

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

10 AVRIL 2026

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**

RÉSUMÉ

Le présent projet de décret a pour objectif, d'une part, de renforcer le dispositif des sanctions applicables lors des dépassements infractionnels des seuils de bruit par les aéronefs utilisant les aéroports wallons, ainsi que pour le non-respect des restrictions opérationnelles imposées par la réglementation, et, d'autre part, de permettre le développement équilibré de l'aéroport de Charleroi.

Il est proposé, d'une part, de relever les montants des sanctions, fixés par le Gouvernement, que l'administration peut infliger lors des infractions et d'indexer ceux-ci. D'autre part, le projet de décret propose l'instauration d'un quota count global dégressif dans le temps pour les aéronefs basés ainsi que la révision des quotas de bruit maximum autorisé par mouvement opéré pendant les heures sensibles.

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Par la loi du 8 août 1988 modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, article 6, §1^{er}, X, 7^o, la Région wallonne s'est vu confier la compétence relative à l'équipement et à l'exploitation des aéroports et aérodromes publics situés sur son territoire.

2. Le présent projet de décret modifie les articles 1^{er}, 1^{er bis} ainsi que 6 et 6bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne et vise à permettre le développement équilibré de l'aéroport de Charleroi, dans le respect des droits des riverains.

3. Le projet de décret proposé est lié notamment à la procédure de renouvellement du permis unique délivré par le Gouvernement en date du 17 juillet 2025. En effet, à la suite de l'enquête publique, des avis ont été remis tant par des riverains que par les communes impactées (communes situées dans le Plan de développement à long terme) sollicitant un encadrement plus strict des conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.

4. Concernant la problématique des retours dits tardifs, la législation actuelle autorise les aéronefs basés à revenir à l'aéroport, sous conditions, au-delà de 23 heures. Cette possibilité était encadrée par un système de quota de bruit par avion basé. Dès lors, plus le nombre d'avions basés augmente, plus le quota augmente également. Ainsi, plutôt que de limiter le nombre d'avions basés, comme préconisé par les fonctionnaires technique et délégué, il a été décidé de modifier le système en remplaçant le quota par avion basé par un quota global afin de déterminer un plafond annuel fixe de points indépendant du nombre d'avions basés.

En outre, des restrictions plus importantes en ce qui concerne les types d'aéronef susceptibles de décoller ou atterrir durant les périodes sensibles 22h00 – 23h00 et 6h30 – 7h00 (période considérée comme étant de nuit au regard de la réglementation européenne) sont proposées.

5. En substance, à l'article 1^{er bis}, §2, pour les mouvements d'avions basés opérés entre 23h00 et 6h30 à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, il est proposé de remplacer le quota annuel de points par opérateur, en fonction du nombre d'avions basés à l'aéroport, par un quota global maximal de bruit de 3 500 points par an, avec un maximum de 2 000 points pour l'année 2045.

Ces 3 500 points sont répartis proportionnellement entre les exploitants d'aéronefs en tenant compte, d'une part, du nombre maximal d'avions basés pouvant être accueillis en raison de la capacité de l'infrastructure de l'aéroport ainsi que, d'autre part, du nombre annuel moyen d'avions effectivement basés par les exploitants d'aéronefs, également appelés usagers d'aéroport. Ce calcul se fera par une règle de trois. La méthodologie de calcul du plafond par compagnie aérienne et sa mise en oeuvre sont déterminées ultérieurement par le Gouvernement wallon.

Le plafond de points sera évalué au bout de chaque triennat après son entrée en vigueur et pourra être adapté, uniquement à la baisse, selon les résultats de cette évaluation.

Pour effectuer cette évaluation, un comité de suivi regroupant Brussels South Charleroi Airport (BSCA), le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI), la Société wallonne des Aéroports (SO-WAER), l'Autorité de Contrôle des Nuisances sonores des Aéroports Wallons (ACNAW), un représentant du ministre qui a les Aéroports dans ses attributions et un représentant du ministre qui a l'Aménagement du territoire dans ses attributions sera instauré afin de monitorer annuellement l'état de la situation et les projections de consommation de points prévu aux alinéas précédents. Le Gouvernement en précisera le mode de fonctionnement via un arrêté d'exécution.

Le mode de calcul des points consommés par retour tardif n'est pas modifié, cependant la formule de détermination du quota global est adaptée pour être mathématiquement correcte, et continue donc à prendre en compte le retard de l'avion concerné afin que ceux qui arrivent plus tard et génèrent donc une plus grande nuisance, se voient ôter davantage de points du quota qui est attribué à leur exploitant.

Le plafond de points pourra être temporairement suspendu et une exemption de la consommation des points pourra être accordée aux compagnies aériennes sur décision du Gouvernement wallon lorsque des situations exceptionnelles perturberont de façon importante le transport aérien. Ces circonstances perturbatrices devront être en lien avec le contexte géopolitique, ou avec des contraintes relatives au contrôle aérien ou avec des catastrophes majeures.

La protection des riverains de l'aéroport est renforcée par l'instauration de ce plafond global dégressif qui n'existe pas dans le mécanisme actuel.

Il reste acquis, d'une part, qu'aucun avion non basé ne peut atterrir à l'aéroport de Charleroi après 23h00, sauf exceptions déjà visées au paragraphe 3 du projet de décret.

D'autre part, le retour des avions basés reste autorisé à condition que le retard justifiant leur atterrissage après 23h00 ne puisse être imputable à l'exploitant de l'aéronef basé.

6. La protection des riverains est également renforcée par l'abaissement du quota de bruit maximum autorisé par mouvement opéré entre 6h30 et 7h00 et entre 22h00 et 23h00.

Ce quota de bruit dépend fortement du niveau de bruit engendré par l'aéronef. Ce quota est actuellement fixé à 5 points, tant au décollage qu'à l'atterrissage. Le projet de décret modificatif propose de distinguer les valeurs au décollage et à l'atterrissage. Il propose de diminuer celui fixé à l'atterrissage à 1,70 points et celui au décollage à 3,80 points, à l'exception des appareils à long rayon d'action pour lesquels le quota resterait à

5 points car la puissance des moteurs pour effectuer les vols long courrier est plus grande et donc occasionne plus de bruit.

La définition des aéronefs à long rayon d'action a été intégrée dans l'article 1^{er} du décret.

Un mécanisme de réexamen, tous les 3 ans, de ces quotas est également prévu par le texte modificatif afin de pouvoir les adapter au rythme des évolutions technologiques constatées.

Les aéronefs les plus bruyants ne pourront pas utiliser l'aéroport durant les heures sensibles de la nuit.

Par cette initiative, le Gouvernement veut encourager les usagers d'aéroport à utiliser les appareils ayant la technologie la plus avancée, dont ils disposent, et diminuer ainsi les nuisances sonores aux heures les plus critiques pour les riverains.

7. Le Gouvernement wallon renforce également le mécanisme de sanction en cas de dépassement des seuils des normes de bruit en revoyant à la hausse leurs montants de base.

Dans cette optique, le Gouvernement a décidé de relever la totalité 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. Pour ce faire, le Gouvernement relève le niveau le plus élevé de ces sanctions pour le porter à 10 000 euros.

Le projet de décret fixe également le minimum de la sanction applicable à 800 euros afin de quadrupler ce dernier.

Enfin, Il s'assure que ces montants resteront dissuasifs malgré l'écoulement du temps.

8. Le Gouvernement prévoit ainsi d'indexer les montants se situant dans la fourchette prévue par le décret du 23 juin 1994.

Ce mécanisme d'indexation sera actionné tous les 5 ans afin de maintenir l'effet dissuasif des sanctions tout en garantissant une prévisibilité aux usagers d'aéroport.

9. Les modifications proposées vont dans le sens d'une plus grande protection des riverains et de leurs droits à un environnement sain, à la protection de la santé et au respect de la vie privée, tout en assurant la possibilité de la poursuite d'un développement aéroportuaire équilibré.

Elles s'inscrivent dans le respect de l'approche équilibrée, consistant à trouver un équilibre entre les intérêts en présence, prônée par le droit européen, et d'ores et déjà mise en oeuvre par le législateur wallon lors de l'adoption des règles relatives à la limitation des nuisances sonores autour des aéroports.

10. Dès lors que le mécanisme proposé renforce la protection offerte aux riverains, il est compatible avec la jurisprudence la plus récente en matière de respect de l'obligation de *standstill* qui s'oppose à ce que le législateur compétent réduise sensiblement le niveau de protection offert par la législation en vigueur, sans qu'existent pour ce faire des motifs liés à l'intérêt général.

11. Enfin, le projet de décret effectue certaines modifications de pure forme, à droit constant, pour corriger les dénominations modifiées d'un service de l'administration wallonne et de l'opérateur belge de contrôle aérien.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article premier propose une modification de l'article 1^{er} du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, tel que modifié par le décret du 22 novembre 2007.

Il introduit à l'alinéa 1^{er} de l'article 1^{er} du décret un 5^o afin d'ajouter la définition de la notion d'aéronef à long rayon d'action au sein de ses définitions. Cette définition, juridiquement prudente, se base sur les différentes spécifications des constructeurs de ce type d'aéronef.

Article 2

L'article deux propose une modification de l'article 1^{er}bis du même décret du 23 juin 1994.

En son 1^o, il supprime au paragraphe 2 le quota de bruit maximum autorisé par mouvement fixé à 5 points pour insérer deux quotas de bruit maximum, l'un au décollage fixé à 3,80 points, à l'exception des aéronefs à long rayon d'action pour lesquels le quota de bruit maximum autorisé par mouvement reste fixé à 5 points, et l'autre fixé à 1,70 points pour les atterrissages.

Il insère également un nouvel alinéa renvoyant au paragraphe 4 de cet article 1^{er}bis pour le mode de calcul de ces quotas de bruit maximum autorisé par mouvement et prévoyant une clause de réexamen au terme de chaque triennat suivant l'entrée en vigueur de ces nouveaux quotas de bruit maximum autorisé par mouvement et la possibilité, après ce réexamen, de l'adaptation de ces quotas de bruit sur le fondement d'une évaluation des évolutions technologiques du secteur aérien.

En son 2^o, au point a), l'article 2 du texte en projet remplace, à l'alinéa 2 de l'article 1^{er}bis du décret du 23 juin 1994, le mécanisme d'attribution illimitée des points de quota count par un système insérant un plafond global maximal de 3 500 points limitant ainsi le nombre d'atterrissages en dehors des heures normales d'ouverture de l'aéroport pour des avions basés ayant un retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef.

Il n'est donc plus question d'un quota journalier maximum de 0,616 point disponible pour chaque avion basé qu'un exploitant met en service à partir de l'aéroport de Charleroi, et ce sans limite quant au nombre d'avions basés que pouvait accueillir le site.

La nouvelle limite globale de 3 500 points, dégressive dans le futur, permet d'assurer la protection des riverains de l'aéroport sur le long terme face aux nuisances sonores issues de ces retours tardifs sans entraver de manière disproportionnée le développement de l'aéroport qui est d'ores et déjà soumis, grâce au législateur wallon, à des restrictions importantes en ma-

tière d'exploitation visant à réduire ces mouvements nocturnes pour le bien-être des riverains et de l'environnement dans lequel il s'inscrit.

Le point b) crée trois nouveaux alinéas, à la suite de l'alinéa 2 adapté, afin de préciser la notion du QC.

Le nouvel alinéa 3, renvoyant au paragraphe 5, précise que ce plafond est fixé quel que soit le nombre d'avions basés à l'aéroport de Charleroi.

