d'expérience, je pourrais, au terme de mon mandat parlementaire, être candidat. Je pourrais l'être. Je ne crois pas que l'on me choisirait malheureusement. C'est triste. Je ne sais pas d'ailleurs pourquoi, mais bon, c'est ainsi fait. Mais je regrette et

vous avez été très correct dans votre réponse en me disant que cela n'empêche pas.

Cependant, j'aurais voulu que vous me disiez quand même que vous alliez privilégier un candidat magistrat. Le texte le permet, mais vous ne l'avez pas dit. Et j'ai vraiment la profonde conviction, quelle que soit la personne choisie, qu'un magistrat aura une autorité supérieure à n'importe quel juriste : que ce soit votre voisin qui a exercé la compétence et qui a été avocat de surcroît, ou votre serviteur, je pense que nous n'aurons pas la même autorité.

Allez-vous quand même privilégier un magistrat ou une magistrate ? Au passage, nous ne sommes pas étendus sur la présence de genre. Ce serait quand même bien aussi, notamment à l'égard des nuisances sonores, que des femmes soient représentées au sein de l'ACNAW. Je ne vais pas allonger la liste des amendements parce que l'on croirait que je veux vous embêter et là n'est pas l'objectif, mais je trouve regrettable que l'on n'ait peut-être pas eu ce réflexe-là aussi.

Comme l'ACNAW a de grosses difficultés, je ne voudrais pas qu'à cause de cet élément-là encore, pendant des mois, on ne trouve pas la femme nécessaire. Mais à titre personnel, je trouve qu'elles auraient tout à fait leur raison d'être, parce que les femmes ont peut-être une acuité plus particulière à ce problème que d'autres en la matière.

Monsieur le Ministre, sommes-nous heureux de voir ce texte ? Oui, mais c'est un bonheur vraiment minimaliste. Pour faire bref, si vous me pardonnez une comparaison assez facile, vous regonflez les pneus du vélo ACNAW ; rien d'autre. C'est ce que j'ai dit. C'est un décret rustine. Mon collègue a cité les évolutions françaises, mais je pense que nous aurions pu vraiment, tel Serge Kubla à l'époque, œuvrer à être beaucoup plus ambitieux pour la lutte contre le bruit en Wallonie. Vous aviez l'opportunité de le faire en vous accordant peut-être une petite période de consultation. Vous ne l'avez pas voulu.

Et même sur les aéroports, j'attends de vous une réponse parce que l'on ne peut pas crier au loup dans la presse du Brabant wallon et se taire en commission. Il y aurait quelque chose qui me paraîtrait un peu curieux dans l'expression politique de certains, mais nous espérons que nos amendements – et ils sont soumis au vote – soient retenus pour partie, voire totalement, parce qu'ils sont fondés. S'ils ne le sont pas, on ne va pas non plus brûler ce que, par ailleurs, j'ai rappelé comme étant une pièce essentielle de la politique aéroportuaire en Wallonie. Nous voterons « oui », mais vraiment sans grande conviction, parce que je pense qu'il y avait une occasion qui se présentait.

Monsieur le Ministre, vous aviez déposé un décret, c'est vrai, en juin 2023. Cependant, convenons que l'on

aurait pu exiger le débat sur cette proposition de décret, encore que l'agenda du dernier trimestre de l'année dernière était fort chargé. Nous avons attendu votre texte – qui, reconnaissons-le, date déjà d'un certain temps – pour le croiser avec le nôtre. Il a fallu que l'on redépote les amendements qui n'étaient même pas joints, donc vous ne pouvez pas nous faire le reproche et, Monsieur Clersy, nous avons été très patients, tant à l'égard de l'absence de solution pour l'ACNAW – et ce n'est pas de notre faute – que de notre texte. Si le texte du ministre était venu plus tôt, nous aurions pu examiner plus tôt nos propositions d'amendements. Nous n'avons fait que notre travail, dans le strict respect de notre règlement d'assemblée.

M. le Président. – La parole est à Mme Mauel.

Mme Mauel (MR). – Oui, juste une seconde pour dire que là où je donne raison aux différents intervenants, c'est sur le fait que l'ACNAW est en perte de vitesse, d'où le besoin – et le ministre s'y attelle – d'assouplir les modalités d'accès et le rôle d'attaché permanent pour donner un nouveau souffle.

Concernant Zaventem, parce que M. Antoine le mentionne, il est regrettable que la ministre Tellier ait surtout largement traîné dans la communication de l'information concernant les modalités de l'enquête publique pour le permis d'environnement de Brussels Airport.

M. le Président. – La parole est à M. Witsel.

M. Witsel (PS). – C'est simplement pour remercier M. le Ministre pour son exposé et pour les réponses qu'il a pu apporter.

M. le Président. – La parole est à M. Clersy.

M. Clersy (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse.

Je crois que ce décret, vous l'avez dit vous-même, répond à deux problèmes, essentiellement techniques, mais qui sont des problèmes techniques importants si l'on veut continuer à renforcer la protection des riverains en Wallonie contre les nuisances sonores à travers l'autorité indépendante qu'est l'ACNAW.

On a en effet une réponse sur le court terme.

Je voulais dire au collègue Antoine que mon propos sur l'urgence ne se voulait pas polémique. Je ne doute pas que vous avez compris qu'il y avait une certaine urgence, parce que cela fait quatre ans – ce n'est pas la seule responsabilité du ministre Dolimont – que certains riverains, qui vivent sur le terrain des situations infernales, attendent que l'autorité indépendante joue pleinement son rôle. Ce n'est pas un leurre. Il y a urgence parce que cela fait quatre ans qu'il y a un suivi de l'aveu même de l'ACNAW qui est devenu extrêmement pénible, au point que son président, dans

chaque rapport annuel, nous dit : « les missions légales ne sont plus complètement assurées. » Ce timing était long et il exige l'urgence.

