

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

19 MAI 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 ***

RAPPORT

présenté au nom de la Commission de l'énergie,
du climat et du logement

par

M. Massaki Mbaki

SOMMAIRE

I. Résumé.....	3
II. Procédure.....	3
III. Exposé de Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports.....	3
IV. Discussion générale.....	6
V. Examen et vote des articles.....	16
VI. Vote sur l'ensemble.....	18
VII. Rapport.....	19
VIII. Texte adopté par la Commission.....	20

Pour compléter son information, le lecteur peut consulter le compte rendu intégral qui fait foi quant au contenu des interventions ainsi que les enregistrements audiovisuels de la réunion qui sont découpés en podcasts. Ils sont consultables via le lien suivant : <https://parlwal.be/4tJU8vK>.

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'énergie, du climat et du logement a examiné le 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 (Doc. 545 (2025-2026) N° 1 et 1bis).

I. RÉSUMÉ

Le projet de décret vise, d'une part, à renforcer le dispositif des sanctions applicables lors des dépassements infractionnels des seuils de bruit par les aéronefs utilisant les aéroports wallons et en cas de non-respect des restrictions opérationnelles imposées par la réglementation et, d'autre part, à permettre le développement équilibré de l'aéroport de Charleroi. Il s'agit de relever les montants des sanctions, fixés par le Gouvernement, que l'administration peut infliger lors des in-

fractions et d'indexer ceux-ci. En outre, la volonté est d'instaurer un *quota count* global dégressif dans le temps pour les aéronefs ainsi que la révision des quotas de bruit maximum autorisé par mouvement opéré pendant les heures sensibles.

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

II. PROCÉDURE

En date du 10 avril 2026, le Gouvernement wallon a déposé le 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 (Doc. 545 (2025-2026) N° 1 et 1bis).

Il a été envoyé en Commission de l'énergie, du climat et du logement le 4 mai 2026.

La Commission s'est réunie le 19 mai 2026.

Un amendement (Doc. 545 (2025-2026) N° 2) a été déposé.

Ont participé aux travaux : Mme Bernard, MM. Cloquet, Collignon, Devin, Evrard, Mme Goffinet, MM. Janssen, Massaki Mbaki (Rapporteur), Maroy (Président), Mme Morreale.

Ont assisté aux travaux : M. Hazée, Mme Özen (Art. 47.4).
Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports.

III. EXPOSÉ DE MME NEVEN, MINISTRE DE L'ÉNERGIE, DU PLAN AIR-CLIMAT, DU LOGEMENT ET DES AÉROPORTS

Mme la Ministre déclare que le 17 juillet 2025, le Gouvernement a approuvé la demande de permis unique de l'aéroport de Charleroi tout en soulignant la prise en compte, dans l'octroi du permis, de considérations devant être appréciées séparément. Elle assure que la démarche s'inscrit dans une approche équilibrée pour le développement de l'aéroport et pour le respect du cadre de vie des riverains compte tenu de ses activités.

Elle indique que le projet de décret vise à répondre à trois objectifs précis :

- réduire les nuisances liées aux retours tardifs à l'aéroport de Charleroi ;
- réduire les nuisances liées aux mouvements d'avions au crépuscule et à l'aurore à l'aéroport de Charleroi ;

- renforcer le mécanisme de sanctions infligées dans le cadre de la lutte contre le bruit.

Elle précise que ces nouvelles dispositions ont pour but de renforcer les conditions d'autorisation des mouvements d'aéronefs durant les heures les plus sensibles, en dehors des heures d'exploitation de l'aéroport prévues. En outre, elles visent à augmenter le montant des sanctions applicables pour toute infraction au régime prévu pour lutter contre les nuisances sonores qui sont induites par les activités des aéroports wallons.

Elle fait remarquer que le bruit lié aux retours tardifs à l'aéroport de Charleroi constitue un problème régulièrement mis en avant par les riverains dans le cadre des plaintes relatives aux activités de l'aéroport. Cependant, les retours tardifs sont déjà en diminution depuis 2022, malgré la croissance du trafic aérien.

Elle souligne que dans le cadre du permis de l'aéroport, le Gouvernement a considéré que la crainte des riverains face à une augmentation hypothétique de ces nuisances impliquait une réponse adéquate, à savoir l'instauration d'un quota global de points, ce qui rejoint une demande formulée par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores des aéroports wallons (ACNAW).