Le nouvel alinéa 4 précise que ces points seront répartis entre les usagers d'aéroport selon une double clé de répartition, la première étant le nombre maximal d'avions pouvant être basés en raison de la capacité de l'infrastructure de l'aéroport et la seconde étant le prorata du nombre annuel moyen d'avions basés de l'exploitant. Ce calcul se fera par une règle de trois.

Cette répartition entre les usagers peut se résumer par l'équation ci-dessous :

Points annuels par usager = $(QC / \text{Nbre max d'AB}) \times \text{Nbre ann moy d'AB de l'usager}$ où

- « QC » est le quota global annuel fixé pour l'aéroport ;
- « Nbre max d'AB » est le nombre maximal d'avions pouvant être basés en raison de la capacité de l'infrastructure de l'aéroport ;
- « Nbre ann moy d'AB de l'usager » est le nombre annuel moyen d'avions basés de l'exploitant considéré.

De cette manière, si le nombre d'avions basés n'est pas maximal à tout moment de l'année, le quota global annuel de points pouvant être octroyés ne sera pas atteint.

Le Gouvernement fixe la méthodologie de calcul de points annuellement accordés à chaque usager dans son arrêté d'exécution.

Le calcul du nombre de points par retours tardifs n'est pas modifié par rapport au décret du 22 novembre 2007.

Il continue à prendre davantage en compte l'importance des nuisances causées par les retards sur le sommeil des riverains en tenant compte d'un coefficient attribué en fonction de l'importance du retard par rapport à 23h par rapport au mode de calcul des points pour les autres mouvements soumis à restriction (mouvements d'avions entre 6h30 et 7h00 et entre 22h00 et 23h00).

Le nouvel alinéa 5 insère une clause de suspension temporaire du système de quota count dans certaines situations exceptionnelles telles qu'elles rendent impossible l'exploitation habituelle de l'aéroport et empêchent le respect des limitations horaires d'exploitation du site. Ces situations peuvent être liées au contexte géopolitique ou à des contraintes relatives au contrôle aérien ou encore à des catastrophes majeures.

Ces situations doivent être constatées par le Gouvernement, via un arrêté du Gouvernement spécifiquement adopté, qui peut prendre la décision d'appliquer une exemption de la consommation des points octroyés aux usagers d'aéroports.

Le point c) de l'article 2 introduit trois nouveaux alinéas à la suite de l'alinéa 3 ancien devenu alinéa 6.

Le nouvel alinéa 7 prévoit une évaluation, et une possible révision uniquement à la baisse du plafond global, à l'issue de chaque triennat suivant l'entrée en vigueur de celui-ci et affiche l'objectif d'abaisser ce plafond à 2 000 points pour l'année 2045.

Le nouvel alinéa 8 instaure un comité de suivi composé de BSCA, du SPW MI, de la SOWAER, de l'AC-NAW, d'un représentant du ministre qui a les Aéroports dans ses attributions et d'un représentant du ministre qui a l'Aménagement du territoire dans ses attributions afin de monitorer annuellement l'état de la situation et les projections de consommation de points. Il habilite également le Gouvernement à déterminer le mode de fonctionnement de ce comité de suivi.

En son 3°, l'article 2 corrige une coquille orthographique du paragraphe 4 et modifie les chapitres visés par l'annexe 16 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). En effet, ces chapitres ayant évolué, il est nécessaire de faire apparaître cette évolution dans le décret du 23 juin 1994.

En son 4°, l'article 2 remplace le paragraphe 5 de l'article 1^{er} bis du décret du 23 juin 1994 afin d'introduire la notion de quota global de points QC, et de préciser la méthodologie de calcul de celui-ci.

De même, les chapitres visés par l'annexe 16 de l'OACI sont rectifiés afin de faire apparaître l'évolution de ces chapitres dans le décret.

Article 3

L'article 3 propose de modifier l'article 6 du décret du 23 juin 1994 afin d'y intégrer certains éléments qui n'avaient pas pu être inclus dans le premier train de modifications du décret du 23 juin 1994 ayant abouti à l'adoption du décret du 25 septembre 2025 afin de se conformer à l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2025.

En son 1°, l'article 3 remplace les montants minimum et maximum respectivement par 800 euros et 10 000 euros afin de renforcer l'efficacité du système de sanctions.

Il introduit également un mécanisme d'indexation de ces montants afin de garantir le maintien de l'effet dissuasif du dispositif dans le temps tout en offrant une certaine prévisibilité pour les usagers d'aéroport quant aux sanctions infligées.

En son 2°, l'article 3 modifie la référence à la Division de la Trésorerie du Ministère de la Région wallonne pour faire référence au service concerné du Service public de Wallonie, à savoir la Direction du Financement et des Recettes du Service public de Wallonie Finances.

Article 4

L'article modifie la référence à l'opérateur de contrôle aérien Belgocontrol pour reprendre sa dénomination actuelle, Skeyes, changement de raison sociale qui a été opéré en novembre 2018.

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

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 1^{er} du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, modifié en dernier lieu par le décret du 14 juillet 2011, l'alinéa 1^{er} est complété par un 5^o rédigé comme suit :

« 5^o « aéronef à long rayon d'action » : l'aéronef destiné à desservir des routes intercontinentales ou transocéaniques, dont les caractéristiques de conception et de performances permettent, sans escale technique, des vols de 7 000 kilomètres ou une durée de vol égale ou supérieure à dix heures. ».

Art. 2

À l'article 1^{er}*bis* du même décret, inséré par le décret du 8 juin 2001 et modifié en dernier lieu par le décret du 22 novembre 2007, les modifications suivantes sont apportées :

1^o au paragraphe 2, les modifications suivantes sont apportées :

a) à l'alinéa 1^{er}, les mots « autorisé par mouvement fixé à 5 points et calculé conformément au §4. » sont remplacés par les mots « par mouvement ci-après dénommé « QM » autorisé fixé comme suit :

1^o 3,80 points lors des mouvements de décollage ;

2^o 5 points lors des mouvements de décollage pour les aéronefs à long rayon d'action ;

3^o 1,70 points pour les mouvements d'atterrissage. » ;

b) un alinéa rédigé comme suit est inséré après l'alinéa 1^{er} :

« Ce QM est calculé conformément au paragraphe 4 et est applicable à tous les avions opérant sur le site de Charleroi-Bruxelles Sud. » ;

2^o au paragraphe 3, les modifications suivantes sont apportées :

a) à l'alinéa 2, les mots «, par l'exploitant d'aéronef, une moyenne calculée sur une base annuelle de 0.616 point par jour par avion basé calculé conformément au §5 » sont remplacés par les mots « un quota global de points ci-après dénommé QC. Ce quota est dégressif et fixé comme suit :

1^o maximum 3 500 points annuel ;

2^o maximum 2 000 points annuel dès le 1^{er} janvier 2045. » ;

b) trois nouveaux alinéas rédigés comme suit sont insérés entre les alinéas 2 et 3 :

« Ce QC est calculé conformément au paragraphe 5 et est applicable à tous les avions basés opérant sur le site de Charleroi-Bruxelles Sud.

Le QC est déterminé sur base du nombre maximal d'avions basés pouvant être accueillis sur le site de Charleroi-Bruxelles Sud et réparti équitablement, au moyen d'une règle de trois, en fonction du nombre annuel moyen d'avions basés, entre les usagers d'aéroports présents sur le site de l'aéroport de Charleroi. Le Gouvernement fixe la méthodologie de calcul de points annuellement accordés à chaque usager.

Le Gouvernement peut déterminer une exemption temporaire de la consommation des points octroyés aux usagers d'aéroport, en raison du contexte géopolitique, des contraintes liés au contrôle aérien et des catastrophes majeures. Le Gouvernement fixe les modalités de cette exemption temporaire. » ;

c) le paragraphe est complété par trois alinéas rédigés comme suit :

« Au terme de chaque triennat, le Gouvernement peut procéder à une réévaluation des quotas applicables, prévus au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, et au paragraphe 3, alinéa 2. Cette réévaluation peut, le cas échéant, donner lieu à une révision uniquement à la baisse, fondée sur les évolutions technologiques observées dans le secteur aérien. Le Gouvernement détermine la procédure de réévaluation.

Un comité de suivi est créé pour monitorer annuellement l'état de la situation et des projections du QC prévu au paragraphe 3, alinéa 2. Ce comité est composé d'au moins un membre de chacune des entités suivantes : la SOWAER, le SPW MI, l'ACNAW, le Cabinet du Ministre

qui a les aéroports dans ses attributions, le Cabinet du Ministre qui a l'aménagement du territoire dans ses attributions et la SA BSCA. Le Gouvernement peut régler le mode de fonctionnement du comité de suivi.

Le Gouvernement peut déterminer les facteurs à prendre en compte pour établir les projections du QC prévu au paragraphe 3, alinéa 2. » ;

3° au paragraphe 4, les modifications suivantes sont apportées :

- a) à l'alinéa 1^{er}, le mot « point » est remplacé par le mot « points » ;
- b) à l'alinéa 2, les mots « , 3 ou 5 » sont remplacés par les mots « et suivants » ;

4° Le paragraphe 5 est remplacé par ce qui suit :

« §5. Par quota global de points QC, on entend la quantité maximale de bruit exprimée en point, autorisée pour un ensemble de mouvements donnés à l'exception des mouvements exonérés visés au paragraphe 3, alinéa 1, 1° à 4°. Le quota global se calcule comme suit :

$$QC = \sum_{i=1}^n P_i$$

Les points (P_i) comptabilisés pour chaque retard d'avion basé et certifié selon les normes des chapitres 2 et suivants de l'annexe 16 de l'OACI, représentent la quantité moyenne de bruit à l'atterrissage.

Ils se calculent selon la formule suivante :

$$P_i = R_i \times 10((B_i - 85)/10)$$

où

R_i exprime la nuisance découlant du retard de l'avion basé et s'élève à :

- 0,3 pour un atterrissage compris entre 0 et 15 minutes après 23 heures et pour un atterrissage compris entre 421 et 450 minutes après 23 heures ;
- 0,8 pour un atterrissage compris entre 16 et 30 minutes après 23 heures ;
- 1,3 pour un atterrissage compris entre 31 et 90 minutes après 23 heures ;
- 1,8 pour un atterrissage compris entre 91 et 420 minutes après 23 heures ;

B_i représente le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, diminuée de 9 EPNdB ;

n représente le nombre total de mouvements tardifs relatif à un avion basé en retard qui a atterri après 23 heures pour l'année considérée. ».

Art. 3

À l'article 6 du même décret, inséré par le décret du 8 juin 2001 et modifié en dernier lieu par le décret du 25 septembre 2025, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 3, les modifications suivantes sont apportées :

- a) les mots « 200 euros et 7 500 euros » sont remplacés par les mots « 800 euros et 10 000 euros » ;
- b) le paragraphe est complété par deux alinéas rédigés comme suit :

« Les montants des sanctions fixés par le Gouvernement sont indexés tous les cinq ans, au 1^{er} janvier en faisant application de l'indice des prix à la consommation. L'indice de référence est celui du mois de décembre 2025.

Lors de l'indexation, le résultat est augmenté de 0,50 cents au maximum ou diminué de 0,49 cents au maximum pour obtenir un nombre entier. » ;

2° au paragraphe 7, les mots « à la Division de la Trésorerie du Ministère de la Région wallonne » sont remplacés par les mots « à la Direction du Financement et des Recettes du Service public de Wallonie Finances ».

Art. 4

À l'article 6bis, alinéa 2, quatrième tiret, du même décret, inséré par le décret du 10 mai 2012, le mot « Belgocontrol » est remplacé par le mot « Skeyes ».

Namur, le 9 avril 2026.