Par ailleurs, Monsieur le Ministre, toute une série d'éléments dans la DPR visent à réduire les nuisances sonores autour des aéroports. Personnellement, cela me semble justifié que l'on puisse initier un travail afin de définir pas à pas le rôle et les compétences futures de l'ACNAW. Comme je l'ai dit, l'évolution du modèle de l'ACNUSA me semble intéressante à analyser, même si évidemment la taille des pays et le nombre d'aéroports ne sont pas du tout pareils. En tous les cas, il y a lieu aussi – je pense que l'on peut agir peut-être plus vite – de redéfinir les choses avec la SOWAER, parce qu'en termes de lisibilité et d'indépendance, c'est quand même difficilement compréhensible. Il y a plus de plaintes aujourd'hui des riverains qui arrivent à la SOWAER qu'à l'autorité indépendante chargée de cette mission. Là, on est vraiment face à un souci et à des réflexions des riverains qui disent : « Enfin ces gens sont jugés et parties. » Ce sont les riverains qui le disent, en disant que la SOWAER a une mission de développement des aéroports et en même temps elle répond à nos plaintes. Comment considérer qu'il s'agit d'une autorité indépendante ? Là, je crois qu'il y a quelque chose qui est difficilement compréhensible pour des gens qui vivent des situations sur le terrain, qui sont difficiles et il y a lieu sans doute de corriger le tir.

Je crois vraiment que l'on peut préparer le terrain maintenant pour aller plus loin si l'on veut vraiment que la Wallonie continue à se montrer pionnière, comme elle l'a été en 2002, en instaurant un modèle d'autorités indépendantes en matière de nuisances aéroportuaires en Région wallonne, qui n'existe – il faut bien le dire – aujourd'hui que dans deux pays en Europe. Si l'on veut continuer à être à l'avant-plan sur ce volet, on doit évidemment continuer à réfléchir sur la question et à donner à l'ACNAW les moyens de ses ambitions.

M. le Président. – La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – Je comprends que nos amendements soient scellés, je l'ai bien compris.

Au moins, que va faire le ministre par rapport aux plaintes répétées dans le Brabant Wallon ?

M. le Président. – Effectivement, dans votre intervention, il y avait une question au ministre, je lui donne la parole pour y répondre.

La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Il y avait une question qui n'était pas du tout en lien avec le débat, mais je veux bien y répondre si vous le souhaitez, il n'y a pas de soucis. Je reste évidemment à la disposition du Parlement.

Il faut peut-être rappeler les missions de l'ACNAW.

Vous avez cité le nom, eux-mêmes justifient que c'est l'outil pour contrôler et objectiver les nuisances des aéroports wallons, causées par le développement. Vous avez d'ailleurs explicité que cela avait été créé dans cet objectif pour essayer d'accompagner au mieux le développement des aéroports.

Il est clair qu'il y a une problématique assez importante en Brabant wallon à laquelle il faudra tenter de répondre. Néanmoins, jusqu'à preuve du contraire, le développement de l'aéroport de Bruxelles est une compétence fédérale et c'est au ministre en charge du dossier d'objectiver les nuisances sur l'ensemble du territoire belge. Ce n'est donc pas une question qui m'incombe et qui rentre dans ce débat.

M. le Président. – La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – Je peux comprendre l'embarras du ministre ou sa volonté de garder une belle unicité dans l'expression, même si elle a été ébréchée par certains de nos collègues, mais je suis désolé : c'est notre compétence. La Wallonie est aujourd'hui concernée par l'enquête publique. C'est à ce point vrai que les bourgmestres libéraux ont attaqué – pour ne pas dire autre chose – la ministre Tellier, qui n'avait ni mis tous les éléments à leur disposition ni traduit tous les documents pour que la population puisse réagir. Donc, disposer de relevés sonores indiscutables est une pièce essentielle de l'enquête publique sur laquelle vous allez devoir vous prononcer. Je n'en veux pas à la ministre Tellier parce qu'elle ne dispose pas de sonomètre, de la tutelle sur la SOWAER et d'une recommandation de l'ACNAW. Cela, c'est vous.

Pardonnez-moi, Monsieur le Ministre, mais ce sont vos supporters qui réclament le jeu, et vous ne donnez pas le ballon pour faire le match. C'est un peu facile d'incriminer d'autres personnes. Il est de votre devoir, avec la SOWAER et l'ACNAW, dont M. Clersy vient de dire, à très juste titre, qu'ils sont indépendants.... C'est cela, la force de l'ACNAW. Je les ai connus comme ministre, et vous ne pouviez pas leur faire la dictée, car ce sont eux qui rappelaient votre devoir. Cela, c'est très important. Vous pouvez donc les inviter à valider les niveaux sonores. Sans quoi, cela devient un contentieux très politique et non pas objectif par rapport à l'environnement. Là, votre responsabilité est engagée.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur Antoine, vous parlez de contentieux politique et vous amenez un débat tel que celui-là dans la discussion liée au décret. Vous l'avez dit vous-même, l'ACNAW est une entité indépendante. Donc, les inviter, on peut le faire, mais le feront-ils ? Ils feront encore ce qu'ils jugent utile par rapport à cela. Ils

considèrent que leur mission est dans le cadre du développement des aéroports wallons.

Je n'ai jamais dit que la problématique soulevée par les bourgmestres en Brabant wallon n'était pas une compétence wallonne. Ce que j'ai dit, c'est que ce n'est pas une compétence qui doit être traitée dans cette commission-ci parce que ce n'est pas dans mon chef de devoir prendre attitude par rapport à cela. Je vois bien le jeu que vous essayez de jouer. Ce n'est pas ici que l'on va régler ce problème. Vous avez une grande expérience politique et vous savez très bien ce que vous faites.

