282 (2024-2025) — N° 2

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

8 SEPTEMBRE 2025

PROJET DE DÉCRET

portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Cap-Vert relatif au transport aérien, signé à Bruxelles le 26 octobre 2017 *

RAPPORT

présenté au nom de la Commission des affaires générales,
du budget, des relations internationales et du bien-être animal

par

Mme Mauel

3e session de la XIIe législature
* Voir Doc. **282** (2024-2025) – Nº 1
CRIC (2025-2026) – N° 1

site web : www.parlement-wallonie.be
courriel : courriel@parlement-wallonie.be

SOMMAIRE

I. Résumé 3

II. Procédure 3

III. Exposé de M. Dolimont, Ministre-Président et Ministre du Budget, des Finances, de la Recherche et du Bien-être animal 4

IV. Discussion générale 4

V. Examen et vote des articles 7

VI. Vote sur l'ensemble 7

VII. Rapport 7

VIII. Texte adopté par la Commission 8

Pour compléter son information, le lecteur peut consulter le compte rendu intégral qui fait foi quant au contenu des interventions ainsi que les enregistrements audiovisuels de la réunion qui sont découpés en podcasts. Ils sont consultables via le lien suivant : https://parlwal.be/4mZ5gSZ.

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission des affaires générales, du budget, des relations internationales et du bien-être animal a examiné le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Cap-Vert relatif au transport aérien, signé à Bruxelles le 26 octobre 2017 (Doc. 282 (2024-2025) N° 1).

I. RÉSUMÉ

Le présent projet de décret a pour objet de permettre la ratification de l'Accord entre la Belgique et le Cap-Vert relatif au transport aérien, signé à Bruxelles le 26 octobre 2017. Il remplace l'Accord aérien bilatéral du 22 juin 1998 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes soit non conformes au droit communautaire soit tout simplement plus en phase avec l'évolution du monde aéropolitique ou des besoins des parties prenantes.

Ses dispositions, applicables aux Parties contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, prévoient et règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation de liaisons aériennes spécifiées dans le « Tableau des routes », annexé à cet Accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

Par 6 voix et 4 abstentions, votre Commission recommande l'adoption du projet de décret par l'assemblée.

II. PROCÉDURE

En date du 20 juin 2025, le Gouvernement wallon a déposé le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Cap-Vert relatif au transport aérien, signé à Bruxelles le 26 octobre 2017 (Doc. 282 (2024-2025) N° 1).

Il a été envoyé en Commission des affaires générales, du budget, des relations internationales et du bien-être animal le 17 juillet 2025.

La Commission s'est réunie le 8 septembre 2025.

Ont participé aux travaux : M. Blondel, Mme Bluge (Art. 47.3), M. Collignon, Mmes De Bue, Greco, M. Liradelfo (Art. 47.4), Mmes Mauel (Rapporteuse), Morreale (Art. 47.3), MM. Resinelli, Tzanetatos (Président).

Ont assisté aux travaux : MM. J.-P. Bastin, Hazée, Mockel, Mme Tellier.
M. Dolimont, Ministre-Président et Ministre du Budget, des Finances, de la Recherche et du Bien-être animal.

III. EXPOSÉ DE M. DOLIMONT, MINISTRE-PRÉSIDENT ET MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE LA RECHERCHE ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL

M. le Ministre-Président déclare qu'au cours des derniers mois, le Gouvernement wallon a engagé un important travail de rattrapage sur le plan de l'adoption des accords aériens internationaux. Une première série de textes, notamment relatifs à la modernisation des relations bilatérales, a été adoptée par le Parlement en mai 2025.

Aujourd'hui, l'élan est poursuivi avec cet Accord aérien bilatéral, signé le 26 octobre 2017, entre la Belgique et la République du Cap-Vert, à Bruxelles.

Ce texte, qui remplace celui du 22 juin 1998 devenu obsolète, s'aligne sur la dynamique de mise à jour initiée par la Belgique, conformément à la Convention de Chicago de 1944, et vise à faciliter l'établissement et l'exploitation de services aériens entre les deux pays et au-delà.

Ledit Accord est ainsi composé de 23 articles et d'une annexe comprenant le tableau des routes. Ces dispositions encadrent l'ensemble des aspects nécessaires à l'exploitation des liaisons aériennes, dans le respect du droit interne des Parties et des règles européennes applicables à la Belgique.

Cet Accord ne comporte pas de disposition permettant de taxer le kérosène.

