

PARLEMENT WALLON

SESSION 2024-2025

29 AOÛT 2025

PROJET DE DÉCRET

**modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports
et aérodromes relevant de la Région wallonne**

RÉSUMÉ

Le présent projet de décret a pour objectif de rendre plus effectif le système de contrôle et de sanction des dépassements des normes de bruit et de rencontrer le prescrit de la décision de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024.

Il est proposé, d'une part, de supprimer le système d'exonération mis en oeuvre au travers des avertissements, prévu à l'article 6, §3, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne et, d'autre part, de créer une base légale pour permettre au Gouvernement d'inscrire dans la réglementation applicable l'existence d'une marge d'incertitude de mesure, comme cela a été sollicité par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW).

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Lors de l'adoption du décret du 2 février 2006, introduisant un système d'avertissements au sein du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, le législateur wallon souhaitait tenir compte de la réalité des infractions reprises à l'article 6 du décret du 23 juin 1994 précité, à savoir la coexistence de deux catégories d'infractions : d'une part, celles qui ne peuvent être que « volontaires », telles que le non-respect des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs, les restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent, le non-respect des règles relatives aux essais moteur ou encore les procédures particulières de décollage ou d'atterrissage et, d'autre part, les infractions qui peuvent être qualifiées d'« involontaires ». Les dépassements des seuils de bruit imposés au sol font partie de cette dernière catégorie dans la mesure où, indépendamment du type d'avions et du respect des procédures de vol imposées sur les aéroports wallons, le niveau de bruit produit par l'aéronef est influencé par d'autres facteurs, dont notamment les conditions atmosphériques sur lesquelles les pilotes n'ont aucun contrôle.

La volonté du législateur de l'époque n'était pas de dépenaliser ces infractions « involontaires » mais de tenir compte de l'absence de volonté de commettre l'infraction en ne sanctionnant que la récurrence de celles-ci qui s'assimile alors à un fait volontaire sanctionnable conformément au décret.

De cette manière, le législateur préservait l'approche équilibrée qui a toujours prévalu dans le développement de l'activité aéroportuaire en Région wallonne.

2. La décision de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024 : Dans les considérations de sa décision, la Cour d'appel reproche notamment le cumul d'une marge d'incertitude de mesure de 2 décibels (dB) avec la marge de 3 dB instaurée dans le cadre de l'application du régime des avertissements exonérant les appareils d'un certain nombre de sanctions.

3. La suppression de cette marge d'incertitude de mesure, marge dont l'officialisation est souhaitée par l'au-

torité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW), induirait un risque important de recours.

Afin de rencontrer le prescrit de la décision de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024, le législateur wallon propose de supprimer le système d'exonération mis en oeuvre au travers des avertissements, prévu à l'article 6, §3, du décret du 23 juin 1994 précité, tout en maintenant l'inscription demandée par l'ACNAW de la marge d'incertitude de mesure de 2 dB par le Gouvernement wallon au sein de l'arrêté du gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne.

Le Conseil d'État, dans son avis n° 78.065/2/V du 30 juillet 2025, attire l'attention de l'auteur de l'avant-projet de décret sur le fait de s'assurer qu'il existe un fondement légal pertinent pour adapter l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne en y inscrivant la marge d'incertitude de mesure de 2 dB.

Afin d'éviter toute discussion sur ce dernier point, l'article 6, §1^{er}, 2°, du décret du 23 juin 1994 est complété en ajoutant que les sanctions visent les valeurs maximales de bruit, engendrées au sol, à ne pas dépasser, qui doivent être mesurées en tenant compte d'une incertitude de mesure déterminée par le Gouvernement. Ainsi, une base légale est créée pour cette marge d'incertitude et le Gouvernement est habilité à la déterminer au travers d'un arrêté, en l'occurrence l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004.

4. Tenant compte des délais imposés par la décision de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024 pour se conformer à celle-ci et vu la nécessité d'adopter un arrêté d'exécution relativement à certaines mesures mentionnées dans le projet de décret, l'entrée en vigueur du décret est fixée au lendemain de sa publication au *Moniteur belge*.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

En son point 1), cet article 1^{er} instaure le principe d'une marge d'incertitude de mesure pour déterminer la valeur d'un dépassement des normes de bruit au droit d'un sonomètre des réseaux de sonomètres fixes lors d'un mouvement et par la même son caractère sanctionnable ou non.

De cette façon, le législateur entend se conformer aux divers avis remis par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) sur ce point.

Ce point habilite le Gouvernement à fixer cette marge d'incertitude.

Cet article, en son point 2), supprime le système d'avertissements prévu à l'article 6, §3, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

Ce système a été introduit dans le décret du 23 juin 1994 par un décret modificatif du 2 février 2006 afin de tenir compte, dans la sanction des dépassements des normes de bruit, du caractère involontaire des dépassements et de sanctionner seulement leur répétition.

Une décision de la Cour d'appel de Bruxelles, rendue le 19 septembre 2024 fait imposition à la Région wallonne de rendre plus efficace son système de contrôle et de sanctions des dépassements des normes de bruit.