Le Gouvernement veillera au bien-être des riverains et habitants du Brabant wallon ou de tous ceux qui pourraient avoir un impact lié au développement de l'aéroport de Bruxelles. Je ne vais pas vous dire tout de suite que je vais demander à l'ACNAW de lancer une campagne de mesures en Brabant wallon parce que c'est contre-productif par rapport à la sortie qui est faite. Il faut aussi avoir les pieds sur terre, et je ne vais pas rentrer dans ce jeu.

Aujourd'hui, on discute d'un décret qui met à jour la situation de l'ACNAW pour remplir ses missions de base – j'ai rappelé dans quel cadre elles se trouvaient – et l'on restera dans le cadre de ce débat. Si vous voulez revenir à un autre moment pour discuter de ce point, il n'y a pas de problème.

M. le Président. – La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – Ce ne sont pas les pieds sur terre qu'il faut avoir, mais l'oreille dans le ciel. C'est cela, le vrai problème. Aujourd'hui, la Wallonie ne se donne pas les moyens, que ce soit le ministre ou sa collègue, d'objectiver en totale indépendance le relevé des nuisances sonores. Cela, c'est la vérité.

Pardonnez-moi, mais c'est quand même un peu fort de café – je le dis avec beaucoup de retenue à l'égard du ministre – qu'il me fasse le reproche, à moi, d'un combat politique. Moi, je ne me suis pas exprimé dans la presse. Ce qui a été dit, c'est sept bourgmestres libéraux qui ont désigné une personne et qui lui ont réglé son compte médiatiquement. Ce n'est quand même pas moi, je n'ai rien dit ! J'ai juste demandé que l'on objective le problème et je vous invite à le faire comme naguère j'ai pu le faire quand j'avais votre place. Je n'ai rien dit d'autre. Je n'ai rien dit d'autre !

Nous sommes bien dans le cadre du décret qui est le contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne. À cette occasion, je vous ai posé une question à laquelle vous n'avez pas répondu, c'est tout.

M. le Président. – Il y a une nouvelle demande d'intervention du ministre. Je lui rends une dernière fois la parole, et puis vous aurez une dernière fois la parole. Après, je mettrai fin – quelles que soient vos velléités d'intervention – à cette discussion.

La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – On verra après les éléments que je vous apporte maintenant.

M. le Président. – Non, c'est moi qui verrai, Monsieur le Ministre.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Le Parlement peut toujours répondre après moi. C'est juste cela, je ne fais qu'appliquer le règlement.

M. le Président. – C'est ce que j'ai rappelé.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Justement, vous dites qu'il n'y en aurait plus et je dis que ce sera en fonction de ce que je vais dire ici.

Je dis simplement que l'attitude politicienne est de faire croire que dans le débat ACNAW, on va pouvoir rentrer ces éléments pour objectiver les mesures. En effet, je pense que c'est important d'objectiver. Évidemment, l'ACNAW pourrait lancer des campagnes de mesures, mais il n'y a pas que ce moyen-là. Ici, on doit défendre l'intérêt des habitants de la Wallonie. Par conséquent, on pourrait très bien demander au SPW MI qui dispose aussi de sonomètres de pouvoir faire cette campagne de mesures. Il y a différentes possibilités, mais l'important est tout simplement de pouvoir objectiver. Faire croire que rentrer cette discussion dans le débat que l'on connaît maintenant, c'est une attitude politicienne.

M. le Président. – La « der des ders ». La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – Il n'en restera pas là, vous l'avez bien compris, Monsieur le Président. Il faudra quand même que le Gouvernement puisse retrouver l'expression d'une seule voix. Aujourd'hui, on fait beaucoup de bruit à l'extérieur entre les membres de la majorité qui n'ont pas le même discours – on l'a déjà entendu dans ce débat – et je trouvais que l'opposition avait eu beaucoup de modération par rapport à ce problème.

M. le Président. – Des amendements n° 1 à 6 (Doc. 1556 (2023-2024) N° 2) ont été déposés.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Examen et vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles du projet de décret modifiant le décret du 8 juin 2001 instituant une autorité

indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (Doc. 1556 (2023-2024) N° 1).

Art. 1^{er}

À cet article, des amendements ont été déposés :

- l'amendement n° 1 (Doc. 1556 (2023-2024) N° 2) par MM. Antoine et Collin ;
- l'amendement n° 2 (Doc. 1556 (2023-2024) N° 2) visant à insérer un article 1/1 par MM. Antoine et Collin ;
- l'amendement n° 3 (Doc. 1556 (2023-2024) N° 2) visant à insérer un article 1/2 par MM. Antoine et Collin.

Ces amendements ne font l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 1 (Doc. 1556 (2023-2024) N° 2) est rejeté par 8 voix contre 2.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des membres.

L'amendement n° 2 (Doc. 1556 (2023-2024) N° 2) visant à insérer un article 1/1 est rejeté par 8 voix contre 2.

L'amendement n° 3 (Doc. 1556 (2023-2024) N° 2) visant à insérer un article 1/2 est rejeté par 8 voix contre 2.

Art. 2

À cet article, un amendement n° 4 (Doc. 1556 (2023-2024) N° 2) a été déposé par MM. Antoine et Collin.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 4 (Doc. 1556 (2023-2024) N° 2) est rejeté par 8 voix contre 2.

L'article 2 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 3

L'article 3 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 3 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 4

À cet article, un amendement n° 5 (Doc. 1556 (2023-2024) N° 2) a été déposé par MM. Antoine et Collin.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 5 (Doc. 1556 (2023-2024) N° 2) est rejeté par 8 voix contre 2.

L'article 4 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 5

À cet article, un amendement n° 6 (Doc. 1556 (2023-2024) N° 2) a été déposé par MM. Antoine et Collin.