M. le Ministre-Président tient toutefois à rappeler que le Gouvernement wallon reste favorable à l'instauration d'une telle mesure mais uniquement si elle est décidée dans un cadre européen ou international. Agir seul n'est pas concevable et serait non seulement inefficace du point de vue environnemental à l'échelle mondiale mais risquerait également de fragiliser la compétitivité des aéroports.

C'est pourquoi, il continue de plaider résolument pour une approche harmonisée garantissant des règles équitables pour l'ensemble des transporteurs.

La Région wallonne observe attentivement l'évolution des discussions internationales pour rester cohérente avec les démarches menées aux niveaux fédéral et européen.

IV. DISCUSSION GÉNÉRALE

1. Questions et observations des membres

M. Blondel affirme, tout d'abord, que cet Accord aérien est potentiellement créateur d'emplois.

L'orateur se réjouit par ailleurs que le Gouvernement ait apporté des réponses à l'avis du Conseil d'État.

Il souligne qu'il s'agit d'un traité mixte. Et, à cet égard, il demande où en est, dans les autres entités, le processus de ratification de ce texte.

Il désire savoir si l'on peut s'attendre à certaines retombées concrètes.

On évoque la possibilité de créations d'emplois. Sachant cela, l'intervenant demande si l'on peut s'attendre à des retombées concrètes pour les aéroports wallons.

Peut-on, entre autres, aussi s'attendre à l'ouverture de nouvelles lignes ?

M. Blondel déclare qu'il ne pense pas qu'il y ait de ligne directe pour le moment avec le Cap-Vert. Y a-t-il là des évolutions attendues ?

Mme Tellier rappelle qu'en avril 2025, on a débattu au sein de la présente Commission de neuf accords aériens.

Il s'agit précisément du :

- projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 27 février 2017 (Doc. 192 (2024-2025) N° 1 à 3) ;
- projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Australie relatif au transport aérien, signé à Canberra le 23 novembre 2012 (Doc. 193 (2024-2025) N° 1 à 3) ;
- projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Bénin relatif au transport aérien, fait à Cotonou le 9 janvier 2018 (Doc. 194 (2024-2025) N° 1 à 3) ;
- projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Congo relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 12 juin 2018 (Doc. 195 (2024-2025) N° 1 à 3) ;
- projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Burkina Faso relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 5 juin 2018

(Doc. 196 (2024-2025) N° 1 à 3) ;

– projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif au transport aérien, fait à Abidjan le 25 octobre 2017 (Doc. 197 (2024-2025) N° 1 à 3) ;

– projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Guinée relatif au transport aérien, fait à Conakry le 2 avril 2015 (Doc. 198 (2024-2025) N° 1 à 3) ;

– projet de décret portant assentiment à l'Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Mali, fait à Bamako le 29 août 2017 (Doc. 199 (2024-2025) N° 1 à 3) ;

– projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'État du Qatar relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 8 mars 2018 (Doc. 200 (2024-2025) N° 1 à 3).

Six d'entre eux excluaient complètement la possibilité d'une taxation du kérosène. Il en est de même pour le présent Accord. En effet, ce dernier ne comprend pas d'article prévoyant que le Royaume de Belgique pourrait appliquer sur une base non discriminatoire des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire.

Selon l'intervenante, il est indispensable de mettre fin au régime favorable dont bénéficie aujourd'hui le kérosène, sans aucune raison valable sur le plan climatique, mais aussi au mépris de la justice fiscale.

Or, le Gouvernement propose de poser un nouvel obstacle à cette éventuelle décision d'appliquer une taxation du kérosène, qu'il s'agisse d'ailleurs de l'appliquer au niveau belge ou au niveau européen.

L'oratrice estime qu'avec cette nouvelle signature, on s'empêche, d'une certaine manière, d'avancer en ce sens.

Elle souligne que l'Accord de Gouvernement prévoit que la Région wallonne soutienne des initiatives européennes en matière de fiscalité du kérosène. Quelles initiatives concrètes ont été prises depuis l'échange intervenu au mois d'avril 2025 ? Des contacts ont-ils été entrepris avec d'autres entités, par exemple, pour avancer en ce sens et rectifier une distorsion de concurrence conséquente avec d'autres modes de transport beaucoup moins polluants ?

Mme Mauel souligne que la portée du présent projet de décret est à la fois juridique, économique et diplomatique.

Premièrement, il s'agit d'un cadre juridique moderne et conforme, car cet Accord s'inscrit dans la continuité de la Convention de Chicago de 1944, fondement du droit aérien international, tout en intégrant les évolutions imposées par le droit communautaire. Les arrêts « ciel ouvert » de la Cour de justice européenne ont en effet marqué un tournant en exigeant que les accords bilatéraux respectent les règles de l'Union européenne.