L'un des aspects évoqués par la Cour d'appel dans sa décision concerne le cumul d'une marge d'incertitude de mesure de 2 décibels (dB) avec la marge de 3dB instaurée dans le cadre de l'application du régime des avertissements exonérant les appareils d'un certain nombre de sanctions.

Le dispositif est adapté afin de tenir compte des remarques de la Cour d'appel de Bruxelles.

Article 2

La décision de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024 a été signifiée le 5 mai 2025.

Tenant compte des délais imposés par la décision de la Cour d'appel de Bruxelles susvisée pour se conformer à celle-ci et vu la nécessité d'adopter un arrêté d'exécution relativement à certaines mesures mentionnées dans le projet de décret, l'entrée en vigueur du décret est fixée au lendemain de sa publication au *Moniteur belge*.

PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

Le Gouvernement wallon,
Sur la proposition de la Ministre des Aéroports,
Après délibération,

ARRÊTE :

La Ministre des Aéroports est chargée de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1^{er}

Dans l'article 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, les modifications suivantes sont apportées :

- 1) au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, inséré par le décret du 8 juin 2001 et modifié par le décret du 2 février 2006, les mots « , mesurées en tenant compte d'une incertitude de mesure déterminée par le Gouvernement » sont insérés après les mots « à ne pas dépasser » ;
- 2) au paragraphe 3, les alinéas 2 à 4 sont abrogés.

Art. 2

Le présent décret entre en vigueur au lendemain de sa publication au *Moniteur belge*.

Namur, le 28 août 2025.

Pour le Gouvernement,

*Le Ministre-Président et Ministre du Budget,
des Finances, de la Recherche
et du Bien-être animal,*

ADRIEN DOLIMONT

*La Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat,
du Logement et des Aéroports,*

CÉCILE NEVEN



CONSEIL D'ÉTAT section de législation

avis 78.065/2/V
du 30 juillet 2025

sur

un avant-projet de décret de la Région wallonne 'modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne'

Le 23 juillet 2025, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports de la Région wallonne à communiquer un avis dans un délai de cinq jours ouvrables sur un avant-projet de décret 'modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne'.

L'avant-projet a été examiné par la deuxième chambre des vacations le 30 juillet 2025. La chambre était composée de Patrick RONVAUX, président de chambre, Dimitri YERNAULT et Anne-Stéphanie RENSON, conseillers d'État, Jacques ENGLEBERT, assesseur, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier.

Le rapport a été présenté par Pauline LAGASSE, auditrice.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 30 juillet 2025.

*

Suivant l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

La lettre s'exprime en ces termes :

« La Région wallonne doit avoir rendu plus effectif son système de contrôle et de sanction des dépassements des seuils de bruit dans un délai de six mois, à partir de la signification de l'arrêt sous peine d'une astreinte de 5.000 €/jour pour l'ensemble des riverains concernés, avec un plafond de 2.000.000 €. La décision de la Cour a été signifiée le 5 mai 2025.

Tenant compte des délais nécessaires pour :

- identifier les mécanismes devant être modifiés, de même que les textes qui les portent ;
- déterminer les modifications de ces mécanismes les plus pertinentes pour rencontrer les obligations incombant à la Région par suite de cette décision ;
- rédiger les projets de textes modificatifs ;
- consulter les instances d'avis requises ;
- procéder aux différentes lectures du projet de décret au sein du Gouvernement ;
- transmettre le projet de décret au Parlement de Wallonie en vue de son adoption,

il est apparu nécessaire de solliciter l'urgence pour l'ensemble des instances d'avis afin de permettre l'adoption de ce texte dans les délais imposés afin de rencontrer l'injonction de la Cour et ne pas encourir le risque de devoir subir des astreintes, la volonté du Gouvernement wallon étant de se conformer à cette décision de justice et d'éviter toute dépense budgétaire non pertinente.

Afin de rencontrer pleinement le dispositif de la Cour d'appel de Bruxelles, l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne devra également être modifié. Bien que la plupart des modifications de cet arrêté soient non liées à la modification du décret du 23 juin 1994, la volonté du Gouvernement d'augmenter la sanction la plus élevée applicable aux dépassements des seuils de bruit nécessite que certaines modifications du décret du 23 juin 1994 soient entrées en vigueur.

Ainsi, il est nécessaire que le projet de décret objet de la présente soit présenté en troisième lecture au Gouvernement lors de sa première séance de rentrée en date du 28 août 2025. Tenant compte des concertations préalables nécessaires à son inscription à l'ordre du jour de cette séance et des validations internes préalables, un projet de document doit être finalisé avant le 15 août 2025.

Enfin, tenant compte de la prolongation d'office de quinze jours du délai de réponse imparti au Conseil d'État lors d'une demande d'avis en trente jours introduite entre le 15 juin et le 15 août et ne disposant pas d'un autre délai d'urgence que celui de 5 jours, le risque de ne pas recevoir un avis de la section de législation du Conseil d'État sur le projet de décret modificatif dans un laps de temps permettant l'adoption du décret, et par la même de l'ensemble du dispositif, dans le délai fixé par la Cour est quasiment concrétisé.

Ces éléments semblent justifier à suffisance le bénéfice de l'urgence sollicité ».