L'amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement (Doc. 1556 (2023-2024) N° 6) est rejeté par 8 voix contre 2.

L'article 5 est adopté à l'unanimité des membres.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret modifiant le décret du 8 juin 2001 instituant une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (Doc. 1556 (2023-2024) N° 1).

À l'unanimité des membres, la Commission du budget et des infrastructures sportives recommande l'adoption du projet de décret par l'assemblée plénière.

Confiance au président et au rapporteur

M. le Président. – À l'unanimité des membres, il est décidé de faire confiance au président et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. WITSEL À M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « L'ACCESSIBILITÉ DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Witsel à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'accessibilité des infrastructures sportives pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ».

La parole est à M. Witsel pour poser sa question.

M. Witsel (PS). – Monsieur le Ministre, l'accessibilité pour les sportifs porteurs de handicap doit sans cesse être une priorité en Wallonie. Afin de mieux comprendre le handisport et ses enjeux, j'ai eu

l'honneur de rencontrer Cap2sports qui réalise un travail formidable avec les personnes qui sont au centre de revalidation neurologique du CHU de Liège, site Ourthe-Amblève.

Les patients de ce centre ont subi un lourd traumatisme qui a des répercussions fonctionnelles importantes. Ski, vélo, natation, handball, badminton : 13 sports sont proposés aux handisportifs et handisportives chaque semaine au sein de Cap2sports.

L'impact positif d'une pratique sportive pour des personnes à mobilité réduite est important.

Il est aussi bon pour leur corps que pour le sentiment d'appartenance qui leur permet de se reconstruire, comme le fondateur Christian Pierrard l'explique. De plus, muscler leur corps les aide pour les transports en chaise roulante. Lorsque le médecin le permet, les personnes qui peuvent pratiquer un sport au centre de revalidation y sont accueillies, mais également des handisportifs externes qui veulent être intégrés dans une équipe. Certains sportifs traversent toute la Wallonie afin de s'entraîner. Lorsque l'on sait combien de temps cela prend pour se préparer quand on est en chaise roulante, la motivation n'est plus à prouver.

Lors de cette rencontre, j'ai pu comprendre les difficultés pour des handisportifs d'utiliser nos infrastructures sportives, surtout lorsqu'ils sont en chaise.

Avez-vous déjà rencontré le secteur concernant l'accessibilité aux infrastructures sportives ? Quelles sont leurs recommandations sur les infrastructures en général ? Toutes les nouvelles piscines ont-elles cette réflexion lors de leur construction ou rénovation ? Quelle est votre position sur l'adaptation nécessaire afin de favoriser l'accès des infrastructures sportives ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, l'accessibilité aux infrastructures et à la pratique sportive pour les personnes en situation de handicap est une priorité dans mon travail ministériel et représente un des objectifs de la Déclaration de politique régionale. L'accessibilité doit être pensée de manière à ce que chaque utilisateur, qu'il soit sportif, spectateur ou encadrant, puisse, dès son arrivée sur le site sportif, se déplacer en toute autonomie.

À cet égard, des fiches techniques spécifiques ainsi qu'un guide d'accessibilité pour les piscines ont été mis au point par mon administration afin d'aider les porteurs et concepteurs de projets dans la réalisation de ceux-ci. Ces outils sont disponibles via le site internet d'Infrasports.

Dans le cadre du décret du 3 décembre 2020, pour être recevable, le projet pour lequel une demande de subvention est introduite doit s'inscrire, entre autres, dans l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. L'accessibilité doit ainsi être assurée, et ce, au minimum, pour la partie de l'investissement subsidié. À cet effet, le porteur de projet doit compléter, au stade de la recevabilité, un document reprenant la situation existante et la situation projetée en matière d'accessibilité. Si les investissements projetés n'incluent pas d'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, le demandeur est tenu d'apporter la motivation nécessaire à cette demande, comme la rénovation d'un éclairage sportif.

Outre les dossiers introduits dans le cadre des crédits dits classiques, les différents appels à projets initiés par le département tiennent compte également de cet aspect. À titre d'exemple, l'appel à projets « plan Piscines » a réservé un critère spécifique à l'accessibilité des lieux à tout type de déficience.

Pour les candidatures déposées dans le cadre de cet appel à projets, il était ainsi exigé que les candidats aient recours à un bureau agréé en accessibilité afin d'évaluer le niveau d'accessibilité existant de l'infrastructure et le niveau d'accessibilité projeté par le biais d'un audit d'accessibilité.

Vous aurez compris que pour tous les dossiers traités par mon administration, le critère d'accessibilité fait l'objet d'une attention particulière, non seulement au regard des exigences générales du CoDT, mais aussi au regard d'exigences plus spécifiques aux infrastructures sportives telles que les vestiaires et les sanitaires destinés au public, la présence d'un ascenseur si la cafétéria se situe à l'étage, et cetera.

J'ajouterai également que mon administration et mon cabinet collaborent étroitement dans le cadre de la mise en œuvre de différents plans tels que le Plan wallon d'accessibilité.

Enfin, convaincu de l'importance de cet enjeu pour le secteur, je vous informe que j'ai octroyé une subvention de 20 000 euros à la Ligue handisport francophone pour le financement d'une campagne ayant pour objectif de souligner l'importance de l'accessibilité aux infrastructures sportives pour le développement de la pratique du handisport en Wallonie. Mon administration est étroitement associée à cette campagne qui sera lancée lors du salon Municipalia en avril 2024.

M. le Président. – La parole est à M. Witsel.

M. Witsel (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour l'ensemble des réponses apportées. J'entends que vous êtes particulièrement attentif par rapport à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les infrastructures sportives. Il y a une attention toute particulière à apporter au niveau des vestiaires, parce que quand les personnes sont en chaise roulante et

qu'elles doivent se changer, la meilleure des façons est d'être couché. Or, à l'heure actuelle, les vestiaires des infrastructures sportives ne sont pas aménagés dans ce sens.