Il s'agit d'une étape nécessaire pour sécuriser les liaisons aériennes entre la Belgique et le Cap-Vert dans le respect des normes internationales et européennes.

Deuxièmement, il renferme des opportunités économiques et touristiques, car sur le plan économique, ces accords sont des leviers de développement pour les aéroports wallons, les compagnies aériennes et les entreprises sous-traitantes.

Ils facilitent les échanges, créent des emplois et renforcent l'attractivité de la Région wallonne et de la Belgique.

En offrant des liaisons directes, ils simplifient aussi les déplacements pour les citoyens et les entreprises, sans imposer de transit par des *hubs* étrangers. C'est un atout pour la collectivité et la compétitivité.

Troisièmement, cela montre une approche équilibrée et inclusive. L'Accord ne fait aucune distinction entre les aéroports belges, laissant aux compagnies aériennes la liberté de choisir leurs dessertes. Cette neutralité est essentielle pour les Régions, et notamment pour la Wallonie, qui bénéficie ainsi des mêmes opportunités que les autres entités fédérées. C'est une garantie d'équité et de cohésion nationale.

Quatrièmement, la question environnementale est un défi à relever en commun. La question de la taxation du kérosène a été soulevée encore au cours de la présente réunion de commission. La Région wallonne, comme le Gouvernement fédéral, défend une approche coordonnée au niveau européen et international. L'instauration d'une taxe sur le kérosène est un objectif partagé, mais sa mise en oeuvre doit être ambitieuse et équitable pour éviter les distorsions de concurrence.

Les discussions en cours, que ce soit dans le cadre de l'accord dit Arizona ou de la Déclaration de politique régionale (DPR) 2024-2029, montrent la complexité du sujet et l'on demeure mobilisé pour que la Belgique joue un rôle actif dans les négociations afin de concilier la transition écologique et la compétitivité du secteur aérien.

En conclusion, Mme Mauel déclare que ce projet de décret est un exemple de la manière dont on peut allier souveraineté nationale et intégration européenne. Il modernise le cadre juridique, soutient l'économie et prépare l'avenir du secteur aérien.

Mme Greco souligne qu'en 2019, l'évolution de la prise de conscience de l'urgence climatique a mis au jour le fait que certains accords ne contiennent pas de clauses permettant à la Belgique de taxer le kérosène d'un transporteur aérien désigné par un pays qui exploite une liaison à partir de la Belgique jusque dans l'Union européenne.

Contrairement à d'autres accords aériens, comme notamment ceux avec l'Algérie, le Congo, le Qatar, cet Accord ne contient pas une telle disposition.

L'intervenante estime que face à l'urgence climatique, il est nécessaire qu'une telle clause soit insérée dans l'ensemble des accords bilatéraux négociés par la Belgique.

L'oratrice réaffirme sa vigilance à l'égard de ces enjeux. Si la connectivité aérienne reste un levier important pour l'économie, d'autant plus en Région wallonne avec les aéroports de Charleroi et de Liège, cela ne peut en aucun cas se faire au détriment des engagements climatiques.

La transition écologique appliquée au secteur de l'aviation est une nécessité urgente et la question de la taxation du kérosène est un élément central.

Elle plaide donc pour une approche européenne ambitieuse et coordonnée, seule à même de garantir une concurrence équitable entre les compagnies et d'éviter les effets du contournement.

En parallèle, Mme Greco juge indispensable que la Belgique se donne les moyens dans le cadre de ces accords bilatéraux d'insérer systématiquement des clauses fiscales compatibles avec les objectifs climatiques.

C'est cette double exigence de cohérence économique et d'engagement écologique qui doit guider l'action car c'est précisément dans cette capacité à concilier la croissance durable et la justice environnementale que se joue la crédibilité de la politique de la Belgique à cet égard à long terme.

En conséquence, les membres du Groupe PS s'abstiendront sur les projets d'accord d'association qui ne permettent pas la taxation du kérosène.

2. Réponses du Gouvernement

M. le Ministre-Président rappelle que ce projet de décret a été adopté en première lecture par le Gouvernement wallon le 13 décembre 2018.

Quant à la ratification dans les autres entités, le processus a été achevé par le Fédéral en 2019 et par la Région de Bruxelles-Capitale en 2021.

La Région flamande va prochainement lancer la seconde lecture du projet de décret.

Par rapport aux retours concrets concernant les ouvertures potentielles de voies aériennes entre les deux pays signataires, M. le Ministre-Président indique qu'il est difficile de donner ces informations mais la volonté est de casser les barrières potentielles pour favoriser ce type d'échanges.