Pour le Gouvernement,

*Le Ministre-Président et Ministre du Budget,
des Finances, des Relations internationales
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 78.922/4
du 11 mars 2026

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 13 février 2026, 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 trente jours 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 quatrième chambre le 11 mars 2026. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Jacques ENGLEBERT, assesseur, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 11 mars 2026.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite essentiellement 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.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

1. À l'article 2, 2^o, a), dans le membre de phrase à remplacer, les mots « par l'exploitant » seront remplacés par les mots « par exploitant d'aéronef ».
2. L'article 2, 2^o, c), instaure une possibilité de réévaluation triennale des quotas applicables qui « peut, le cas échéant, donner lieu à une révision à la baisse, fondée sur les évolutions technologiques observées dans le secteur aérien ».

Selon le commentaire de l'article,

« [l]e nouvel alinéa 7, prévoit une évaluation, et une possible révision à la baisse du plafond global, à l'issue de chaque triennat suivant l'entrée en vigueur de celui-ci et affiche l'objectif d'abaisser ce plafond à 2.000 points pour l'année 2045 ».

Il semble que l'intention soit d'exclure une révision à la hausse des quotas applicables, élément qui contribuerait à étayer la compatibilité du dispositif en projet avec l'obligation de *standstill* consacrée par l'article 23 de la Constitution. Toutefois, tel qu'il est rédigé, l'article 1^{er}*bis*, § 3, alinéa 7, en projet n'écarte pas de manière univoque toute possibilité de révision à la hausse des quotas applicables.

Dès lors que l'intention est bien d'empêcher une révision à la hausse des quotas applicables, le dispositif sera revu afin de le préciser.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Bernard BLERO

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

AVANT-PROJET DE DÉCRET

du ...(date)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. Par la loi du 8 août 1988 modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, article 6, §1^{er}, X, 7^o, la Région wallonne s'est vu confier la compétence relative à l'équipement et à l'exploitation des aéroports et aérodromes publics situés sur son territoire.

2. Le présent avant-projet modifie les articles 1^{er}, 1^{er}bis ainsi que 6 et 6bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne et vise à permettre le développement équilibré de l'aéroport de Charleroi, dans le respect des droits des riverains.

3. L'avant-projet proposé est lié notamment à la procédure de renouvellement du permis unique délivré par le Gouvernement en date du 17 juillet 2025. En effet, à la suite de l'enquête publique, des avis ont été remis tant par des riverains que par les communes impactées (commune situées dans le Plan de développement à long terme) sollicitant un encadrement plus strict des conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud.

4. Concernant la problématique des retours dits tardifs, la législation actuelle autorise les aéronefs basés à revenir à l'aéroport, sous conditions, au-delà de 23 heures. Cette possibilité était encadrée par un système de quota de bruit par avion basé. Dès lors, plus le nombre d'avions basés augmente, plus le quota augmente également. Ainsi, plutôt que de limiter le nombre d'avions basés, comme préconisé par les fonctionnaires technique et délégué, il a été décidé de modifier le système en remplaçant le quota par avion basé par un quota global afin de déterminer un plafond annuel fixe de points indépendant du nombre d'avions basés.

En outre, des restrictions plus importantes en ce qui concerne les types d'aéronef susceptibles de décoller ou atterrir durant les périodes sensibles 22h00 – 23h00 et 6h30 – 7h00 (période considérée comme étant de nuit au regard de la réglementation européenne) sont proposées.

5. En substance, à l'article 1^{er}bis §2, pour les mouvements d'avions basés opérés entre 23h00 et 6h30 à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, il est proposé de remplacer le quota annuel de points par opérateur, en fonction du nombre d'avions basés à l'aéroport, par un quota global maximal de bruit de 3 500 points par an, avec un maximum de 2 000 points pour l'année 2045.

Ces 3 500 points sont répartis proportionnellement entre les exploitants d'aéronefs en tentant compte, d'une part, du nombre maximal d'avions basés pouvant être accueillis en raison de la capacité de l'infra-

structure de l'aéroport ainsi que, d'autre part, du nombre annuel moyen d'avions effectivement basés par les exploitants d'aéronefs, également appelés usagers d'aéroport. Ce calcul se fera par une règle de trois. La méthodologie de calcul du plafond par compagnie aérienne et sa mise en oeuvre sont déterminées ultérieurement par le Gouvernement wallon.

Le plafond de points sera évalué au bout de chaque triennat après son entrée en vigueur et pourra être adapté selon les résultats de cette évaluation.

Pour effectuer cette évaluation, un comité de suivi regroupant BSCA, le SPW MI, la SOWAER, l'ACNAW, un représentant du ministre qui a les Aéroports dans ses attributions et un représentant du ministre qui a l'Aménagement du territoire dans ses attributions sera instauré afin de monitorer annuellement l'état de la situation et les projections de consommation de points prévu aux alinéas précédents. Le Gouvernement en précisera le mode de fonctionnement via un arrêté d'exécution.

Le mode de calcul des points consommés par retour tardif n'est pas modifié, cependant la formule de détermination du quota global est adaptée pour être mathématiquement correcte, et continue donc à prendre en compte le retard de l'avion concerné afin que ceux qui arrivent plus tard et génèrent donc une plus grande nuisance, se voient ôter davantage de points du quota qui est attribué à leur exploitant.

Le plafond de points pourra être temporairement suspendu et une exemption de la consommation des points pourra être accordée aux compagnies aériennes sur décision du Gouvernement wallon lorsque des situations exceptionnelles perturberont de façon importante le transport aérien. Ces circonstances perturbatrices devront être en lien avec le contexte géopolitique, ou avec des contraintes relatives au contrôle aérien ou avec à des catastrophes majeures.

La protection des riverains de l'aéroport est renforcée par l'instauration de ce plafond global dégressif qui n'existe pas dans le mécanisme actuel.

Il reste acquis, d'une part, qu'aucun avion non basé ne peut atterrir à l'aéroport de Charleroi après 23h00, sauf exceptions déjà visées au §3 du décret.

D'autre part, le retour des avions basés reste autorisé à condition que le retard justifiant leur atterrissage après 23h00 ne puisse être imputable à l'exploitant de l'aéronef basé.

6. La protection des riverains est également renforcée par l'abaissement du quota de bruit maximum autorisé par mouvement opéré entre 6h30 et 7h00 et entre 22h00 et 23h00.

Ce quota de bruit dépend fortement du niveau de bruit engendré par l'aéronef. Ce quota est actuellement fixé à 5 points, tant au décollage qu'à l'atterrissage. Le décret modificatif propose de distinguer les valeurs au décollage et à l'atterrissage. Il propose de diminuer celui fixé à l'atterrissage à 1,70 points et celui au décollage à 3,80 points, à l'exception des appareils à long rayon d'action pour lesquels le quota resterait à 5 points car la puissance des moteurs pour effectuer les vols long courrier est plus grande et donc occasionne plus de bruit.

La définition des aéronefs à long rayon d'action a été intégrée dans l'article 1^{er} du décret.

Un mécanisme de réexamen, tous les 3 ans, de ces quotas est également prévu par le texte modificatif afin de pouvoir les adapter au rythme des évolutions technologiques constatées.

Les aéronefs les plus bruyants ne pourront pas utiliser l'aéroport durant les heures sensibles de la nuit.

Par cette initiative, le Gouvernement veut encourager les usagers d'aéroport à utiliser les appareils ayant la technologie la plus avancée, dont ils disposent, et diminuer ainsi les nuisances sonores aux heures les plus critiques pour les riverains.

7. Le Gouvernement wallon renforce également le mécanisme de sanction en cas de dépassement des seuils des normes de bruit en revoyant à la hausse leurs montants de base.

Dans cette optique, le Gouvernement a décidé de relever la totalité 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. Pour ce faire, le Gouvernement relève le niveau le plus élevé de ces sanctions pour le porter à 10 000 euros.

Le Gouvernement fixe également par décret le minimum de la sanction applicable à 800 euros afin de quadrupler ce dernier.

Enfin, Il s'assure que ces montants resteront dissuasifs malgré l'écoulement du temps.

8. Le Gouvernement prévoit ainsi d'indexer les montants se situant dans la fourchette prévue par le décret du 23 juin 1994.

Ce mécanisme d'indexation sera actionné tous les 5 ans afin de maintenir l'effet dissuasif des sanctions tout en garantissant une prévisibilité aux usagers d'aéroport.

9. Les modifications proposées vont dans le sens d'une plus grande protection des riverains et de leurs droits à un environnement sain, à la protection de la santé et au respect de la vie privée, tout en assurant la possibilité de la poursuite d'un développement aéroportuaire équilibré.

Elles s'inscrivent dans le respect de l'approche équilibrée, consistant à trouver un équilibre entre les intérêts en présence, prônée par le droit européen, et d'ores et déjà mise en oeuvre par le législateur wallon lors de l'adoption des règles relatives à la limitation des nuisances sonores autour des aéroports.

10. Dès lors que le mécanisme proposé renforce la protection offerte aux riverains, il est compatible avec la jurisprudence la plus récente en matière de respect de l'obligation de *standstill* qui s'oppose à ce que le législateur compétent réduise sensiblement le niveau de protection offert par la législation en vigueur, sans qu'existent pour ce faire des motifs liés à l'intérêt général.

11. Enfin, le projet de décret effectue certaines modifications de pure forme, à droit constant, pour corriger les dénominations modifiées d'un service de l'administration wallonne et de l'opérateur belge de contrôle aérien.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

L'article premier propose une modification de l'article 1^{er} du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, tel que modifié par le décret du 22 novembre 2007.

Il introduit à l'alinéa 1^{er} de l'article 1^{er} du décret un 5^o, afin d'ajouter la définition de la notion d'aéronef à long rayon d'action au sein de ses définitions. Cette définition, juridiquement prudente, se base sur les différentes des spécifications des constructeurs de ce type d'aéronef.

Article 2

L'article deux propose une modification de l'article 1^{er}bis du même décret du 23 juin 1994.

En son 1^o, il supprime au paragraphe 2 le quota de bruit maximum autorisé par mouvement fixé à 5 points pour insérer deux quotas de bruit maximum, l'un au décollage fixé à 3,80 points, à l'exception des aéronefs à long rayon d'action pour lesquels le quota de bruit maximum autorisé par mouvement reste fixé à 5 points, et l'autre fixé à 1,70 points pour les atterrissages.

Il insère également un nouvel alinéa renvoyant au paragraphe 4 de cet article 1^{er}bis pour le mode de calcul de ces quotas de bruit maximum autorisé par mouvement et prévoyant une clause de réexamen au terme de chaque triennat suivant l'entrée en vigueur de ces nouveaux quotas de bruit maximum autorisé par mouvement et la possibilité, après ce réexamen, de l'adaptation de ces quotas de bruit sur le fondement d'une évaluation des évolutions technologiques du secteur aérien.

En son 2^o, au point a), l'article 2 du texte en projet, remplace à l'alinéa 2 de l'article 1^{er}bis du décret du 23 juin 1994 le mécanisme d'attribution illimitée des points de quota-count par un système insérant un plafond global maximal de 3 500 points limitant ainsi le nombre d'atterrissages en dehors des heures normales d'ouverture de l'aéroport pour des avions basés ayant un retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef.

Il n'est donc plus question d'un quota journalier maximum de 0,616 point disponible pour chaque avion basé qu'un exploitant met en service à partir de l'aéroport de Charleroi et ce, sans limite quant au nombre d'avions basés que pouvait accueillir le site.

La nouvelle limite globale de 3.500 points, dégressive dans le futur, permet d'assurer la protection des riverains de l'aéroport sur le long terme face aux nuisances sonores issues de ces retours tardifs sans entraver de manière disproportionnée le développement de l'aéroport qui est d'ores-et-déjà soumis, grâce au législateur wallon, à des restrictions importantes en matière d'exploitation visant à réduire ces mouvements nocturnes pour le bien-être des riverains et de l'environnement dans lequel il s'inscrit.