Une autre difficulté avec l'appel à projets « plan Piscines » est qu'il semble essentiel de faire en sorte que les personnes concernées puissent également entrer dans l'eau sans difficulté. La plus grande difficulté pour les personnes en situation de handicap est en effet cette marche du pédiluve qui reste un obstacle conséquent avant d'arriver dans le bassin.

Ce fameux Plan wallon d'accessibilité viendra donc à point nommé afin de mettre en place des solutions à toutes ces difficultés qui peuvent survenir au quotidien.

**QUESTION ORALE DE M. DI MATTIA À
M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR
« L'IMPACT DES INDICATEURS-EXPERTS SUR
LE PRÉCOMPTE IMMOBILIER DES
COMMUNES »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Di Mattia à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'impact des indicateurs-experts sur le précompte immobilier des communes ».

La parole est à M. Di Mattia pour poser sa question.

M. Di Mattia (PS). – Monsieur le Ministre, le précompte immobilier joue un rôle crucial dans le financement des communes wallonnes puisqu'il représente une part significative de leurs recettes. Cependant, l'impôt régional souffre de défauts structurels, en particulier en ce qui concerne sa base taxable qui repose sur une matrice cadastrale devenue obsolète déjà depuis plusieurs décennies.

L'enquête publiée par l'Union des villes et communes de Wallonie en cette fin d'année 2023 a mis en lumière les efforts des communes pour mettre à jour cette matrice grâce aux indicateurs-experts. C'est une des voies privilégiées. À ce propos, je voudrais vous adresser quatre questions, Monsieur le Ministre.

Premièrement, comment le Gouvernement assure-t-il le soutien aux communes wallonnes dans l'objectif de mettre à jour cette matrice cadastrale, sur base, entre autres, d'une expérience pilotée et initiée en 2014 par le ministre Furlan, alors chargé des Pouvoirs locaux ?

Deuxièmement, vos services disposent-ils d'une évaluation de l'efficacité dudit projet pilote et de l'aide apportée en parallèle par les indicateurs-experts provinciaux ? Le cas échéant, des ajustements sont-ils envisagés pour améliorer cette initiative ?

Troisièmement, face aux difficultés de certaines communes pour la mise en place d'indicateurs-experts, quelles mesures complémentaires pourraient-elles être mises en œuvre pour faciliter le recrutement et la formation de ces experts, notamment en ce qui concerne les plus petites communes ?

Le Gouvernement compte-t-il encourager le recours de ces communes à ce type de services étant donné les bénéfices potentiels en termes de recettes additionnelles du précompte immobilier ?

Enfin, sur la base des résultats de l'enquête de l'Union des villes et communes de Wallonie, quelles mesures envisagez-vous plus largement pour résoudre le problème structurel du précompte immobilier et garantir un financement équitable et durable des communes wallonnes ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, je tiens tout d'abord à préciser que tout ce qui concerne l'évaluation du rôle des indicateurs-experts ressort de mon collègue en charge des Pouvoirs locaux dès lors qu'il s'agit de questions sur la manière dont ceux-ci sont organisés et opèrent les contrôles de la valeur cadastrale au niveau des communes et provinces.

En effet, il convient de ne pas confondre évaluation du revenu cadastral et calcul du précompte immobilier dans les compétences wallonnes, même si les deux sont d'office fortement liés.

Je rappelle encore une fois que tout ce qui concerne le revenu cadastral est strictement de compétence fédérale.

Les indicateurs-experts locaux ou provinciaux opèrent des contrôles dont les résultats sont communiqués à l'Administration générale de la documentation patrimoniale du Service public fédéral des finances. Celle-ci est en effet seule compétente pour la détermination du revenu cadastral, une matière qui n'a pas été régionalisée.

Du côté fiscal régional, nous recevons simplement les revenus cadastraux à prendre en considération pour le calcul du précompte immobilier, sans explication particulière ni distinction sur une éventuelle réévaluation effectuée par l'intermédiaire d'un indicateur-expert ou pas. L'information souhaitée n'est donc pas disponible fiscalement au niveau de la Région wallonne.

Pour ce qui concerne plus précisément le projet pilote jadis initié et piloté par l'ancien ministre en charge des Pouvoirs locaux, le regretté Paul Furlan, en 2014, l'administration fiscale wallonne n'a pas été

associée à ce projet et ne dispose donc pas d'informations au sujet de ce dernier.

Vu ce qui précède, je vous suggère de vous adresser directement au ministre en charge des Pouvoirs locaux afin de connaître, le cas échéant, l'état d'avancement de ce dossier.

Personnellement, je soutiendrai et encouragerai toute démarche visant à actualiser les revenus cadastraux. En effet, la bonne et juste perception de l'impôt au bénéfice principalement des communes dans le cadre du précompte immobilier en serait améliorée.

J'ai déjà pu m'exprimer sur ce sujet plus vaste que le précompte : dans une région où la pression fiscale globale sur les différents revenus est écrasante, afin de maintenir l'adhésion à cet acte citoyen qu'est payer l'impôt, il est nécessaire que chaque contribuable soit certain qu'il est justement taxé et qu'il en est de même pour l'ensemble des citoyens.

M. le Président. – La parole est à M. Di Mattia.

M. Di Mattia (PS). – Je vous remercie pour vos précisions, notamment sur les arcanes des compétences, et je note votre volonté et votre ouverture afin de revoir la base des recettes.