RECEVABILITÉ

En exigeant que les demandes d'avis assorties d'un délai de cinq jours ouvrables soient « spécialement motivées », le législateur a voulu que ce délai, extrêmement bref, de communication de l'avis ne soit sollicité que dans des cas exceptionnels. En conséquence, le demandeur doit invoquer des éléments pertinents et suffisamment concrets susceptibles de faire admettre que les dispositions en projet sont à ce point urgentes qu'il faille nécessairement recourir à la procédure visée à l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973 (avis à communiquer dans un délai de cinq jours ouvrables), et pourquoi, au moment de la demande d'avis, il ne pouvait pas être recouru à la procédure visée à l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, de ces lois coordonnées (avis à communiquer dans un délai de trente jours) ¹.

Elle doit reposer sur des éléments concrets et pertinents établissant la raison pour laquelle la réglementation en projet est à ce point urgente qu'il se justifie de recourir à cette procédure d'exception. Ces motifs doivent ressortir de la demande d'avis.

En l'espèce, la motivation fait état de la nécessité de donner suite à un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024. Selon la motivation de l'urgence, cet arrêt a été signifié à la Région wallonne le 5 mai 2025 et octroie à celle-ci, sous peine d'astreinte, un délai de six mois à compter de la date de sa signification pour adopter des mesures déterminées ayant pour objet de rendre plus effectif le système de contrôle et de sanction des dépassements des normes de bruit mis en place par la Région wallonne ².

Il ressort ainsi de la motivation de l'urgence que la Région wallonne dispose d'un délai qui expire le 5 novembre 2025 pour adopter l'avant-projet de décret à l'examen dans la mesure où celui-ci entend donner suite à l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles.

¹ Voir en ce sens notamment l'avis 70.434/1-2-3-4-VR donné le 17 novembre 2021 sur un avant-projet devenu la loi-programme du 27 décembre 2021, *Doc. parl.*, Chambre, 2021-2022, n° 55-2349/001, pp. 204-296.

² Cet arrêt condamne la Région wallonne « à produire, dans les 6 mois de la signification de l'arrêt à intervenir, la preuve de la mise en place d'un système effectif de contrôle et de sanction du non-respect des normes de bruit, ce qui implique de produire la preuve :

- de la révision de la localisation des sonomètres de manière à ce qu'ils permettent de constater l'ensemble des dépassements susceptibles de se produire au sein de chaque zone de bruit ;
- de la suppression de l'exigence relative aux deux sonomètres et de la prise en compte d'une marge d'erreur de 2 dB » (p. 190 de l'arrêt).

Interrogé sur le calendrier prévu pour l'adoption de l'avant-projet à l'examen, le délégué a précisé :

« La lecture à la première séance du Gouvernement en date du 28 aout est nécessaire compte tenu des délais nécessaires pour transmettre le projet de décret au Parlement de Wallonie, pour sa prise en considération en commission et ensuite en séance plénière pour procéder au vote du texte. Dans les meilleures circonstances, ce délai sera au minimum de 6 semaines.

À ces délais s'ajoute encore le délai de publication au *Moniteur belge* pour que le décret entre en vigueur avant le 5 novembre prochain.

Ainsi, l'ensemble de ces délais nécessite que la troisième lecture de l'avant-projet de décret se fasse au plus tôt ».

Au vu de ces précisions, la motivation de l'urgence est admissible dans la mesure où l'avant-projet entend donner suite à l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, d'autant que l'exécution complète de cet arrêt nécessitera encore par la suite l'adoption d'un arrêté du Gouvernement wallon « modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne »³.

À cet égard, il convient toutefois de relever que comme il résulte de l'exposé des motifs, parmi les modifications apportées par l'avant-projet au décret du 23 juin 1994 'relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne', seule celle résultant du 2° de l'article unique de l'avant-projet a pour objet de donner suite à l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles. Les modifications apportées par le 1° de l'article unique de l'avant-projet visent quant à elles « [a]u-delà de l'obligation qui lui est faite par la décision de la Cour d'Appel de Bruxelles, [...] [à] répondre à une thématique récurrente des riverains des aéroports wallons relativement au taux, estimé faible, des montants de base des sanctions administratives pouvant être infligées notamment en cas de dépassement des seuils des normes de bruit »⁴.

Dès lors que l'urgence invoquée ne s'applique qu'à l'égard de l'article unique, 2°, de l'avant-projet, la section de législation limite son examen à cette seule disposition.

*

³ Voir le projet d'arrêté du Gouvernement wallon sur lequel la section de législation a donné ce jour l'avis 78.066/2/V.

⁴ Exposé des motifs, point 4.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen à la compétence de l'auteur de l'acte, au fondement juridique † ainsi qu'à l'accomplissement des formalités prescrites, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

Article unique

1. L'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024 impose notamment à la Région wallonne de supprimer l'exigence relative à « [...] la prise en compte d'une marge d'erreur de 2 dB ».

La Cour d'appel constate en effet que le cumul de cette marge d'erreur de 2 dB (appliquée par ailleurs sans fondement légal) avec la tolérance de 3 dB organisée par les alinéas 2 à 4 de l'article 6, § 3, du décret du 23 juin 1994 porte atteinte de manière injustifiée à l'effectivité du système :

« 100. Les rapports de l'ACNAW démontrent que les dépassements inférieurs à 2 dB sont systématiquement exclus, de sorte que, pour l'année 2021, sur les 953 mouvements ayant occasionné au moins un dépassement des seuils autorisés, seuls 276 ont été retenus (rapport 2021, p. 43) et, pour 2022, seuls 155 ont été retenus sur 623 (rapport, P 52).