Le point b) crée trois nouveaux alinéas, à la suite de l'alinéa 2 adapté, afin de préciser la notion du QC.

Le nouvel alinéa 3, renvoyant au paragraphe 5, précise que ce plafond est fixé quel que soit le nombre d'avions basés à l'aéroport de Charleroi

Le nouvel alinéa 4 précise que ces points seront répartis entre les usagers d'aéroport selon une double clé de répartition, la première étant le nombre maximal d'avions pouvant être basés en raison de la capacité de l'infrastructure de l'aéroport et la seconde étant le prorata du nombre annuel moyen d'avions basés de l'exploitant. Ce calcul se fera par une règle de trois.

Cette répartition entre les usagers peut se résumer par l'équation ci-dessous :

Points annuels par usager = $(QC / \text{Nbre max d'AB}) \times \text{Nbre ann moy d'AB de l'usager}$ où

- « QC » est le quota global annuel fixé pour l'aéroport
- « Nbre max d'AB » est le nombre maximal d'avions pouvant être basés en raison de la capacité de l'infrastructure de l'aéroport
- « Nbre ann moy d'AB de l'utilisateur » est le nombre annuel moyen d'avions basés de l'exploitant considéré.

De cette manière, si le nombre d'avions basés n'est pas maximal à tout moment de l'année, le quota global annuel de points pouvant être octroyés ne sera pas atteint.

Le Gouvernement fixe la méthodologie de calcul de points annuellement accordés à chaque usager dans son arrêté d'exécution.

Le calcul du nombre de points par retours tardifs n'est pas modifié par rapport au décret du 22 novembre 2007.

Il continue à prendre davantage en compte l'importance des nuisances causées par les retards sur le sommeil des riverains en tenant compte d'un coefficient attribué en fonction de l'importance du retard par rapport à 23h par rapport au mode de calcul des points pour les autres mouvements soumis à restriction (mouvements d'avions entre 6h30 et 7h00 et entre 22h00 et 23h00).

Le nouvel alinéa 5 insère une clause de suspension temporaire du système de quota-count dans certaines situations exceptionnelles telles qu'elles rendent impossible l'exploitation habituelle de l'aéroport et empêchent le respect des limitations horaires d'exploitation du site. Ces situations peuvent être liées au contexte géopolitique ou à des contraintes relatives au contrôle aérien ou encore à des catastrophes majeures. Ces situations doivent être constatées par le Gouvernement, via un arrêté du Gouvernement spécifiquement adopté, qui peut prendre la décision d'appliquer une exemption de la consommation des points octroyés aux usagers d'aéroports.

En son 3°, l'article 2 introduit trois nouveaux alinéas à la suite de l'alinéa 3 ancien devenu alinéa 6.

Le nouvel alinéa 7, prévoit une évaluation, et une possible révision à la baisse du plafond global, à l'issue de chaque triennat suivant l'entrée en vigueur de celui-ci et affiche l'objectif d'abaisser ce plafond à 2 000 points pour l'année 2045.

Le nouvel alinéa 8 instaure un comité de suivi composé de BSCA, du SPW MI, de la SOWAER, de l'AC-NAW, d'un représentant du ministre qui a les Aéroports dans ses attributions et d'un représentant du ministre qui a l'Aménagement du territoire dans ses attributions afin de monitorer annuellement l'état de la situation et les projections de consommation de points. Il habilite également le Gouvernement à déterminer le mode de fonctionnement de ce comité de suivi.

En son 4°, l'article 2 corrige une coquille orthographique du paragraphe 4 et modifie les chapitres visés par l'annexe 16 de l'OACI. En effet, ces chapitres ayant évolués, il est nécessaire de faire transparaître cette évolution dans le Décret du 23 juin 1994.

En son 5°, l'article 2 remplace le paragraphe 5 de l'article 1^{er bis} du décret du 23 juin 1994 afin d'introduire la notion de quota global de points QC, et de préciser la méthodologie de calcul de celui-ci.

De même, les chapitres visés par l'annexe 16 de l'OACI sont rectifiés afin de faire transparaître l'évolution de ces chapitres dans le Décret.

Article 3

L'article 3 propose de modifier l'article 6 du décret afin d'y intégrer certains éléments qui n'avaient pas pu être inclus dans le premier train de modifications du décret du 23 juin 1994 ayant abouti à l'adoption du décret du 25 septembre 2025 afin de se conformer à l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2025.

En son 1°, l'article 3 remplace les montants minimum et maximum respectivement par 800 euros et 10 000 euros afin de renforcer l'efficacité du système de sanctions.

Il introduit également un mécanisme d'indexation de ces montants, afin de garantir le maintien de l'effet dissuasif du dispositif dans le temps tout en offrant une certaine prévisibilité pour les usagers d'aéroport quant aux sanctions infligées.

En son 2°, l'article 3 modifie la référence à la Division de la Trésorerie du Ministère de la Région wallonne pour faire référence au service concerné du Service public de Wallonie, à savoir la Direction du Financement et des Recettes du Service public de Wallonie Finances.

Article 4

L'article modifie la référence à l'opérateur de contrôle aérien Belgocontrol pour reprendre sa dénomination actuelle, skeyes, changement de raison social qui a été opéré en novembre 2018.

AVANT-PROJET DE DÉCRET

du ...(date) 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 1^{er} du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, modifié en dernier lieu par le décret du 14 juillet 2011 l'alinéa 1^{er} est complété par un 5^o rédigé comme suit :

« 5^o « aéronef à long rayon d'action » : l'aéronef destiné à desservir des routes intercontinentales ou transocéaniques, dont les caractéristiques de conception et de performances permettent, sans escale technique, des vols de 7.000 kilomètres ou une durée de vol égale ou supérieure à dix heures. ».

Art. 2

À l'article 1^{er}*bis* du même décret, inséré par le décret du 8 juin 2001 et modifié en dernier lieu par le décret du 22 novembre 2007, les modifications suivantes sont apportées :

1^o au paragraphe 2, les modifications suivantes sont apportées :

1. à l'alinéa 1^{er}, les mots « autorisé par mouvement fixé à 5 points et calculé conformément au §4. » sont remplacés par les mots « par mouvement ci-après dénommé « QM » autorisé fixé comme suit :

1^o 3,80 points lors des mouvements de décollage ;

2^o 5 points lors des mouvements de décollage pour les aéronefs à long rayon d'action ;

3^o 1,70 points pour les mouvements d'atterrissage. » ;

b) un alinéa rédigé comme suit est inséré après l'alinéa 1^{er} :

« Ce QM est calculé conformément au paragraphe 4 et est applicable à tous les avions opérant sur le site de Charleroi-Bruxelles Sud. » ;

2^o au paragraphe 3, les modifications suivantes sont apportées :

a) à l'alinéa 2, les mots «, par l'exploitant, une moyenne calculée sur une base annuelle de 0.616 point par jour par avion basé calculé conformément au §5 »

sont remplacés par les mots « un quota global de points ci-après dénommé QC. Ce quota est dégressif et fixé comme suit :

1^o maximum 3.500 points annuel ;

2^o maximum 2.000 points annuel dès le 1^{er} janvier 2045. » ;

b) trois nouveaux alinéas rédigés comme suit sont insérés entre les alinéas 2 et 3 :

« Ce QC est calculé conformément au paragraphe 5 et est applicable à tous les avions basés opérant sur le site de Charleroi-Bruxelles Sud.

Le QC est déterminé sur base du nombre maximal d'avions basés pouvant être accueillis sur le site de Charleroi-Bruxelles Sud et réparti équitablement, au moyen d'une règle de trois, en fonction du nombre annuel moyen d'avions basés, entre les usagers d'aéroports présents sur le site de l'aéroport de Charleroi. Le Gouvernement fixe la méthodologie de calcul de points annuellement accordés à chaque usager.

Le Gouvernement peut déterminer une exemption temporaire de la consommation des points octroyés aux usagers d'aéroport, en raison du contexte géopolitique, des contraintes liés au contrôle aérien et des catastrophes majeures. Le Gouvernement fixe les modalités de cette exemption temporaire. » ;

c) le paragraphe est complété par trois alinéas rédigés comme suit :

« Au terme de chaque triennat, le Gouvernement peut procéder à une réévaluation des quotas applicables, prévus au paragraphe 2, alinéa 1^{er} et au paragraphe 3, alinéa 2. Cette réévaluation peut, le cas échéant, donner lieu à une révision à la baisse, fondée sur les évolutions technologiques observées dans le secteur aérien. Le Gouvernement détermine la procédure de réévaluation.

Un comité de suivi est créé pour monitorer annuellement l'état de la situation et des projections du QC prévu au paragraphe 3, alinéa 2. Ce comité est composé d'au moins un membre de chacune des entités suivantes : la SOWAER, le SPW MI, l'ACNAW, le Cabinet du ministre qui a les Aéroports dans ses attributions, le Cabinet du ministre qui a l'Aménagement du territoire dans ses attributions et la SA BSCA. Le Gouvernement peut régler le mode de fonctionnement du comité de suivi.

Le Gouvernement peut déterminer les facteurs à prendre en compte pour établir les projections du QC prévu au paragraphe 3, alinéa 2. »

4^o au paragraphe 4, les modifications suivantes sont apportées :

a) à l'alinéa 1^{er}, le mot « point » est remplacé par le mot « points » ;

b) à l'alinéa 2, les mots « ,3 ou 5 » sont remplacés par les mots « et suivants ».

5° Le paragraphe 5 est remplacé par ce qui suit :
« Par quota global de points QC, on entend la quantité maximale de bruit exprimée en point, autorisée pour un ensemble de mouvements donnés à l'exception des mouvements exonérés visés au paragraphe 3, alinéa 1, 1° à 4°. Le quota global se calcule comme suit :

$$QC = \sum_{i=1}^n P_i$$

Les points (P_i) comptabilisés pour chaque retard d'avion basé et certifié selon les normes des chapitres 2 et suivants de l'annexe 16 de l'O.A.C.I., représentent la quantité moyenne de bruit à l'atterrissage.

Ils se calculent selon la formule suivante :

$$P_i = R_i \times 10((B_i - 85)/10)$$

où

R_i exprime la nuisance découlant du retard de l'avion basé et s'élève à :

- 0,3 pour un atterrissage compris entre 0 et 15 minutes après 23 heures et pour un atterrissage compris entre 421 et 450 minutes après 23 heures ;
- 0,8 pour un atterrissage compris entre 16 et 30 minutes après 23 heures ;
- 1,3 pour un atterrissage compris entre 31 et 90 minutes après 23 heures ;
- 1,8 pour un atterrissage compris entre 91 et 420 minutes après 23 heures ;

B_i représente le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, diminuée de 9 EPNdB.²

n représente le nombre total de mouvements tardifs relatif à un avion basé en retard qui a atterri après 23 heures pour l'année considérée ».

Art. 3

À l'article 6 du même décret, inséré par le décret du 8 juin 2001 et modifié en dernier lieu par le décret du 25 septembre 2025, les modifications suivantes sont apportées :

1° Au paragraphe 3, les modifications suivantes sont apportées :

- a) les mots « 200 euros et 7 500 euros » sont remplacés par les mots « 800 euros et 10 000 euros » ;
- b) le paragraphe est complété par deux alinéas rédigés comme suit :

« Les montants des sanctions fixés par le Gouvernement sont indexés tous les cinq ans, au 1^{er} janvier en faisant application de l'indice des prix à la consommation. L'indice de référence est celui du mois de décembre 2025.