À propos du projet pilote du défunt et regretté Paul Furlan, qui est le fond de ma question au départ et que j'ai voulu joindre avec les recommandations de l'Union des villes et communes de Wallonie, des indications sur celui-ci, quelles que soient les positions politiques des uns et des autres, auraient permis de nous éclairer afin de faire en sorte que la prochaine majorité puisse, dans ce sillon initié il y a déjà 10 ans, peut-être aller un peu plus loin.

Je ne manquerai pas d'interpeller le ministre Collignon.

**QUESTION ORALE DE M. CLERSY À
M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LA
RÉUNION D'INFORMATION PRÉALABLE
CONCERNANT LE RENOUVELLEMENT DU
PERMIS UNIQUE DE L'AÉROPORT DE
CHARLEROI »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Clersy à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la réunion d'information préalable concernant le renouvellement du permis unique de l'aéroport de Charleroi ».

La parole est à M. Clersy pour poser sa question.

M. Clersy (Ecolo). – Monsieur le Ministre, près de 500 personnes se sont déplacées à Gosselies il y a quelques semaines pour participer à la réunion d'information préalable concernant le renouvellement du permis unique de l'aéroport de Charleroi alors que la réunion, initialement prévue le 22 septembre, a été annulée, en toute dernière minute, au grand dam de certains participants qui s'étaient déplacés pour rien. Ce rendez-vous était en effet attendu par bon nombre de personnes.

J'ai eu moi-même l'occasion d'assister à cette réunion, Monsieur le Ministre, et il faut bien dire que le climat était relativement tendu. D'abord, la salle qui accueillait l'événement s'est vite révélée trop exiguë pour accueillir la foule présente. Plusieurs personnes ont été contraintes à assister aux débats debout pendant quatre longues heures, d'autres ont carrément rebroussé chemin en constatant qu'il était particulièrement peu aisé d'accéder au local. Au bout de quatre heures de réunion, le président de séance a clos la séance en laissant clairement plusieurs participants sur leur faim. Bon nombre de questions touchant de près ou de loin aux futurs permis de l'aéroport sont restées sans réponse ou n'ont même pas pu être posées.

Dans le cadre de cette procédure de renouvellement de permis, la voix des riverains doit être réellement entendue afin que le futur permis d'aéroport mette en place des balises concrètes pour mieux protéger la santé et le cadre de vie des habitants. Dans ce cadre, permettez-moi de vous relayer deux doléances parmi les nombreuses doléances qui ont été émises par les personnes présentes.

Plusieurs citoyens ont souhaité que BSCA mette en place davantage de réunions d'information et d'échange dans le cadre du renouvellement du permis afin qu'une réelle participation de la population puisse être mise en œuvre. Quelles actions avez-vous prises afin que, au-delà du prescrit légal, un maximum de participation puisse être garanti ?

La seconde demande portait sur la concrétisation d'un point de la DPR qui prévoit que, « afin de renforcer la participation citoyenne dans le cadre du développement de BSCA de Liege Airport, le Gouvernement ouvrira le comité d'accompagnement de ces aéroports à des représentants démocratiquement désignés par les riverains se situant dans le périmètre du plan d'exposition au bruit ». Qu'avez-vous mis en place pour concrétiser cet enjeu ?

Je vous remercie pour les précisions que vous pourrez m'apporter.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, tout d'abord, un mot sur la

séquence que vous décrivez. La réunion d'information préalable concernant le renouvellement du permis unique de l'aéroport de Charleroi s'est tenue le 12 décembre dernier, comme prévu. En ce qui concerne la date du 22 septembre, sachez que l'annonce d'une réunion d'information à cette date résulte d'une erreur commise par certaines communes qui ont publié un avis incorrect. Le président de la réunion d'information a d'ailleurs insisté sur ce fait auprès des riverains présents lors de la réunion du 12 décembre. Il n'y a donc pas eu d'annulation de dernière minute.

Trois cent soixante riverains étaient présents et inscrits à cette réunion d'information. Sur ce point, on notera que l'aéroport de Charleroi a pris soin d'adresser un toute-boîte d'information à chaque riverain des neuf communes référencées par les fonctionnaires techniques et délégués, soit 134 075 courriers. En outre, les riverains n'ayant pu participer à cette réunion d'information peuvent consulter la présentation du projet sur le site internet de BSCA. L'aéroport fait donc preuve d'une très grande transparence envers les riverains et se conforme aux dispositions qui encadrent la procédure de renouvellement de son permis.

Comme vous le savez, le décret ne prévoit que l'organisation d'une seule réunion d'information. Cette unique réunion s'inscrit dans une procédure globale de réalisation d'une étude des incidences sur l'environnement, avec des délais à respecter. Je vous invite dès lors, sur ce point, à en référer à ma collègue, la ministre de l'Environnement, afin de savoir si cette dernière envisage ou non de modifier la réglementation actuellement en vigueur.

En tout état de cause, il ne faut pas oublier que les riverains auront encore la possibilité de faire part de leurs remarques et observations lors de l'enquête publique qui suivra le dépôt de la demande de permis unique de l'aéroport. Le comité d'accompagnement de l'aéroport, institué par l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2018, a pour objectif de « poursuivre au mieux le développement de l'aéroport dans son environnement en vue d'une information mutuelle des différents acteurs de l'exécution et du suivi des mesures adoptées par le Gouvernement ». Il prévoit la participation d'un représentant de chacun des conseils communaux concernés par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi et se réunit au moins une fois par trimestre. On trouve donc bien en son sein des représentants démocratiquement élus par les citoyens qui sont les riverains de l'aéroport.

En outre, le Gouvernement a décidé, en date du 8 octobre 2020, l'élargissement du comité d'accompagnement aux communes wallonnes survolées à moins de 5 000 pieds qui souhaiteraient l'intégrer.

Ainsi, une ouverture des comités d'accompagnement a été opérée au-delà des limites du plan d'exposition au bruit.