101. La Région wallonne ne conteste pas la prise en compte de ce critère, même s'il n'est pas repris dans l'arrêt du 29 janvier 2004. Elle le justifie par une autre étude du CEDIA, du 22 juin 2018, qui explique que les sonomètres utilisés ont des limites de tolérance telles que 'l'incertitude résultante qui peut se produire sur le niveau global en dBA peut aller jusqu'à des valeurs comprises entre 1,4 et 1,5 dBA', de sorte qu'une valeur 'de 1,5 dBA peut donc être retenue comme marge d'incertitude liée à l'appareillage de mesures' (p. 1). L'étude précise que 'les conditions opératoires des différentes stations de mesures peuvent introduire une incertitude supplémentaire sur les niveaux sonores mesurés', liée 'aux potentiels effets de réflexion sur des obstacles proches du microphone de mesure ou sur le sol, à la directivité du microphone de mesures, à d'éventuels effets d'écran, ...', incertitude qui 'est très difficile à déterminer', mais dont on 'peut raisonnablement estimer qu'elle ne doit pas excéder 0,5 dBA vu l'implantation des différentes stations de mesures de Liège et de Charleroi' de sorte qu'une marge d'incertitude de 2 dBA devrait être prise en compte (pp. 2-3).

† S'agissant d'un avant-projet de décret, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

102. Cette note avait été communiquée à l'ACNAW qui, dans son avis du 25 août 2018, admettait qu'il existait bien une incertitude de 2 dBA sur la prise de mesure des niveaux de bruit mais estimait que cette marge d'erreur technique ne devait 'en aucun cas s'ajouter aux dépassements admissibles de 3 dBA' déjà repris dans le [...] décret du 23 juin 1994 et qui 'couvre à suffisance les erreurs techniques entachant les résultats des mesures de niveaux sonores', et ce sous peine de permettre des dépassements de 5 dBA, ce qui 'serait contraire à la philosophie du décret relatif à la lutte contre le bruit généré par les aéronefs en Région wallonne' (p. 11). L'ACNAW dénonçait par ailleurs l'insécurité juridique résultant du fait que cette marge d'erreur technique n'était pas reprise dans l'avant-projet d'arrêté.

103. La Région wallonne affirme vouloir 'éviter que les dépassements inférieurs à 2,0 dB ne soient contestés systématiquement et avec succès par [les] compagnies aériennes' (ses conclusions, p. 80). Elle n'explique toutefois pas ce qui, d'un point de vue technique, justifierait de majorer la marge de 3 dBA déjà prévue dans le décret de 2 dBA supplémentaires. Or, cette exigence, appliquée par ailleurs sans base légale, impacte de façon significative l'effectivité du système de contrôle et de sanction comme en témoignent les chiffres repris ci-avant. La cour en conclut que la prise en compte d'une marge de 2 dBA porte atteinte de façon injustifiée à l'effectivité du système et, par conséquent, à l'équilibre dont question ci-avant ».

Pour donner suite à l'arrêt du 19 septembre 2024, l'auteur de l'avant-projet envisage de mettre fin au cumul des deux tolérances en abrogeant celle prévue aux alinéas 2 à 4 de l'article 6, § 3, du décret du 23 juin 1994 qui autorise un dépassement de 3 dB.

Ce faisant, il est mis fin à l'atteinte injustifiée à l'effectivité du système condamnée par la Cour d'appel, même si cet objectif est atteint par le biais d'une autre voie – tout aussi admissible – que celle visée dans l'arrêt.

2. Ainsi qu'il ressort de la lecture de l'exposé des motifs, en parallèle de cette abrogation de la tolérance de 3 dB, l'intention de la Région wallonne est de maintenir « l'inscription demandée par l'ACNAW de la marge d'incertitude de mesure de 2 dB par le Gouvernement wallon dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2024 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne ».

L'auteur de l'avant-projet s'assurera toutefois qu'il existe un fondement légal pertinent pour adapter l'arrêté du Gouvernement wallon en ce sens.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Charles-Henri VAN HOVE

Patrick RONVAUX

AVANT-PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

Exposé des motifs

1. Lors de l'adoption du décret du 2 février 2006, introduisant un système d'avertissements au sein du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, le législateur wallon souhaitait tenir de la réalité des infractions reprises à l'article 6 du décret du 23 juin 1994 précité, à savoir la coexistence de deux catégories d'infractions : d'une part, celles qui ne peuvent être que « volontaires », telles que le non-respect des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs, les restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent, le non-respect des règles relatives aux essais moteur ou encore les procédures particulières de décollage ou d'atterrissage, et, d'autre part, les infractions qui peuvent être qualifiées d'« involontaires ». Les dépassements des seuils de bruit imposés au sol font partie de cette dernière catégorie, dans la mesure où, indépendamment du type d'avions et du respect des procédures de vol imposées sur les aéroports wallons, le niveau de bruit produit par l'aéronef est influencé par d'autres facteurs, dont notamment les conditions atmosphériques sur lesquelles les pilotes n'ont aucun contrôle.