Lors de l'indexation, le résultat est augmenté de 0,50 cents au maximum ou diminué de 0,49 cents au maximum pour obtenir un nombre entier. » ;

2° au paragraphe 7, les mots « à la Division de la Trésorerie du Ministère de la Région wallonne » sont remplacés par les mots « à la Direction du Financement et des Recettes du Service public de Wallonie Finances ».

Art. 4

À l'article 6bis, alinéa 2, quatrième tiret du même décret, inséré par le décret du 10 mai 2012, le mot « Belgocontrol » est remplacé par le mot « skeyes ».

Namur, le 12 février 2026.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

ADRIEN DOLIMONT

La Ministre des Aéroports,

CÉCILE NEVEN

AVIS

ENV.25.130.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.
Première lecture.

Avis adopté le 19/12/2025

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

DONNEES INTRODUCTIVES

<u><i>Demandeur :</i></u>	Madame Cécile NEVEN, Ministre des Aéroports
<u><i>Date de réception de la demande :</i></u>	12/11/2025
<u><i>Délai de remise d'avis :</i></u>	45 jours
<u><i>Historique :</i></u>	Le Pôle a remis un avis 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 (première lecture) le 11/07/2025 (Réf. : ENV.25.68.AV).
<u><i>Préparation de l'avis :</i></u>	Assemblée « Politique générale » (2 réunions : 18/11 et 16/12/2025) Le dossier a été présenté au Pôle le 18/11/2025 par MM. Rudy VALTIN et Thomas DECHANEUX, représentants de la cellule Aéroports du cabinet de la Ministre des Aéroports.
<u><i>Approbation :</i></u>	A l'unanimité. Par procédure électronique.
<u><i>Breve description du dossier :</i></u>	Cet avant-projet de décret introduit des dispositions relatives à 3 sujets : <ul style="list-style-type: none">- l'introduction de la notion d'aéronef à long rayon d'action ;- le bruit lié aux mouvements d'avions au crépuscule et à l'aurore à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles sud : modification du quota de bruit maximum entre 6h30 et 7h et entre 22h et 23h, introduction d'un quota global annuel, réévaluation des quotas possibles au terme de chaque triennat, modifications relatives au quota de bruit par mouvement ;- le durcissement des sanctions : augmentation des sanctions administratives en cas de dépassement du bruit, indexation des sanctions tous les 5 ans.

1. COMMENTAIRES GENERAUX

1.1. Concernant la santé

- Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB rappellent tout d'abord que le survol des avions impacte la santé des riverains avec comme conséquences principales la réduction de l'espérance de vie en bonne santé, le développement et l'apprentissage des enfants ainsi que l'augmentation des effets prématurés.

Ils estiment que le projet de décret n'apporte pas d'amélioration significative pour l'environnement et la santé des riverains. Le quota global dégressif instaure un accroissement des points de bruit de 2322 points (situation en 2024) à 3500 (autorisés par le permis), soit une augmentation de 94% ! La décroissance prévue, sans étape intermédiaire précise, mènerait à 2000 points en 2045 (recommandation émise par l'ACNAW en 2021 pour application immédiate).

- AKT reconnaît pleinement l'importance de la santé des riverains, mais estime que le projet de décret renforce déjà significativement la protection grâce à un quota global dégressif, une réduction du bruit par mouvement et un durcissement des sanctions, tel que souligné dans l'exposé des motifs.

1.2. Concernant l'avis de l'ACNAW

- Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB invitent le Gouvernement à suivre l'avis d'initiative de l'ACNAW (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne) du 10 mai 2021 (Avis n°Init/2021/01 approuvé le 10 mai 2021)¹ et suggèrent les modifications mises en évidence dans les remarques article par article.
- AKT soutient le projet de décret qui résulte d'un travail actualisé, fondé sur la décision gouvernementale du 17 juillet 2025 et sur une concertation approfondie avec les acteurs opérationnels.

1.3. Concernant les mesures de dépassement de bruit

- L'arrêté du Gouvernement wallon du 9 octobre 2025 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 introduit une marge d'erreur de 2dB(A) pour chaque dépassement mesuré au droit des sonomètres fixes.
- Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB suggèrent en complément de cette marge d'erreur (qui tient compte de la marge d'erreur des instruments de mesure) d'abaisser les seuils maximaux de 2dB (A) pour conserver l'effectivité de ceux-ci.
- AKT et l'UVCW rappellent que la marge d'erreur technique est indispensable pour garantir la fiabilité des mesures et la sécurité juridique des opérateurs.

1.4. Concernant le calcul des points de bruit

- Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB demandent l'introduction d'un article modifiant les dispositions de l'article 1^{er}bis, 5°, du décret du 23 juin 1994, et plus précisément le facteur R de la formule de calcul des points de bruit. Ce facteur est actuellement fixé à 0,3 pour les petits retards, à 0,8 pour les retards plus importants et à 1 pour le milieu de la nuit. Cela peut paraître une bonne approche cependant, (1) tout réveil est nuisible pour les riverains et (2) si R est inférieur à 1 pour les petits retards, cela permet d'accumuler ceux-ci. Et ce sont justement les petits retards qui sont les plus fréquents. Ils insistent pour que le facteur R soit ramené à la valeur de 1 quelle que soit l'heure.

¹ https://www.acnaw.be/files/publications/avis/Avis_20210510.pdf

- AKT et l'UVCW soutiennent la modulation du facteur R qui constitue un outil essentiel pour distinguer les retards mineurs des situations plus perturbatrices, ce qui permet un encadrement sonore proportionné. Ils constatent que le projet de décret maintient cette distinction tout en renforçant globalement le cadre via le quota global dégressif et le réexamen triennal, garantissant une baisse progressive des nuisances.

2. COMMENTAIRES PAR ARTICLE

2.1. Article 1^{er} → Article 1^{er} du décret « Aéroports »

Les aéroports et aérodromes qui relèvent de la Région wallonne sont :

1° l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ;

2° l'aéroport de Liège-Bierset ;

3° l'aérodrome de Saint-Hubert ;

4° l'aérodrome de Spa ;

Le Gouvernement peut compléter cette liste.

Le projet de décret ajoute un point 5° :

5° « *aéronef à long rayon d'action : aéroplane commercial conçu pour effectuer des vols sans escale technique d'une durée excédant 6 heures ou sur des distances supérieures à 3 500 kilomètres, couvrant souvent des routes intercontinentales ou transocéaniques.* »

- Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB ne soutiennent pas cette proposition de modification. Celle-ci n'est pas argumentée et le document justificatif fourni n'indique pas clairement pourquoi cette modification est nécessaire ni quelles en seront les conséquences pour la santé des riverains. D'autre part, cette définition est trop large et se limite au rayon d'action et au poids des aéronefs alors qu'une limite de bruit devrait être appliquée strictement.

Par ailleurs, ils s'interrogent sur une telle modification du décret postérieure à la délivrance du permis unique. La question se pose dès lors de la conformité du permis avec la législation. Il serait inapproprié de modifier la législation afin de remédier à l'illégalité de celui-ci.

- AKT soutient l'introduction d'une définition précise de l'aéronef à long rayon d'action. Il estime que cela répond à un besoin de sécurité juridique déjà identifié par l'administration et validé par les exploitants, comme exposé dans la note au Gouvernement. Cette clarification permet une application cohérente et contrôlable des quotas de bruit, renforçant ainsi la lisibilité du dispositif pour toutes les parties, y compris les riverains. Elle ne vise nullement à régulariser le permis, mais à assurer une cohérence technique entre la législation et les réalités opérationnelles du secteur.

2.2. Article 2 → Article 1^{er} bis, § 3, du décret « Aéroports »

Alinéa 2. En outre, les limitations horaires à l'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ne s'appliquent pas pour les atterrissages d'avions basés après 23 heures, résultant d'un retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef, pour autant que ces atterrissages ne dépassent pas, par exploitant d'aéronef, une moyenne calculée sur une base annuelle de 0,616 point par jour par avion basé calculé conformément au §5.

Alinéa 3. Par « avion basé », on entend l'avion qui, de manière habituelle, est programmé pour atterrir à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud avant l'heure de fermeture de celui-ci et en repartir le lendemain.

a) Modification de l'alinéa 2

Le projet de décret prévoit que les mots « *par l'exploitant, une moyenne calculée sur une base annuelle de 0,616 point par jour par avion basé calculé conformément au §5* » soient remplacés par les mots « *un quota global de points (ci-après dénommé QC). Ce quota est dégressif et fixé comme suit :*

- 1° *maximum 3.500 points annuel ;*
- 2° *maximum 2.000 points annuel dès le 1^{er} janvier 2045. ».*

- Canopea, la FGTB, la CSC, la CGSLB et l'UVCW demandent de remplacer le quota dégressif proposé (3.500 points dès l'entrée en vigueur et 2.000 points à partir de 2045) par un quota de 2.000 points applicable dès l'entrée en vigueur du décret, puis d'instaurer une vraie dégressivité en visant un total respect des heures d'ouverture de l'aéroport (zéro point de bruit) à terme. En effet, dans son avis n°Init/2021/01, l'ACNAW se positionnait ainsi :
 - o « *L'Autorité recommande de fixer un plafond du quota count à 2.000 points. En effet, cette valeur est en accord avec la déclaration de politique régionale et semble réaliste au vu des éléments développés au chapitre 4 page 12.*
 - o *L'Autorité suggère de coupler ce plafond du quota count à un plafond du nombre d'arrivées tardives. Cette proposition devra faire l'objet d'une analyse spécifique avec les parties prenantes. »*

Canopea, la FGTB, la CSC, la CGSLB et l'UVCW soulignent également que le plafond de 3.500 points proposé par le Gouvernement n'a jamais été atteint à ce jour (en 2024, ce sont 2.322 points qui ont été cumulés – voir rapport 2024 de l'ACNAW, page 76). De plus, les avions sont censés devenir de moins en moins bruyants. Ils estiment que passer de 2.300 à 3.500 points (+94%) serait un choc environnemental et sanitaire.

- AKT rappelle que le plafond global de 3.500 points, assorti d'une réduction progressive vers 2.000 points en 2045, résulte directement de la décision gouvernementale du 17 juillet 2025 et vise à concilier protection accrue des riverains et stabilité opérationnelle du secteur. Il estime que l'instauration d'un quota immédiat de 2.000 points créerait un choc réglementaire.

b) Insertion de trois nouveaux alinéas entre les alinéas 2 et 3

« Ce QC est calculé conformément au paragraphe 5 et est applicable à tous les avions basés opérant sur le site de Charleroi-Bruxelles Sud.

Le QC est réparti équitablement, au moyen d'une règle de trois en fonction du nombre d'avions basés, entre les usagers d'aéroports présents sur le site de l'aéroport de Charleroi.

Le Gouvernement est habilité à déterminer une exemption temporaire de la consommation des points octroyés aux usagers d'aéroport, en raison du contexte géopolitique, des contraintes liées au contrôle aérien et des catastrophes majeures. Le Gouvernement fixe les modalités de cette exemption temporaire. » ;

- Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB suggèrent de supprimer le troisième paragraphe inséré. Les raisons de « contexte géopolitique » et de « contraintes liées au contrôle aérien » manquent de précision et pourraient mener à une utilisation abusive de cette disposition.
- AKT et l'UVCW estiment que la clause d'exemption temporaire constitue un mécanisme indispensable pour faire face à des perturbations majeures et imprévisibles du transport aérien, telles qu'identifiées dans la décision gouvernementale du 17 juillet 2025 (géopolitique, contrôle aérien, catastrophes). Il s'agit d'encadrer ces exemptions par un arrêté spécifique afin de garantir une sécurité juridique élevée et d'empêcher toute utilisation abusive.

c) Ajout de deux alinéas

« Au terme de chaque triennat, le Gouvernement est habilité à procéder à une réévaluation des quotas applicables, prévus au paragraphe 2, alinéa 1^{er} et au paragraphe 3, alinéa 2. Cette réévaluation peut, le cas échéant, donner lieu à une révision à la baisse, fondée sur les évolutions techniques observées dans le secteur aérien. La procédure de réévaluation est déterminée par le Gouvernement.