La volonté est d'instaurer un quota global de points pour les avions basés avec les modalités particulières. Le plafond du quota global serait dégressif dans le temps, avec un maximum de 3 500 points à l'horizon 2026, et un maximum de 2 000 points à l'horizon 2045. Il est proposé que ce plafond annuel fasse l'objet d'un réexamen tous les trois ans et, le cas échéant, d'une révision qui ne pourrait être qu'à la baisse, selon une évaluation des évolutions technologiques du secteur aérien.

Le Gouvernement souhaite également instaurer un comité de suivi associant Brussels South Charleroi Airport (BSCA), la Société wallonne des aéroports (SOWAER), l'ACNAW, le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI), le cabinet du ministre qui a les Aéroports dans ses attributions et le cabinet du ministre qui a l'Aménagement du territoire dans ses attributions. Il s'agit de monitorer, sur base annuelle, l'état de la situation et les projections de consommation de points. Dans l'optique d'accomplir une mission de suivi technique et ce en toute objectivité, le comité rassemblera les acteurs publics et techniques pour garantir l'objectivité des données recueillies, le contrôle effectif sur l'évolution du quota de points et la transparence de ses travaux.

Elle insiste sur le fait que le quota global de 3 500 points tient compte du nombre maximal de 22 avions pouvant être accueillis. Ce quota sera réparti entre les compagnies aériennes en fonction du nombre d'avions réellement basés, selon l'application d'une règle de trois. Cette méthode choisie vise à garantir que les points ne seront pas accaparés par les opérateurs historiques de l'aéroport de Charleroi et incitera également de nouveaux acteurs à héberger leurs avions.

Elle explique que la connaissance du nombre d'avions basés peut s'établir plusieurs mois à l'avance. Les modalités de calcul seront définies dans le cadre d'un texte réglementaire et les plafonds annuels oc-

troués et les consommations de points seront communiqués aux membres du comité de suivi précité, dans le cadre de leur analyse.

Elle ajoute que le dispositif devra néanmoins tenir compte du contexte géopolitique, des contraintes liées au contrôle aérien et des catastrophes majeures qui rendraient impossible l'exploitation habituelle de l'aéroport empêchant le respect des limitations d'horaires d'exploitation du site.

Il est proposé que le Gouvernement puisse reconnaître, au cas par cas, des situations exceptionnelles en portant une exemption des points. Ces exemptions visant à répondre à des situations particulières où les règles en vigueur seraient impossibles à respecter en raison de circonstances indépendantes de la volonté des compagnies aériennes. Ces exemptions, motivées et proportionnées, devront être décidées par le Gouvernement en garantissant la rigueur de respect du caractère exceptionnel, ce qui permettra une gestion responsable d'une situation de crise.

Pour ce qui concerne la considération relative aux bruits liés aux mouvements d'avions au crépuscule et à l'aurore, elle précise qu'il s'agit de périodes dites « sensibles ». Le Gouvernement s'accorde sur le principe du renforcement de la limitation du quota de bruit maximum autorisé par mouvements d'avions de 22 heures à 23 heures et de 6 heures et demie à 7 heures.

Elle déclare que le quota de bruit maximum par mouvement est actuellement fixé à cinq points, conformément à l'article 1^{er}bis, paragraphe 2, du 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 souhaite réduire le nombre de points à 3,8 pour les décollages, à l'exception des aéronefs à long rayon d'action, dont la définition est également fixée par l'article 1^{er} du décret du 23 juin 1994 précité, pour lesquels ce quota reste à cinq points. En outre, le Gouvernement souhaite prévoir 1,7 point pour les atterrissages dès 2026. En synthèse, sont envisagés 3,81 points pour les décollages, et 1,7 point pour les atterrissages en 2026, avec une exception pour les aéronefs à long rayon d'action.

Elle insiste sur le fait que le quota de bruit maximum fera l'objet d'un réexamen tous les trois ans avec, le cas échéant, une révision qui ne pourrait être qu'à la baisse, sur base d'une évaluation des évolutions technologiques du secteur aérien.

Elle affirme que le projet de décret vise à permettre le développement équilibré de l'aéroport de Charleroi, dans le respect du cadre de vie des riverains, en adoptant des mesures qui complètent les conditions du permis octroyé à BSCA.

Elle indique qu'à la suite d'une enquête publique, des avis ont été remis par les riverains et les communes, notamment celles qui sont situées dans le plan de développement à long terme de l'aéroport, sollicitant un encadrement plus strict des conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi. Le présent projet de décret entend répondre à ces préoccupations.