La volonté du législateur de l'époque n'était pas de dépenaliser ces infractions « involontaires » mais de tenir compte de l'absence de volonté de commettre l'infraction en ne sanctionnant que la récurrence de celles-ci qui s'assimile alors à un fait volontaire sanctionnable conformément au décret.

De cette manière, le législateur préservait l'approche équilibrée qui a toujours prévalu dans le développement de l'activité aéroportuaire en Région wallonne.

2. La décision de la Cour d'Appel de Bruxelles du 19 septembre 2024 : Dans les considérations de sa décision, la Cour d'Appel reproche notamment le cumul d'une marge d'incertitude de mesure de 2 dB avec la marge de 3 dB instaurée dans le cadre de l'application du régime des avertissements exonérant les appareils d'un certain nombre de sanctions.

3. La suppression de cette marge d'incertitude de mesure, marge dont l'officialisation est souhaitée par l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW), induirait un risque important de recours.

Afin de rencontrer le prescrit de la décision de la Cour d'Appel de Bruxelles du 19 septembre 2024, le législateur wallon propose de supprimer le système d'exonération mis en oeuvre au travers des avertissements, prévu à l'article 6, §3 du décret du 23 juin 1994 précité, tout en maintenant l'inscription demandée par

l'ACNAW de la marge d'incertitude de mesure de 2 dB par le Gouvernement wallon au sein de l'arrêté du gouvernement wallon du 29 janvier 2024 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne.

4. Au-delà de l'obligation qui lui est faite par la décision de la Cour d'appel de Bruxelles, le Gouvernement wallon souhaite répondre à une thématique récurrente des riverains des aéroports wallons relativement au taux, estimé faible, des montants de base des sanctions administratives pouvant être infligées notamment en cas de dépassement des seuils des normes de bruit.

Dans cette optique, le Gouvernement souhaite, d'une part, relever l'ensemble des montants des sanctions déterminés dans l'arrêté du Gouvernement du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne et, d'autre part, s'assurer que ces montants resteront dissuasifs malgré l'écoulement du temps.

5. Pour atteindre le premier objectif, un rehaussement du plafond de la fourchette des sanctions, déterminée à l'article 6, §3 du décret du 23 juin 1994, est nécessaire. Le Gouvernement propose que le montant maximal des sanctions soit de 10 000 euros.

6. Pour atteindre le second objectif, le Gouvernement sollicite du Parlement une habilitation pour indexer les montants se situant dans la fourchette prévue par le décret du 23 juin 1994. Ce mécanisme d'indexation sera inséré dans l'arrêté du Gouvernement du 29 janvier 2004 précité qui traduit déjà l'habilitation du Gouvernement à fixer le montant des sanctions.

Commentaire de l'article unique

Article unique

Cet article unique, en son point 1°), a), rehausse le plafond de sanctions pouvant être infligées, notamment en cas de dépassement des seuils de bruit par un aéronef, le faisant passer de 7 500 euros à 10 000 euros pour la sanction la plus élevée en cas de récidive.

En son point 1°), b), cet article donne habilitation au Gouvernement, déjà habilité à fixer le barème des sanctions, à indexer les montants de celles-ci, selon une méthode à définir en insérant un mécanisme d'indexation au sein de l'arrêté du Gouvernement du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne.

Ensuite, en son 2°, il supprime le système d'avertissements prévu à l'article 6, §3 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

Ce système a été introduit dans le décret de du 23 juin 1994 par un décret modificatif du 2 février 2006 afin de tenir compte, dans la sanction des dépassements des normes de bruit, du caractère involontaire des dépassements et de seulement sanctionner leur répétition.

Une décision de la Cour d'Appel de Bruxelles, rendue le 19 septembre 2024, fait imposition à la ré-

gion wallonne de rendre plus efficace son système de contrôle et de sanction des dépassements des normes de bruit.

L'un des aspects évoqués par la Cour d'Appel dans sa décision concerne le cumul d'une marge d'incertitude de mesure de 2dB avec la marge de 3dB instaurée dans le cadre de l'application du régime des avertissements exonérant les appareils d'un certain nombre de sanctions.

Le dispositif est adopté afin de tenir compte des remarques de la Cour d'appel de Bruxelles.

AVANT-PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

Le Gouvernement wallon,
Sur la proposition de la Ministre des Aéroports,
Après délibération,

ARRÊTE :

La Ministre des Aéroports est chargée de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article unique

Dans l'article 6, §3 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, inséré par le décret du 8 juin 2001 et modifié par le décret du 2 février 2006 :

1° à l'alinéa 1,

- a) le montant de « 7 500 » est remplacé par le montant de « 10 000 » ;
- b) la phrase « Le Gouvernement peut indexer le montant de ces sanctions. » est insérée en fin d'alinéa.

2° les alinéas 2 à 4 sont abrogés.