Un comité de suivi est créé pour monitorer annuellement l'état de la situation et des projections du QC prévu au paragraphe 3, alinéa 2. Ce Comité est composé d'au moins un membre de chacune des entités suivantes : la SOWAER, le SPW MI, l'ACNAW et BSCA. ».

- Canopea, la FGTB, la CSC, la CGSLB et l'UVCW suggèrent de compléter le texte proposé comme suit :
« Cette réévaluation peut, le cas échéant, donner lieu à une révision à la baisse, fondée sur les évolutions techniques observées dans le secteur aérien, sur les nouvelles lignes directrices de l'OMS en matière de bruit aérien et sur les nouvelles études et données objectivant les effets néfastes du bruit nocturne sur la santé. »
- AKT soutient le projet de décret. Il estime que le mécanisme de réévaluation triennale constitue un instrument solide permettant d'intégrer les avancées technologiques du secteur aérien. Le comité de suivi, associant opérateurs et autorités, offre un cadre objectif pour intégrer, lorsque pertinent, de nouvelles données scientifiques sans rigidifier le dispositif.

2.3. Article 3 → Article 6, § 3, du décret « Aéroports »

Les sanctions administratives sont prononcées par le fonctionnaire compétent et sont fixées, par infraction constatée, à un montant compris entre 200 euros et 7.500 euros, suivant le barème fixé par le Gouvernement, lequel tiendra notamment compte d'une aggravation de la sanction en fonction des récidives.

A dater du 1^{er} janvier 2014, les dix dépassements maximaux par période de 24 heures, visés à l'alinéa 2, ne pourront excéder 3 dB (A) au plus.

2.3.1. Modification du §

Le projet de décret prévoit que les mots « 200 euros et 7.500 euros » soient remplacés par les mots « 800 euros et 10.000 euros ».

- Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB suggèrent de remplacer les mots « 800 euros et 10000 euros » par « 2.000 euros et 20.000 euros ». En effet, le montant minimum proposé par le Gouvernement est du même ordre de grandeur que ce que peut exiger chaque passager à la compagnie aérienne en cas de retard important. Ils doutent donc de son caractère dissuasif.
- AKT et l'UVCW soutiennent le projet de décret. Ils estiment que le projet de décret renforce substantiellement le caractère dissuasif du dispositif en quadruplant le montant minimal de la sanction et en relevant le plafond à 10.000 €, conformément aux orientations reprises dans la note au Gouvernement. Le mécanisme d'indexation quinquennale garantit en outre que les montants conservent leur effet dissuasif dans le temps. Le compromis proposé par le Gouvernement renforce efficacement la protection des riverains.

2.3.2. **Ajouts de 2 alinéa**

Le projet de décret prévoit que le paragraphe 3 soit complété par deux alinéas rédigés comme suit :
« Les montants des sanctions fixés par le Gouvernement sont indexés tous les cinq ans, au 1^{er} janvier en faisant application de l'indice des prix à la consommation. L'indice de référence est celui du mois de décembre 2025.

Lors de l'indexation, le résultat est augmenté de 0,50 € maximum ou diminué de 0,49 € maximum pour obtenir un nombre entier. ».

- Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB suggèrent une indexation annuelle automatique plutôt qu'une indexation tous les cinq ans, sachant que les opérateurs ne devraient être exposés qu'exceptionnellement à des amendes
- AKT et l'UVCW soutiennent l'indexation quinquennale prévue par le projet de décret. Ils estiment qu'elle constitue une avancée importante, garantissant le maintien de l'effet dissuasif des sanctions tout en assurant une prévisibilité indispensable pour les opérateurs aéroportuaires. La mise à jour tous les cinq ans, intégrée directement dans le décret et assortie d'une règle claire de calcul, représente un compromis équilibré entre rigueur environnementale et sécurité juridique pour le secteur.



Avis n° GW/2025/05 approuvé le 18 décembre 2025

Avis relatif à la note au Gouvernement concernant un 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



AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES EN RÉGION WALLONNE

ACNAW
CAP NORD
BOULEVARD DU NORD 8
5000 NAMUR

<https://acnaw.be/home.html>

18 décembre 2025

1

Contexte

Par un courrier du 10 novembre 2025, la ministre des Aéroports sollicite l'avis de l'Autorité à propos d'une note au Gouvernement concernant un 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.

Le 17 juillet 2025, le Gouvernement wallon a approuvé la demande de permis unique de l'aéroport de Charleroi - Bruxelles Sud tout en prenant en compte une série de considérations devant faire l'objet de dispositions prises en parallèle du permis octroyé.

Parmi ces dispositions figurent

- le bruit lié aux retours tardifs;
- le bruit lié aux mouvements d'avions entre 22h00 et 07h00;
- le durcissement des sanctions.

La note au Gouvernement ainsi que le projet de décret sont annexés à cet avis.

2

Concernant la note au Gouvernement

1. L'Autorité rappelle tout d'abord avoir recommandé d'imposer un quota count maximum de 2000 points annuels dès 2021, comme expliqué en détail dans l'avis d'initiative n° Init/2021/01 intitulé « Projet de plafond de quota count concernant les arrivées tardives à l'aéroport de Charleroi – Bruxelles Sud »

L'Autorité déplore que cette recommandation n'ait pas été suivie.

Le quota count de 3 500 points tel que proposé dans le projet ne résoudra pas la problématique des arrivées tardives tant en 2026 qu'au cours des années suivantes (du moins si la dégressivité est insuffisante). En effet, cette limite de 3 500 points n'a jamais été atteinte comme le montrent les statistiques de consommation de points reprises dans notre rapport d'activités 2024, § 7.6 (voir graphique 2.1).

À titre de comparaison, la figure 2.2 page suivante présente le nombre d'arrivées tardives ayant généré ce quota count.

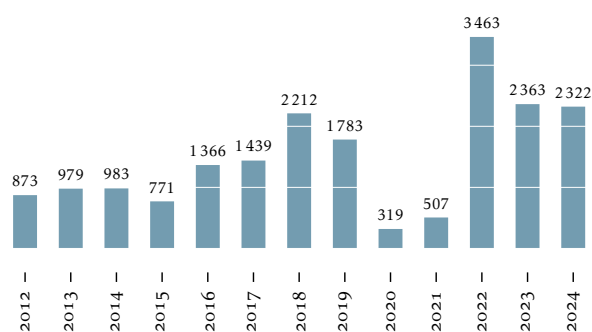


FIGURE 2.1: Évolution du nombre de points consommés (quota count) depuis 2012 pour les compagnies TUI fly Belgium (jusqu'en 2023) et Ryanair

De plus, avec les avancées technologiques potentielles permettant de réduire le niveau de bruit généré par les avions, même un quota count réduit à 2000 points à l'horizon 2045 ne garantit pas nécessairement une diminution des arrivées tardives, comme expliqué également dans l'avis d'initiative n° Init/2021/01.

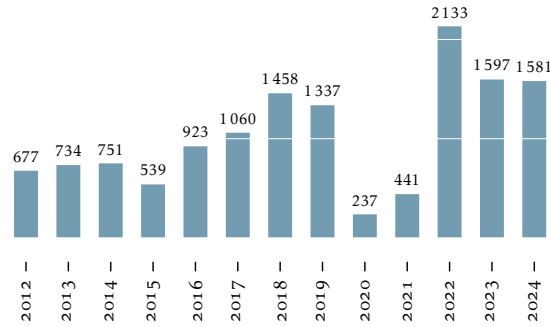


FIGURE 2.2: Évolution du nombre d'arrivées tardives depuis 2012

- La note indique que « Le quota global correspond au nombre maximal d'avions basés pouvant être accueillis ».

L'Autorité estime que cette phrase devrait être revue, le quota count ayant une définition précise (voir ci-après) et ne *correspond* pas à un nombre d'avions basés.

- La note indique que le quota count est réparti équitablement, au moyen d'une règle de trois en fonction du nombre d'avions basés, entre les usagers d'aéroports présents sur le site de l'aéroport de Charleroi.

L'Autorité souhaite des précisions sur la méthodologie qui sera appliquée pour calculer anticipativement le nombre d'avions basés et, par conséquent, évaluer la répartition des points entre chaque usager de l'aéroport.

- La note précise que le quota count est dégressif, mais il n'apporte de précision ni au rythme de cette dégression ni à la méthodologie qui y serait appliquée.
- La note indique qu'« au terme de chaque triennat, le Gouvernement est habilité à procéder à une réévaluation des quotas applicables, prévus au paragraphe 2, alinéa 1^{er} et au paragraphe 3, alinéa 2. Cette réévaluation peut, le cas échéant, donner lieu à une révision à la baisse, fondée sur les évolutions techniques observées dans le secteur aérien ».

Cependant, l'article 1bis § 3, al. 3 du décret mentionne expressément que le quota count est dégressif; dès lors, l'Autorité considère que la réévaluation doit entraîner automatiquement une révision à la baisse, sous peine de contradiction avec cette disposition.

La dégressivité doit en outre être balisée temporellement et quantitativement.

- La considération relative au bruit lié aux mouvements d'avions au crépuscule et à l'aurore mentionne que « Le Gouvernement s'accorde sur le principe du renforcement de la limitation du quota de bruit par mouvement d'avion de 22h00 à 23h00 et de 6h30 à 7h00 ».

L'Autorité considère que, plus largement et pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, la plage horaire devrait s'étendre de 22h00 le jour j à 07h00 le jour j+1.

7. L'Autorité prend acte que le quota de bruit par mouvement QM est revu à la baisse pour les décollages d'aéronefs n'appartenant pas à la classe *extra long range*, néanmoins, la terminologie QC-D (décollage) faisant référence au quota count (QC) devrait être remplacée par QM-D (décollage) pour faire référence à un quota de bruit par mouvement.

La remarque est similaire pour les décollages d'aéronefs *extra long range* (QM-D au lieu de QC-D) ainsi que pour les atterrissages (QM-A au lieu de QC-A).

8. La note prévoit la création d'un comité de suivi.

L'Autorité recommande de définir ses modalités de fonctionnement, telles que : modalités de convocation, quorum éventuel, modalités de décision ...

9. L'Autorité se réjouit que le Gouvernement s'accorde sur un renforcement du dispositif des sanctions applicables en cas de dépassements sonores liés aux mouvements d'avions, selon les modalités suivantes :

- La suppression de l'avertissement ;
- La suppression de la tolérance de 3dB ;
- La suppression de la détection sur au moins 2 sonomètres ;
- La multiplication par 4 du montant de base de l'amende et l'adaptation du plafond maximal à 10 000 € par mouvement sanctionnable ;
- L'indexation du montant des amendes et du plafond.

Ces dispositions rencontrent les recommandations de l'Autorité comme exprimées dans son avis n° GW/2018/1 ainsi que dans ses rapports d'activité depuis plusieurs années.

3

Concernant l'avant-projet de décret modifiant le décret du 23 juin 1994

L'autorité propose de modifier l'équation du calcul du quota global QC figurant à l'article 2, 5° de l'avant-projet comme suit :

$$QC = \sum_{i=1}^n P_i \quad (3.1)$$

et

$$P_i = R_i \times 10^{(B_i-85)/10} \quad (3.2)$$

où P_i représente le nombre de points consommés par le mouvement i arrivé après 23h00, B_i est égal à EPNdB approach – 9 de l'aéronef concerné par le mouvement i , R_i varie en fonction de la tranche horaire relative au mouvement i et n est égal au nombre total de mouvements tardifs pour l'année considérée.