M. le Président. – La parole est à M. Clersy.

M. Clersy (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Tout d’abord, sur le fait de déroger au strict respect du prescrit légal, c’est dans l’intérêt de l’aéroport et dans celui des riverains que des réponses soient apportées sur toutes les questions qui ont été posées.

Ce n’est pas le cas aujourd’hui, je l’ai dit dans ma question. Il y avait des questions qui portaient stricto sensu sur le permis et il y avait des questions qui dépassaient le cadre du permis. Il faut y apporter une réponse. Vous laissez les gens sans réponse.

Je souhaite – et il n’est pas trop tard – que d’autres réunions d’information et de concertation puissent être menées. Ce n’est pas ce que j’entends de votre réponse et je le regrette profondément.

Deuxièmement, sur la représentation au sein des comités d’accompagnement, la démocratie participative vise à intégrer tout le monde dans la décision. Nos démocraties représentatives sont parfois accusées de favoriser une forme d’apathie politique du plus grand nombre à des fins de conservation de l’ordre existant. On l’entend.

Il est crucial de réenchanter la démocratie et d’impliquer le plus grand nombre possible de personnes dans les activités permettant la participation et que puissent réapparaître dans cet espace public de discussion ceux des citoyens qui sont situés en lisière de la chose publique.

C’est cela l’objet du débat. Je vous avoue que je ne me retrouve pas du tout dans votre approche en la matière. La phrase de la DPR dit : « il faut renforcer la démocratie citoyenne ». Si vous me dites que les comités d’accompagnement comprennent des représentants politiques, donc CQFD, le problème est réglé, vous êtes en déconnexion totale avec la réalité de terrain.

**QUESTION ORALE DE MME MENGONI À
M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LE
DÉVELOPPEMENT DURABLE DES
AÉROPORTS WALLONS »**

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de Mme Mengoni à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le développement durable des aéroports wallons ».

La parole est à Mme Mengoni pour poser sa question.

Mme Mengoni (PS). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon s’est fixé des objectifs très ambitieux par rapport à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, afin de lutter contre le dérèglement climatique. Chaque secteur va devoir contribuer à l’objectif global qui est de baisser les émissions de 55 % par rapport à 1990, et l’ensemble des mesures sont détaillées dans le plan Air-Climat-Énergie 2030 qui a été adopté au mois de mars.

La Wallonie dispose de deux grands aéroports qui sont d’importants viviers d’emplois et qui contribuent au développement de l’économie régionale. Afin que ceux-ci se développent de manière harmonieuse dans le respect de l’environnement et des travailleurs, le Gouvernement a inscrit dans la Déclaration de politique régionale que les aéroports doivent mettre en place toutes les mesures nécessaires, afin qu’ils se verdurisent. Ils doivent baisser leurs émissions, s’électrifier dans la mesure du possible, mais aussi devenir des plateformes multimodales.

Le jeudi 7 décembre dernier, vous avez participé, Monsieur le Ministre, avec d’autres acteurs, à un événement organisé par la SOWAER avec d’autres acteurs, afin de discuter sur l’avenir durable et la décarbonisation des aéroports wallons.

Comme il a été indiqué lors de ce colloque, l’aviation pourra exister à l’avenir uniquement si elle est durable et si elle diminue de manière considérable ses émissions. Selon moi, l’activité aéroportuaire doit être préservée, mais elle doit également évoluer et se transformer à l’avenir.

J’ai également pu prendre connaissance récemment de la mise en œuvre par les aéroports de Liège et de Charleroi d’une entité nommée Well’Air. Il s’agirait d’une communauté qui fédère les aéroports wallons autour de projets destinés notamment à la préservation de l’environnement et à une meilleure prise en compte des travailleurs qui opèrent dans ce secteur.

Pouvez-vous m’expliquer les mesures que vous avez mises en place avec l’ensemble des acteurs pour rencontrer ces objectifs ? De quelle manière la SOWAER mènera-t-elle des politiques afin que les aéroports baissent leurs émissions ? Travaillez-vous à ce jour à ce que des liaisons ferroviaires entre les ports, les gares et les aéroports voient le jour ? Comment soutenez-vous les initiatives telles que la communauté Well-Air que je viens de mentionner ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Madame la Députée, relativement aux initiatives respectives de nos deux aéroports en matière de développement durable, je me permettrai de vous renvoyer aux nombreuses réponses détaillées aux

questions parlementaires sur le sujet, et ce encore récemment.

Je me concentrerai ici sur ce qui concerne spécifiquement la SOWAER. Celle-ci a été chargée par le Gouvernement, via son contrat de gestion, de dresser une feuille de route ambitieuse visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur, tenant compte des leviers dont elle dispose.

La feuille de route se veut plus globale et transversale que les *roadmaps* respectives des sociétés de gestion.

Elle présentera des modèles et les caractéristiques d'un aéroport durable parfaitement intégré à son écosystème et neutre en carbone à l'horizon 2050 ainsi que les étapes pour y arriver : besoins en financement, infrastructures, formations, et cetera.

La SOWAER a lancé un marché visant plus précisément la désignation d'un consultant spécialisé afin de réaliser une étude prospective pour la définition d'une feuille de route en vue de l'évolution des aéroports wallons vers une décarbonation à l'horizon 2050. Les offres sont en cours d'analyse et la sélection du consultant aura lieu dans les prochaines semaines.

Parallèlement à ma demande, la SOWAER anime un groupe de travail sur les défis des SAF avec Skywin, GreenWin, Wallonie Entreprendre et les sociétés de gestion.

Elle a aussi mis en place la communauté aéroportuaire Well-Air. Well-Air vise à inscrire les aéroports comme des lieux de vie moteurs d'un développement social, durable et humain et soucieux de l'environnement au sein duquel ils déploient leurs activités.