Namur, le 17 juillet 2025.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

ADRIEN DOLIMONT

La Ministre des Aéroports,

CÉCILE NEVEN

AVIS

ENV.25.68.AV

Avant-projet de décret modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

Avis adopté le 11/07/2025

Rue du Vertbois, 13c
B-4000 Liège
T 04 232 98 48
pole.environnement@cesewallonie.be
www.cesewallonie.be

DONNEES INTRODUCTIVES

Demandeur : Mme Cécile NEVEN, Ministre des Aéroports
Date de réception de la demande : 7/07/2025
Délai de remise d'avis : 5 jours
Préparation de l'avis : Assemblée « Politique générale »
(vu l'urgence, mise en œuvre d'une procédure électronique)
Approbation : A l'unanimité des membres
(par procédure électronique)

Breve description du dossier :

Cet avant-projet de décret (article unique) supprime le système d'avertissements prévu à l'article 6, § 3 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

Ce système a été introduit dans ledit décret par un décret modificatif du 2 février 2006 afin de tenir compte, dans la sanction des dépassements des normes de bruit, du caractère involontaire des dépassements et de seulement sanctionner leur répétition.

Une décision de la Cour d'appel de Bruxelles, rendue le 19 septembre 2024, fait imposition à la Région wallonne de rendre plus efficace son système de contrôle et de sanction des dépassements des normes de bruit.

L'un des aspects évoqués par la Cour d'appel dans sa décision concerne le cumul d'une marge d'incertitude de mesure de 2dB avec la marge de 3dB instaurée dans le cadre de l'application du régime des avertissements exonérant les appareils d'un certain nombre de sanctions.

Le dispositif est adopté afin de tenir compte des remarques de la Cour d'appel de Bruxelles.

1. PREALABLE

- L'article 2, § 1^{er}, 10^o, du décret du 6 novembre 2008 portant rationalisation de la fonction consultative prévoit, en cas d'urgence, un délai de remise d'avis de 10 jours. Pour la présente demande, ce délai a été raccourci à 5 jours.
- Le Pôle tient à rappeler que ce type délai (10 jours et moins) ne lui permet pas de se prononcer dans les meilleures conditions. En effet, les membres n'ont pas tous la possibilité de se rendre disponibles dans un délai aussi court, ni la possibilité de se saisir pleinement de la demande d'avis et de disposer d'un maximum d'éléments permettant d'étayer leur position.

2. CONCERNANT L'AVANT-PROJET DE DECRET

- Le Pôle estime que l'initiative décrétole, à savoir la suppression des alinéas 2 à 4 de l'article 6, § 3 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, est de nature à rencontrer le prescrit de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024.
- Le Pôle déplore toutefois l'absence d'évaluation de l'impact de ces changements pour les compagnies exploitantes, particulièrement le changement relatif au double dépassement.

3. CONCERNANT L'ARRETE DEVANT COMPLETER L'INITIATIVE DECRETALE

- Comme souhaité par l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW), il y a lieu d'inscrire la marge d'incertitude de mesure de 2 dB au sein de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne.
- Pour se conformer strictement à la décision de la Cour d'appel, le Pôle prend bonne note que dans l'article 8, § 2, dernier alinéa, du même arrêté, l'exigence d'un dépassement au droit de deux sonomètres afin qu'un mouvement soit susceptible d'être sanctionné va être supprimée.
- Par ailleurs, le Pôle formule les deux propositions suivantes :
 - 1) soumettre l'arrêté dont question à l'avis des sociétés gestionnaires d'aéroports pour examiner l'impact potentiel des mesures sur leurs activités ;
 - 2) rédiger, pour les fonctionnaires sanctionneurs, une circulaire en vue d'assurer le croisement des données issues des sonomètres avec les autres informations disponibles, permettant ainsi d'identifier de manière fiable la source des nuisances sonores enregistrées sur lesquelles ils verbalisent.

AVANT-PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

Exposé des motifs

1. Lors de l'adoption du décret du 2 février 2006, introduisant un système d'avertissements au sein du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, le législateur wallon souhaitait tenir de la réalité des infractions reprises à l'article 6 du décret du 23 juin 1994 précité, à savoir la coexistence de deux catégories d'infractions : d'une part, celles qui ne peuvent être que « volontaires », telles que le non-respect des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs, les restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent, le non-respect des règles relatives aux essais moteur ou encore les procédures particulières de décollage ou d'atterrissage, et, d'autre part, les infractions qui peuvent être qualifiées d'« involontaires ». Les dépassements des seuils de bruit imposés au sol font partie de cette dernière catégorie, dans la mesure où, indépendamment du type d'avions et du respect des procédures de vol imposées sur les aéroports wallons, le niveau de bruit produit par l'aéronef est influencé par d'autres facteurs, dont notamment les conditions atmosphériques sur lesquelles les pilotes n'ont aucun contrôle.

La volonté du législateur de l'époque n'était pas de dépenaliser ces infractions « involontaires » mais de tenir compte de l'absence de volonté de commettre l'infraction en ne sanctionnant que la récurrence de celles-ci qui s'assimile alors à un fait volontaire sanctionnable conformément au décret.

De cette manière, le législateur préservait l'approche équilibrée qui a toujours prévalu dans le développement de l'activité aéroportuaire en Région wallonne.