L'autorité propose en outre de compléter l'avant-projet de modification du décret en tenant compte des remarques suivantes :

1. Article 1bis §4 du décret , le quota de bruit par mouvement QM y est défini. Il serait opportun de tenir compte de la possibilité d'obtenir une valeur de QM supérieure à 2, il y a dès lors lieu de mentionner « point(s) »
2. Article 6 bis du décret : remplacer le terme « Belgocontrol » par « Skeyes ».

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 wallonn

Exposé des motifs

1. Par la loi du 8 août 1988 modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, article 6, §1^{er}, X, 7^o, la Région wallonne s'est vu confier la compétence relative à l'équipement et à l'exploitation des aéroports et aérodromes publics situés sur son territoire.

2. Le présent avant-projet modifie les articles 1^{er}, 1^{er}*bis* ainsi que 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne et vise à permettre le développement équilibré de l'aéroport de Charleroi, dans le respect des droits des riverains.

3. L'avant-projet proposé est lié notamment à la procédure de renouvellement du permis unique délivré par le Gouvernement en date du 17 juillet 2025. En effet, à la suite de l'enquête publique, des avis ont été remis tant par des riverains que par les communes impactées (commune situées dans le Plan de développement à long terme) sollicitant un encadrement plus strict des conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud.

4. Concernant la problématique des retours dits tardifs, la législation actuelle autorise les aéronefs basés à revenir à l'aéroport, sous conditions, au-delà de 23 heures. Cette possibilité était encadrée par un système de quota de bruit par avion basé. Dès lors, plus le nombre d'avions basés augmente, plus le quota augmente également. Ainsi, plutôt que de limiter le nombre d'avions basés, comme préconisé par les fonctionnaires technique et délégué, il a été décidé de modifier le système en remplaçant le quota par avion basé par un quota global afin de déterminer un plafond fixe de points annuels indépendant du nombre d'avions basés.

En outre, des restrictions plus importantes en ce qui concerne les types d'aéronef susceptibles de décoller ou atterrir durant les périodes sensibles 22h00 – 23h00 et 6h30 – 7h00 (période considérée comme étant de nuit au regard de la réglementation européenne) sont proposées.

5. En substance, à l'article 1^{er}*bis* §2, pour les mouvements d'avions basés opérés entre 23h00 et 6h30 à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, il est proposé de remplacer le quota annuel de points par opérateur, en fonction du nombre d'avions basés à l'aéroport, par un quota global maximal de bruit de 3 500 points par an, avec un maximum de 2 000 points pour l'année 2045.

Ces 3 500 points sont répartis proportionnellement entre les exploitants d'aéronefs en tentant compte, d'une part, du nombre maximal d'avions basés pouvant être accueillis en raison de la capacité de l'infra-

structure de l'aéroport ainsi que, d'autre part, du nombre d'avions effectivement basés par les exploitants d'aéronefs, également appelés usagers d'aéroport. Ce calcul se fera par une règle de trois.

Le plafond de points sera évalué au bout de chaque triennat après son entrée en vigueur et pourra être adapté selon les résultats de cette évaluation.

Pour effectuer cette évaluation, un comité de suivi regroupant BSCA, le SPW MI, la SOWAER et l'ACNAW sera instauré afin de monitorer annuellement l'état de la situation et les projections de consommation de points prévu aux alinéas précédents.

Le mode de calcul des points consommés par retour tardif n'est pas modifié et continue donc à prendre en compte le retard de l'avion concerné afin que ceux qui arrivent plus tard et génèrent donc une plus grande nuisance, se voient ôter davantage de points du quota qui est attribué à leur exploitant.

Le plafond de points pourra être temporairement suspendu et une exemption de la consommation des points pourra être accordée aux compagnies aériennes sur décision du Gouvernement wallon lorsque des situations exceptionnelles perturberont de façon importante le transport aérien. Ces circonstances perturbatrices devront être en lien avec le contexte géopolitique, ou avec des contraintes relatives au contrôle aérien ou avec à des catastrophes majeures.

La protection des riverains de l'aéroport est renforcée par l'instauration de ce plafond global dégressif qui n'existe pas dans le mécanisme actuel.

Il reste acquis, d'une part, qu'aucun avion non basé ne peut atterrir à l'aéroport de Charleroi après 23h00, sauf exceptions déjà visées au §3 du décret.

D'autre part, le retour des avions basés reste autorisé à condition que le retard justifiant leur atterrissage après 23h00 ne puisse être imputable à l'exploitant de l'aéronef basé.

6. La protection des riverains est également renforcée par l'abaissement du quota de bruit maximum autorisé par mouvement opéré entre 6h30 et 7h00 et entre 22h00 et 23h00.

Ce quota de bruit dépend fortement du niveau de bruit engendré par l'aéronef. Ce quota est actuellement fixé à 5 points, tant au décollage qu'à l'atterrissage. Le décret modificatif propose de distinguer les valeurs au décollage et à l'atterrissage. Il propose de diminuer celui fixé à l'atterrissage à 1,70 points et celui au décollage à 3,80 points, à l'exception des appareils à long rayon d'action pour lesquels le quota resterait à 5 points car la puissance des moteurs pour effectuer les vols long courrier est plus grande et donc occasionne plus de bruit.

La définition des aéronefs à long rayon d'action a été intégrée dans l'article 1^{er} du décret.

Un mécanisme de réexamen, tous les 3 ans, de ces quotas est également prévu par le texte modificatif afin de pouvoir les adapter au rythme des évolutions technologiques constatées.

Les aéronefs les plus bruyants ne pourront pas utiliser l'aéroport durant les heures sensibles (nuit).

Par cette initiative, le Gouvernement veut encourager les usagers d'aéroport à utiliser les appareils ayant la technologie la plus avancée, dont ils disposent, et diminuer ainsi les nuisances sonores aux heures les plus critiques pour les riverains.

7. Le Gouvernement wallon renforce également le mécanisme de sanction en cas de dépassement des seuils des normes de bruit en revoyant leurs montants de base.

Dans cette optique, le Gouvernement a décidé de relever la totalité 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. Pour ce faire, le Gouvernement souhaite relever le niveau le plus élevé de ces sanctions pour le porter à 10 000 euros.

Le Gouvernement souhaite également fixer par décret le minimum de la sanction applicable à 800 euros afin de quadrupler ce dernier.

Il souhaite également s'assurer que ces montants resteront dissuasifs malgré l'écoulement du temps.

8. Pour atteindre le premier objectif, un rehaussement des limites de la fourchette des sanctions, déterminée à l'article 6, §3 du décret du 23 juin 1994, est nécessaire.

9. Pour atteindre le second objectif, le Gouvernement prévoit d'indexer les montants se situant dans la fourchette prévue par le décret du 23 juin 1994.

Ce mécanisme d'indexation sera actionné tous les 5 ans afin de maintenir l'effet dissuasif des sanctions tout en garantissant une prévisibilité aux usagers d'aéroport.

10. Les modifications proposées vont dans le sens d'une plus grande protection des riverains et de leurs droits à un environnement sain, à la protection de la santé et au respect de la vie privée, tout en assurant la possibilité de la poursuite d'un développement aéroportuaire équilibré.

Les modifications proposées s'inscrivent dans le respect de l'approche équilibrée, consistant à trouver un équilibre entre les intérêts en présence, prônée par le droit européen, et d'ores et déjà mise en oeuvre par le législateur wallon lors de l'adoption des règles relatives à la limitation des nuisances sonores autour des aéroports depuis le transfert des compétences en matière de gestion aéroportuaire, mais également la Cour européenne des droits de l'homme et la Cour constitutionnelle, lorsqu'elles examinent l'impact des nuisances sonores provoquées par les aéroports au regard des droits des riverains.

11. Dès lors que le mécanisme proposé renforce la protection offerte aux riverains, il est compatible avec la jurisprudence la plus récente en matière de respect de l'obligation de *standstill* qui s'oppose à ce que le législateur compétent réduise sensiblement le niveau de protection offert par la législation en vigueur, sans qu'existent pour ce faire des motifs liés à l'intérêt général.

12. Enfin, le projet de décret effectue une modification de pure forme, à droit constant, pour corriger une appellation modifiée d'un service de l'administration.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

L'article premier propose une modification de l'article 1^{er} du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, tel que modifié par le décret du 22 novembre 2007.

Il introduit à l'alinéa 1^{er} de l'article 1^{er} du décret un 5^o, afin d'ajouter la définition de la notion d'aéronef à long rayon d'action au sein de ses définitions. Cette définition, juridiquement prudente, se base sur les différentes références réglementaires ou opérationnelles des vols long-courriers et des spécifications des constructeurs de ce type d'aéronef.

Article 2

L'article deux propose une modification de l'article 1^{er}*bis* du même décret du 23 juin 1994.

En son 1^o, il supprime au paragraphe 2 le quota de bruit maximum autorisé par mouvement fixé à 5 points pour insérer deux quotas de bruit maximum, l'un au décollage fixé à 3,80 points, à l'exception des aéronefs à long rayon d'action pour lesquels le quota de bruit maximum autorisé par mouvement reste fixé à 5 points, et l'autre fixé à 1,70 points pour les atterrissages.

Il insère également un nouvel alinéa renvoyant au paragraphe 4 de cet article 1^{er}*bis* pour le mode de calcul de ces quotas de bruit maximum autorisé par mouvement et prévoyant une clause de réexamen au terme de chaque triennat suivant l'entrée en vigueur de ces nouveaux quotas de bruit maximum autorisé par mouvement et la possibilité, après ce réexamen, de l'adaptation de ces quotas de bruit sur le fondement d'une évaluation des évolutions technologiques du secteur aérien.

En son 2^o, au point a), l'article 2 du texte en projet, remplace à l'alinéa 2 de l'article 1^{er}*bis* du décret du 23 juin 1994 le mécanisme d'attribution illimitée des points de quota-count par un système insérant un plafond global maximal de 3 500 points limitant ainsi le nombre d'atterrissages en dehors des heures normales d'ouverture de l'aéroport pour des avions basés ayant un retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef.

Il n'est donc plus question d'un quota journalier maximum de 0,616 point disponible pour chaque avion

basé qu'un exploitant met en service à partir de l'aéroport de Charleroi et ce, sans limite quant au nombre d'avions basés que pouvait accueillir le site.

La nouvelle limite globale de 3 500 points, dégressive dans le futur, permet d'assurer la protection des riverains de l'aéroport sur le long terme face aux nuisances sonores issues de ces retours tardifs sans entraver de manière disproportionnée le développement de l'aéroport qui est d'ores-et-déjà soumis, grâce au législateur wallon, à des restrictions importantes en matière d'exploitation visant à réduire ces mouvements nocturnes pour le bien-être des riverains et de l'environnement dans lequel il s'inscrit.

Le point b) crée trois nouveaux alinéas, à la suite de l'alinéa 2 adapté, afin de préciser la notion du QC.

Le nouvel alinéa 3, renvoyant au paragraphe 5, précise que ce plafond est fixé quel que soit le nombre d'avions basés à l'aéroport de Charleroi

Le nouvel alinéa 4 précise que ces points seront répartis entre les usagers d'aéroport selon une double clé de répartition, la première étant le nombre maximal d'avions pouvant être basés et la seconde étant le prorata du nombre d'avions basés de l'exploitant.

De cette manière, si le nombre d'avions basés n'est pas maximal à tout moment de l'année, le quota global annuel de points ne sera pas totalement consommé.

Le calcul du nombre de points par retours tardifs n'est pas modifié par rapport au décret du 22 novembre 2007.