L'année 2024 verra le développement de cette communauté et la création de nouveaux partenariats et initiatives en son sein.

Il est évident que l'ensemble des initiatives prises par la SOWAER et les sociétés de gestion en matière de développement durable bénéficient de mon soutien, et que tous les acteurs du secteur aéroportuaire wallon sont mobilisés afin d'atteindre les objectifs fixés.

M. le Président. – La parole est à Mme Mengoni.

Mme Mengoni (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Nous serons attentifs à cette feuille de route quand elle sera rédigée par le consultant qui sera désigné, ainsi qu'à ces partenariats et ces initiatives qui sont prévus pour l'année 2024, dont la communauté Well-Air.

QUESTION ORALE DE M. CLERSY À M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LE RISQUE DE FERMETURE DE L'AÉROPORT DE CHARLEROI »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Clersy à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le risque de fermeture de l'aéroport de Charleroi ».

La parole est à M. Clersy pour poser sa question.

M. Clersy (Ecolo). – Monsieur le Ministre, au début de l'année 2023, des écoulements d'hydrocarbures ont eu lieu sur l'ancien site de Car Fuels à Gosselies et ont nécessité l'intervention des services de la Ville de Charleroi, des pompiers, mais aussi de la protection civile et de la Région wallonne. Par ailleurs, il semble qu'un acte de vandalisme soit à l'origine de ces écoulements d'après le propriétaire du site.

Il faut rappeler que des constats d'infractions avaient été formulés à l'encontre de l'ancien propriétaire du site pour stockage illégal d'huiles usagées, en 2011 et en 2018, juste avant la vente du bâtiment. Celui-ci a alors été mis sous saisie judiciaire.

Sur le site, des centaines de containers de 1 000 litres d'huile étaient entreposés et ont été très mal gérés par l'ancien propriétaire, ce qui a généré une pollution importante du sol. La justice doit encore se prononcer pour savoir qui est responsable de la dépollution du site.

Récemment, le dossier a toutefois connu un nouveau rebondissement puisqu'un rapport d'expertise pointe les dangers pour la santé des habitants dans un rayon de 10 kilomètres et pour l'aéroport de Charleroi en cas d'incendie de cet entrepôt.

La presse évoque ainsi un rapport alarmant du bureau d'expertise belge EFSafety du 13 décembre 2022, commandé par le propriétaire, Santerra, qui fait état de conséquences potentiellement catastrophiques : d'abord, une épaisse fumée nocive pourrait s'étendre jusqu'à 10 kilomètres autour de l'entrepôt sur une zone habitée par 350 000 personnes ; ensuite, le bâtiment industriel se trouvant à 250 mètres de la piste de l'aéroport de Charleroi, l'expert pointe aussi la possibilité qu'il faille interrompre le trafic aérien, comme à Genève l'an passé, et arrêter une partie des activités sur le zoning de Gosselies.

Monsieur le Ministre, avez-vous connaissance de ce rapport ? Face à ce potentiel danger, quelles sont les mesures que vous avez entreprises ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, selon mes informations, le dossier dont il est question est actuellement entre les mains de la justice. Vous savez que, en pareille circonstance, il convient de laisser cette dernière faire son travail.

Quoiqu'il en soit, il me revient que des mesures conservatoires auraient été prises.

Enfin, le Département de la police de l'environnement de Charleroi semble indiquer que, dans ce dossier, la problématique des dangers potentiels liés à la pollution du site concerné relève de la compétence de la ministre de l'Environnement. Il serait donc indiqué d'adresser vos préoccupations à la ministre en charge de la matière.

Au-delà de s'en remettre aux autorités compétentes pour la gestion de la situation, avec la prise de mesures conservatoires notamment, je ne vois pas ce que l'aéroport pourrait faire pour limiter les risques de perturbation de son exploitation en lien avec un éventuel incident qui se déclarerait sur ce site voisin, qui ne relève donc pas de sa responsabilité.

M. le Président. – La parole est à M. Clersy.

M. Clersy (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je comprends tout à fait votre prudence : elle est légitime l'affaire étant à l'instruction judiciaire.

Je comprends bien que tout ne soit pas possible en matière d'anticipation, mais ce rapport qui fuit – ou pas – dans la presse pose des questions de sécurité. Je trouverais prudent que l'aéroport puisse, d'une manière

ou d'une autre, se procurer ce rapport et faire toute la lumière sur les risques potentiels.

Par ailleurs, j'ai anticipé votre proposition puisque j'ai également déposé une question auprès de la ministre de l'Environnement afin d'en savoir plus sur ce dossier.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – La question orale de M. Collin à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la promotion de l'utilisation du *sustainable aviation fuels* (SAF) au sein des aéroports wallons » est transformée en question écrite.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – La question orale de M. Fontaine à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'exploitation de l'aérodrome de Cerfontaine » est retirée.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 16 heures 7 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, Les Engagés
M. François Bellot, MR
M. Christophe Clersy, Ecolo
M. René Collin, Président
M. Michel Di Mattia, PS
M. Adrien Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives
Mme Christine Mauel, MR
Mme Sophie Mengoni, PS
M. Thierry Witsel, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

ACNAW	Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne
ACNUSA	Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (France)
AGW	arrêté du Gouvernement wallon
BSCA	Brussels South Charleroi Airport (SA) (aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud)
CA	conseil d'administration
CHU	centre hospitalier universitaire
CoDT	Code du développement territorial
CQFD	ce qu'il fallait démontrer
DPR	Déclaration de politique régionale
Infrasports	Direction des infrastructures sportives
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
PMR	personne à mobilité réduite
SAF	sustainable aviation fuels (carburants d'aviation durables)
SOWAER	Société wallonne des aéroports (SA)
SPW	Service public de Wallonie