2. La décision de la Cour d'Appel de Bruxelles du 19 septembre 2024 : Dans les considérations de sa décision, la Cour d'Appel reproche notamment le cumul d'une marge d'incertitude de mesure de 2dB avec la marge de 3dB instaurée dans le cadre de l'application du régime des avertissements exonérant les appareils d'un certain nombre de sanctions.

3. La suppression de cette marge d'incertitude de mesure, marge dont l'officialisation est souhaitée par l'au-

torité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW), induirait un risque important de recours.

Afin de rencontrer le prescrit de la décision de la Cour d'Appel de Bruxelles du 19 septembre 2024, le législateur wallon propose de supprimer le système d'exonération mis en oeuvre au travers des avertissements, prévu à l'article 6, §3 du décret du 23 juin 1994 précité, tout en maintenant l'inscription demandée par l'ACNAW de la marge d'incertitude de mesure de 2dB par le Gouvernement wallon au sein de l'arrêté du gouvernement wallon du 29 janvier 2024 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne.

Commentaire de l'article unique

Article unique

Cet article unique supprime le système d'avertissements prévu à l'article 6, §3 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

Ce système a été introduit dans le décret du 23 juin 1994 par un décret modificatif du 2 février 2006 afin de tenir compte, dans la sanction des dépassements des normes de bruit, du caractère involontaire des dépassements et de seulement sanctionner leur répétition.

Une décision de la Cour d'Appel de Bruxelles, rendue le 19 septembre 2024, fait imposition à la région wallonne de rendre plus efficace son système de contrôle et de sanction des dépassements des normes de bruit.

L'un des aspects évoqués par la Cour d'Appel dans sa décision concerne le cumul d'une marge d'incertitude de mesure de 2dB avec la marge de 3dB instaurée dans le cadre de l'application du régime des avertissements exonérant les appareils d'un certain nombre de sanctions.

Le dispositif est adopté afin de tenir compte des remarques de la Cour d'appel de Bruxelles.

AVANT-PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

Le Gouvernement wallon,
Sur la proposition de la Ministre des Aéroports,
Après délibération,

ARRÊTE :

La Ministre des Aéroports est chargée de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article unique

Dans l'article 6, §3 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, modifié par le décret du 2 février 2006, les alinéas libellés 2 à 4 sont abrogés.

Namur, le 3 juillet 2025.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

ADRIEN DOLIMONT

La Ministre des Aéroports,

CÉCILE NEVEN



Corps Interfédéral de
l'Inspection des Finances

Gouvernement de la Région wallonne

Référence IF : 267089

Date d'entrée IF : 17 juin 2025

OBJET Décision de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024 - Avant-projet de décret modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne - Première lecture

IMPUTATION BUDGETAIRE -

MONTANT -

Avis de l'Inspection des finances

favorable défavorable suspendu réservé

- Suite à l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024 (signifié le 5 mai 2025), l'avant-projet repris en objet entend concourir à rendre plus effectif le système de contrôle et de sanction des dépassements des normes de bruit mis en place par la Région wallonne, en abrogeant le système d'exonération mis en œuvre au travers des avertissements, prévu à l'article 6, § 3, alinéas 2 à 4, du décret du 23 juin 1994.

Le projet de NGW souligne le délai de six mois, à dater de la signification de l'arrêt pour rendre effectif le système de contrôle et de sanction de la RW, sous peine d'astreinte (5.000 € / jour avec un plafond de 2.000.000 €).

- S'agissant de l'impact budgétaire, il est pris acte que "les modifications proposées sont de nature à sanctionner un plus grand nombre d'infractions", avec des recettes attendues complémentaires estimées entre 30 k€ et 35 k€.

- Dans l'avant-projet de décret, l'article unique devrait être rédigé comme suit :

"Article unique. Dans l'article 6, § 3, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, modifié par le décret du 2 février 2006, les alinéas 2 à 4 sont abrogés."

Il n'y a en effet pas lieu de citer le contenu des dispositions qui seraient abrogées.

Pas d'autres remarques.

Benoît Debiève
(Signature)

Signature numérique de
Benoît Debiève (Signature)
Date : 2025.06.18 10:24:28
+02'00'

Benoît Debiève – Inspecteur des finances – benoit.debieve.ext@spw.wallonie.be

Boulevard Ernest Mélot, 42 (5e étage) - 5000 Namur

Rapport du 27 mai 2025 établi conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales

Objet : Avant-projet de décret modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

Question 1. Le projet de réglementation affecte-t-il, directement ou indirectement, l'égalité entre les hommes et les femmes ?

Non.

Question 2. Y a-t-il des différences entre la situation respective des hommes et des femmes dans la matière relative au projet de réglementation ?

Non.

Question 3. Comment comptez-vous prévenir ou compenser les éventuels effets négatifs du projet de réglementation sur l'égalité entre les hommes et les femmes ?

Sans objet.

TEST HANDISTREAMING DU 27 MAI 2025

L'objectif du test est d'aider les auteurs de projet à développer une idée claire de l'impact de leur projet sur les personnes en situation de handicap, compte tenu de l'objectif politique de renforcer l'inclusion des personnes en situation de handicap dans la société¹.