Il continue à prendre davantage en compte l'importance des nuisances causées par les retards sur le sommeil des riverains en tenant compte d'un coefficient attribué en fonction de l'importance du retard par rapport à 23h par rapport au mode de calcul des points pour les autres mouvements soumis à restriction (mouvements d'avions entre 6h30 et 7h00 et entre 22h00 et 23h00).

Le nouvel alinéa 5 insère une clause de suspension temporaire du système de quota-count dans certaines situations exceptionnelles telles qu'elles rendent impossible l'exploitation habituelle de l'aéroport et empêchent le respect des limitations horaires d'exploitation du site. Ces situations peuvent être liées au contexte géopolitique ou à des contraintes relatives au contrôle aérien ou encore à des catastrophes majeures. Ces situations doivent être constatées par le Gouvernement, via un arrêté du Gouvernement spécifiquement adopté, qui peut prendre la décision d'appliquer une exemption de la consommation des points octroyés aux usagers d'aéroports.

Le point c) de ce 2° introduit 2 nouveaux alinéas à la suite de l'alinéa 3 ancien devenu alinéa 6.

Le nouvel alinéa 7, prévoit une évaluation, et une possible révision à la baisse du plafond global, à l'issue de chaque triennat suivant l'entrée en vigueur de celui-ci et affiche l'objectif d'abaisser ce plafond à 2.000 points pour l'année 2045.

Le nouvel alinéa 8 instaure un comité de suivi composé de BSCA, du SPW MI, de la SOWAER et de l'ACNAW afin de monitorer annuellement l'état de la situation et les projections de consommation de points.

En son 3°, l'article 2 modifie les chapitres visés par l'annexe 16 de l'OACI. En effet, ces chapitres ayant évolués, il est nécessaire de faire transparaître cette évolution dans le Décret du 23 juin 1994.

En son 4°, l'article 2 modifie le paragraphe 4 de l'article 1^{er}bis du décret du 23 juin 1994 afin d'introduire la notion de quota global de points QC et la méthode de calcul.

De même, les chapitres visés par l'annexe 16 de l'OACI sont rectifiés afin de faire transparaître l'évolution de ces chapitres dans le Décret.

Article 3

L'article 3 propose de modifier l'article 6 du décret afin d'y intégrer certains éléments qui n'avaient pas pu être inclus dans le premier train de modifications du Décret du 23 juin 1994 ayant abouti à l'adoption du décret du 25 septembre 2025 afin de se conformer à l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2025.

En son 1°, l'article 3 remplace les montants minimum et maximum respectivement par 800 euros et 10 000 euros afin de renforcer l'efficacité du système de sanctions.

Il introduit également un mécanisme d'indexation de ces montants, afin de garantir le maintien de l'effet dissuasif du dispositif dans le temps tout en offrant une certaine prévisibilité pour les usagers d'aéroport quant aux sanctions infligées.

En son 2°, l'article 3 modifie la référence à la Division de la Trésorerie du Ministère de la Région wallonne pour faire référence au service concerné du Service public de Wallonie, à savoir la Direction du Financement et des Recettes du Service public de Wallonie Finances.

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 ayant les Aéroports dans ses attributions,

Après délibération,

ARRÊTE :

La Ministre ayant les Aéroports dans ses attributions est chargée de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1^{er}

À l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, modifié en dernier lieu par le décret du 14 juillet 2011 portant modification du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, il est inséré un point 5^o rédigé comme suit : « 5^o « aéronef à long rayon d'action » : aéronef commercial conçu pour effectuer des vols sans escale technique d'une durée excédant 6 heures ou sur des distances supérieures à 3 500 kilomètres, couvrant souvent des routes intercontinentales ou transocéaniques. ».

Art. 2

À l'article 1^{er bis} du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 22 novembre 2007 portant modification 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^o Au paragraphe 2,

a) À l'alinéa 1^{er}, les mots « autorisé par mouvement fixé à 5 points et calculé conformément au §4. » sont remplacés par les mots « par mouvement (ci-après dénommé "QM") autorisé fixé comme suit :

1^o 3,80 points lors des mouvements de décollage ;

2^o 5 points lors des mouvements de décollage pour les aéronefs à long rayon d'action ;

3^o 1,70 points pour les mouvements d'atterrissage. » ;

b) Un alinéa rédigé comme suit est inséré après l'alinéa 1^{er} : « Ce QM est calculé conformément au paragraphe 4 et est applicable à tous les avions opérant sur le site de Charleroi-Bruxelles Sud. ».

2^o Au paragraphe 3,

a) À l'alinéa 2, les mots «, par l'exploitant, une moyenne calculée sur une base annuelle de 0.616 point par jour par avion basé calculé conformément au §5 » sont remplacés par les mots « un quota global de points (ci-après dénommé QC). Ce quota est dégressif et fixé comme suit :

1^o maximum 3.500 points annuel ;

2^o maximum 2.000 points annuel dès le 1^{er} janvier 2045. ».

b) Trois nouveaux alinéas rédigés comme suit sont insérés entre les alinéas 2 et 3 :

« Ce QC est calculé conformément au paragraphe 5 et est applicable à tous les avions basés opérant sur le site de Charleroi-Bruxelles Sud.

Le QC est réparti équitablement, au moyen d'une règle de trois en fonction du nombre d'avions basés, entre les usagers d'aéroports présents sur le site de l'aéroport de Charleroi.

Le Gouvernement est habilité à déterminer une exemption temporaire de la consommation des points octroyés aux usagers d'aéroport, en raison du contexte géopolitique, des contraintes liées au contrôle aérien et des catastrophes majeures. Le Gouvernement fixe les modalités de cette exemption temporaire. » ;

3^o Le paragraphe 3 est complété par deux alinéas rédigés comme suit :

« Au terme de chaque triennat, le Gouvernement est habilité à procéder à une réévaluation des quotas applicables, prévus au paragraphe 2, alinéa 1^{er} et au paragraphe 3, alinéa 2. Cette réévaluation peut, le cas échéant, donner lieu à une révision à la baisse, fondée sur les évolutions techniques observées dans le secteur aérien. La procédure de réévaluation est déterminée par le Gouvernement.

Un comité de suivi est créé pour monitorer annuellement l'état de la situation et des projections du QC prévu au paragraphe 3, alinéa 2. Ce Comité est composé d'au moins un membre de chacune des entités suivantes : la SOWAER, le SPW MI, l'ACNAW et BSCA. ».

4^o Au paragraphe 4, à l'alinéa 2, les mots « ,3 ou 5 » sont remplacés par les mots « et suivants ».

5^o au paragraphe 5,

a) Un alinéa rédigé comme suit est inséré avant l'alinéa 1^{er} :

« Par quota global de points QC, on entend la quantité maximale de bruit exprimée en point, autorisée pour un ensemble de mouvements donnés à l'exception des mouvements exonérés visés au paragraphe 3, alinéa 1, 1° à 4°. Le quota global se calcule comme suit :

$$QC = \sum P » ;$$

- b) À l'alinéa 2 nouvellement créé, les mots « ,3 ou 5 » sont remplacés par les mots « et suivants ».

Art. 3

À l'article 6 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 25 septembre 2025 modifiant le 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 3, les mots « 200 euros et 7 500 euros » sont remplacés par les mots « 800 euros et 10 000 euros ».

- 2° Le paragraphe 3 est complété par deux alinéas rédigés comme suit :

« Les montants des sanctions fixés par le Gouvernement sont indexés tous les cinq ans, au 1^{er} janvier en faisant application de l'indice des prix à la consommation. L'indice de référence est celui du mois de décembre 2025.

Lors de l'indexation, le résultat est augmenté de 0,50 € maximum ou diminué de 0,49 € maximum pour obtenir un nombre entier. ».

- 3° Au paragraphe 7 du même article, les mots « à la Division de la Trésorerie du Ministère de la Région wallonne » sont remplacés par les mots « à la Direction du Financement et des Recettes du Service public de Wallonie Finances ».

Namur, le 6 novembre 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 : 269086

Date d'entrée IF : 15 octobre 2025

OBJET **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 Non précisé

MONTANT Indéterminé

Avis de l'Inspection des finances

favorable défavorable suspendu réservé

- Antécédent : GW du 17 juillet 2025 (point B143).

- S'agissant de l'impact budgétaire, l'Inspection des finances ne peut que prendre acte qu'il est *"très compliqué d'établir des projections liées aux recettes à venir"* (projet de NGW, p. 3).

- L'avant-projet de décret transmis ne respecte pas les règles les plus élémentaires de technique législative. Il est renvoyé sur ce point aux *"Principes de technique législative. Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires"* du Conseil d'Etat, disponibles en ligne.

Le texte appelle à être revu en fonction.

- L'article 1^{er}, 2^o, de l'avant-projet de décret entend définir l'aéronef à long rayon d'action en référence notamment au fait de couvrir *"souvent (sic) des routes intercontinentales ou transocéaniques"*. Une telle définition manque de précision, à défaut de circonscrire ce qu'il faut entendre pour *"couvrir souvent des routes intercontinentales ou transocéaniques"*...

- L'article 2, 2^o, b), iii, du même avant-projet habiliterait le Gouvernement "à suspendre le dispositif en raison du contexte géopolitique, des contraintes liées au contrôle aérien et des catastrophes majeures".

Cette habilitation manque cruellement de précision, à défaut de circonscrire ce qu'il faut entendre par *"contexte géopolitique"*, *"contraintes liées au contrôle aérien"* ou encore *"catastrophes majeures"* (par opposition à des catastrophes mineures ?)...

- La mission du comité de suivi qui serait créé par l'article 2, 2^o, c), ii, du même avant-projet, soit *"monitorer (sic) annuellement l'état de la situation et des projections du QC"* est bien floue...

Pas d'autres remarques ou réserves.

Benoît Debiève
(Signature)

Signature numérique de
Benoît Debiève (Signature)
Date : 2025.10.20 15:13:28
+02'00'

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

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

Rapport du 10 octobre 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 : 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

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 10 OCTOBRE 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 :	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
Description du projet :	Modification de la législation régionale en matière aéroportuaire visant à mettre en œuvre les exigences liées au permis d'environnement des aéroports visant à assurer un équilibre entre, d'une part, la protection de l'environnement et la santé des riverains et, d'autre part, l'exploitation économique des aéroports.
Ministre(s) compétent(s) :	Cécile NEVEN Ministre des Aéroports
Référent du projet (nom, prénom, Email, tél) :	Basile NADIN et Maxime BUTERA basile.nadin@spw.wallonie.be maxime.butera@spw.wallonie.be
Administration(s) :	SPW Mobilité et Infrastructures
Contact à l'Administration (nom, prénom, Email, tél) :	Basile NADIN et Maxime BUTERA basile.nadin@spw.wallonie.be maxime.butera@spw.wallonie.be
Public cible :	Aéroports
Objectifs poursuivis :	Protection environnementale et de la santé des riverains des aéroports wallons
Modalités d'exécution :	Modification d'un AGW d'exécution et adoption d'un nouvel AGW d'exécution

2. PUBLIC-CIBLE DU PROJET.

A. Description du public-cible :

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

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.

Le projet concerne uniquement la modification de la législation directement applicable aux aéroports wallons et qui concernent l'exploitation des aéroports wallons. Ces modifications sont effectuées à la suite de l'approbation par le Gouvernement wallon des permis unique des deux aéroports en date du 17 juillet 2025. Cette mise en œuvre concerne des modifications du cadre juridique et technique applicable aux nuisances sonores aéroportuaires.

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 ...).

Veillez développer votre analyse ci-dessous :
« Sans objet »

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 rencontrés 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.

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

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.

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.

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 ?

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.