En ce qui concerne la question de la taxation du kérosène, il souligne que l'on a toujours défendu la nécessité d'une approche coordonnée, à la fois européenne et internationale. Une telle démarche est essentielle afin d'éviter qu'une position isolée de la Belgique ou l'introduction unilatérale de cette clause dans les relations bilatérales ne compromette la compétitivité des aéroports situés sur le territoire de la Belgique.

Une mesure prise de manière unilatérale risquerait de transférer une partie des activités vers les aéroports voisins, offrant des conditions plus avantageuses aux compagnies aériennes. C'est pourquoi, on plaide pour une harmonisation de cette taxe au niveau européen de manière à garantir que tous les acteurs soient soumis aux mêmes règles. Cette orientation est d'ailleurs conforme à l'accord fédéral qui réaffirme la pertinence d'une action collective et équilibrée.

Enfin, pour obtenir un impact réel sur l'environnement, la mesure doit s'inscrire dans une démarche plus globale.

Par rapport aux actions concrètes, les discussions sur les accords aériens se font au sein du groupe « Comité traités mixtes », qui est lui-même piloté par le Gouvernement fédéral. Depuis le mois de mai 2025, il y a un seul texte aérien qui a fait l'objet de discussions au sein même de cet organe, c'est celui avec la Thaïlande.

Enfin, M. le Ministre-Président indique que le Service public fédéral (SPF) Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au développement transmettra prochainement un listing complet des accords bilatéraux de transport aérien et permettra ainsi d'engager pleinement une réflexion avec les autres niveaux de pouvoir, et ce pour avoir le maximum de cohérence et d'efficacité en la matière.

3. Répliques des membres

Mme Tellier déclare qu'elle demeure un peu sur sa faim concernant l'approche concrète.

Elle note que le Gouvernement fait voeu de coordination européenne mais elle ne constate aucune prise en charge claire de cette problématique de sa part pour sortir de l'inertie climatique de la Région wallonne également en matière aérienne.

Cela s'ajoute à l'inertie en matière de rénovation énergétique, de soutien des transports publics et de la politique vélo.

Cela vaut aussi en matière aérienne puisque le Gouvernement ne prend aucune initiative pour sortir de la distorsion de concurrence entre le transport aérien qui ne bénéficie d'aucune taxation de carburant ni de TVA suffisante sur les billets d'avion par rapport aux autres modes de transport.

Pour l'intervenante, cela est un déni de justice climatique par rapport à tous les citoyens qui font des efforts au quotidien pour réduire leur empreinte écologique.

V. EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES

Articles 1er à 3

Les articles 1er à 3 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Votes

Les articles 1er à 3 sont adoptés par 6 voix et 4 abstentions.

VI. VOTE SUR L'ENSEMBLE

Par 6 voix et 4 abstentions, la Commission des affaires générales, du budget, des relations internationales et du bien-être animal recommande l'adoption du projet de décret par l'assemblée plénière.

VII. RAPPORT

À l'unanimité des membres, il est décidé de faire confiance au président et à la rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

La Rapporteuse,	Le Président,
C. MAUEL	N. TZANETATOS

VIII. TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

PROJET DE DÉCRET

portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Cap-Vert relatif au transport aérien, signé à Bruxelles le 26 octobre 2017

Article 1er

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Cap-Vert relatif au transport aérien, signé à Bruxelles le 26 octobre 2017, sortira son plein et entier effet.

Art. 2

Sous réserve de l'alinéa 3, les modifications à l'Accord, adoptées en application de l'article 20, §§1er et 3, de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Cap-Vert relatif au transport aérien, signé à Bruxelles le 26 octobre 2017, sortiront leur plein et entier effet.

Le Gouvernement wallon notifie au Parlement tout projet de modification de l'Accord, tel que visé à l'alinéa 1er.

Dans un délai de trois mois suivant la communication du Gouvernement visée à l'alinéa 2, le Parlement peut s'opposer à ce qu'une modification de l'Accord au sens de l'alinéa 1er, sorte son plein et entier effet.

Art. 3

Sous réserve de l'alinéa 3, les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 20, §4, de l'Accord entre le Gouvernement de la République du Cap-Vert relatif au transport aérien, signé à Bruxelles le 26 octobre 2017, sortiront leur plein et entier effet.

Le Gouvernement wallon notifie au Parlement tout projet de modification de l'Annexe à l'Accord, tel que visé à l'alinéa 1er.

Dans un délai de trois mois suivant la communication du Gouvernement visée à l'alinéa 2, le Parlement peut s'opposer à ce qu'une modification de l'Accord au sens de l'alinéa 1er, sorte son plein et entier effet.