1. INFORMATIONS SUR LE PROJET.

Intitulé du projet :	Avant-projet de décret modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne
Description du projet :	Modification de l'article 6 du décret afin de supprimer le système d'avertissements octroyés, à certaines compagnies aériennes opérant sur les aéroports de Charleroi et de Liège, en lieu et place de potentielles sanctions pour dépassements des seuils de bruit imposés autour des aéroports wallons.
Ministre(s) compétent(s) :	Ministre des Aéroports, Cécile NEVEN
Référent du projet (nom, prénom, Email, tél) :	Rudy Valtin, rudy.valtin@gov.wallonie.be ,081/810835
Administration(s) :	
Contact à l'Administration (nom, prénom, Email, tél) :	
Public cible :	Les compagnies aériennes opérant à l'aéroport de Charleroi
Objectifs poursuivis :	Suppression du système d'avertissements afin de sanctionner tout dépassement des seuils de bruit constatés au droit des sonomètres fixes situés autour des aéroports wallons et ce afin de se mettre en conformité avec la décision de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024.
Modalités d'exécution :	Modification de l'article 6 §3 du décret précité

2. PUBLIC-CIBLE DU PROJET.

A. Description du public-cible :

Seules les compagnies aériennes opérant sur les aéroports de Charleroi et de Liège et entrant dans les conditions pour l'obtention d'avertissements en lieu et place de sanctions sont concernées par la modification envisagée.

¹ Art. 22ter de la Constitution et art. 4 de la Convention de l'ONU relative aux droits de personnes handicapées qui prévoit de prendre en compte la protection et la promotion des droits de l'homme des personnes handicapées dans toutes les politiques et dans tous les programmes.

B. Les personnes en situation de handicap, sont-elles directement et/ou indirectement concernées par le projet ?

Non.

Justifier en quoi le projet ne concernerait pas directement ou indirectement des personnes en situation de handicap :

Seules les compagnies aériennes opérant sur les aéroports wallons de Charleroi et de Liège et entrant dans les conditions pour l'obtention d'avertissements sont visés par l'initiative. Aucun autre public n'est visé par ce texte.

(dans ce cas le test ne doit pas être poursuivi).

C. Enoncez, dans la matière concernée par votre projet, les obstacles, les problématiques ou spécificités auxquelles peuvent être confrontées les personnes en situation de handicap (exemple : revenus, mobilité, logement, accès à l'emploi, état de santé, participation sociale ...).

Veuillez développer votre analyse ci-dessous :

3. IMPACT DU PROJET SUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP.

**A. Quel type d'impact votre projet a-t-il (positif, négatif ou neutre²) ?
Peut-on le quantifier et/ou le qualifier ?**

B. De quelle manière avez-vous tenu compte des obstacles, problématiques ou spécificités rencontrées par les personnes en situation de handicap lors de la conception de votre projet ?

C. En quoi votre projet favorise-t-il l'inclusion des personnes en situation de handicap au sein de la société ? Expliquez.

² (très) Positif : le projet corrige, réduit ou évite la création d'inégalités dans la politique du projet. Négatif : le projet renforce les inégalités, les fait naître ou les entretient. Neutre : il n'y a pas d'inégalités ou de situations spécifiques dans la matière du projet pouvant être prises en compte. Attention : si l'impact ne peut pas être déterminé sans équivoque (par ex. impact positif sur une partie du groupe et impact négatif sur une autre partie du groupe) veuillez appliquer les règles suivantes :

- Combinaison d'un impact positif et négatif = impact négatif
- Combinaison d'un impact positif et neutre = impact positif
- Combinaison d'un impact négatif et neutre = impact négatif

Un impact est plus important si :

- les conséquences sont irréversibles ou difficilement réversibles ;
- les effets se produisent surtout à plus long terme ;
- il concerne des domaines/problématiques prioritaires.

D. De quelle(s) manière(s) et dans quelle(s) autre(s) phase(s) du projet envisagez-vous de tenir compte de cette problématique dans le futur ?³

E. Au vu des réponses précédentes, votre projet a-t-il un impact potentiellement significatif⁴ sur les personnes en situation de handicap ?

4. IMPLICATION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP DANS LES DÉCISIONS QUI LES CONCERNE.

A. Consulterez-vous des personnes en situation de handicap ou des organismes issus de la société civile (associations représentatives des personnes en situation de handicap, fonction consultative) lors de l'élaboration de la mesure ?

Si oui, de quelle manière ?

³ Les différentes phases de la procédure politique sont : la préparation (l'objet du projet), la mise en œuvre et l'évaluation de la politique. Vous pouvez tenir compte de la dimension de l'égalité des chances dans votre communication en présentant la diversité dans des illustrations et des photographies, en consultant des experts de l'égalité des chances, en veillant à la diversité dans les conseils/administrations/comités de sélection, en recueillant des indicateurs/statistiques, etc.

⁴ Un impact significatif représente un impact plus particulier et plus important sur les personnes en situation de handicap que l'ensemble de la population visée par la mesure. Pour évaluer l'impact, il est important de tenir compte des éléments suivants :

- ✓ Les objectifs poursuivis par le projet
- ✓ Le public-cible
- ✓ La portée du projet
- ✓ Les modes d'intervention privilégiés
- ✓ Les besoins couverts.
- ✓ Les critères d'admissibilité.