Pour ce qui concerne les aéroports de Charleroi et Liège, le texte à l'examen prévoit une modification de l'habilitation confiée au Gouvernement dans le cadre

des montants de sanctions en cas de dépassement de normes des nuisances sonores. Cet enjeu a déjà fait l'objet de discussions dans le cadre de l'examen de la dernière révision décrétole du 25 septembre 2025 visant à exécuter l'arrêt de la Cour d'appel du 19 septembre 2024.

Elle précise que par la révision décrétole du 25 septembre 2025 et le texte à l'examen, le Gouvernement souhaite mettre en oeuvre une véritable réforme du dispositif des sanctions applicables en cas de dépassement sonore lié aux mouvements d'avions via la suppression du système des avertissements établissant une tolérance supplémentaire de trois décibels pour certains vols, ainsi que la suppression de la détection d'un dépassement sur au moins deux sonomètres, le dépassement constaté au droit d'un seul sonomètre suffisant désormais pour le sanctionner.

Dans le cadre du texte à l'examen, elle mentionne la multiplication par quatre du montant de base de l'amende et l'adaptation du plafond maximal, passant de 7 500 à 10 000 euros par mouvement sanctionnable, ainsi que l'indexation du montant de ces amendes. Elle fait observer que le projet de décret vise à renforcer la protection des riverains des aéroports wallons, dès lors qu'il va au-delà de l'arrêt de la Cour d'appel du 19 septembre 2024 ayant renforcé le système wallon de contrôle et de sanctions de dépassement des normes de bruit.

À propos de l'article 1^{er} du dispositif, elle indique qu'il vise à fixer la définition de la notion de « aéronef à long rayon d'action », dont le quota de bruit maximum au décollage reste fixé à cinq points, afin que seuls les aéronefs dont les caractéristiques de conception et de performance permettent sans escale technique des vols de 7 000 kilomètres ou une durée de vol égale ou supérieure à 10 heures puissent bénéficier d'une dérogation. Sont visés dans cette catégorie des aéronefs tels que les Airbus A380, A350, ou le Boeing 787 Dreamliner. Elle estime que cette disposition est justifiée pour ne pas entraver les objectifs de diversification de BSCA.

Pour ce qui concerne l'article 2, il s'agit de constituer le corps de la révision décrétole. Le premier point vise à formaliser l'abaissement du quota de bruit maximum autorisé par mouvement opéré dans les heures sensibles, c'est-à-dire entre 6 heures 30 et 7 heures et entre 22 heures et 23 heures, en distinguant des valeurs au décollage à 3,8, avec un maintien à 5,1 pour les avions de long rayon d'action, et 1,7 point à l'atterrissage pour tous les types d'aéronefs au lieu des 5 points actuellement prévus. Il renvoie à l'article 1^{er}bis, paragraphe 4, du décret du 23 juin 1994 précité pour le mode de calcul du quota du bruit maximum autorisé par mouvement.

Elle précise que le point 2 du même article a pour but d'implémenter le quota global annuel de points dégressifs et préciser le mode d'attribution des points du quota global entre les compagnies aériennes en fonction du nombre d'avions basés. Il prévoit aussi la possibilité pour le Gouvernement de décider d'une exemption temporaire de la consommation de ces points dans trois situations exceptionnelles liées à la géopolitique, au contrôle aérien, ou à une catastrophe majeure rendant impossible l'exploitation habituelle de l'aéroport.

Ce point prévoit également l'évaluation et la possible révision à la baisse du quota global et des quotas de bruit maximum autorisés par mouvement. Il vise aussi à instaurer un comité de monitoring annuel du quota global de l'aéroport.

Elle ajoute que le troisième point de cet article vise à effectuer des modifications purement formelles.

Elle déclare que le quatrième point de l'article vise à confirmer le maintien du mode de calcul de consommation des points du quota global lors des retours tardifs. La modification porte uniquement sur la forme, avec l'usage de signes mathématiques plus rigoureux scientifiquement, à la suite d'une suggestion de l'ACNAW inscrite dans un avis rendu le 18 décembre 2025.

Elle souligne que l'article 3 de l'avant-projet de décret visait à adapter la fourchette des sanctions applicables dans le cadre de la lutte contre le bruit des activités aéroportuaires, afin que la sanction minimale soit portée à 800 euros et la sanction maximale à 10 000 euros. Dans l'optique que ces sanctions puissent conserver un caractère dissuasif dans le temps, il est proposé d'instaurer un mécanisme d'indexation des montants de ces sanctions activé automatiquement tous les cinq ans.

Elle insiste sur le fait que le système d'indexation s'inspire très largement de celui mis en place par le législateur et l'exécutif wallon dans le cadre du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière et par l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022 portant exécution du décret du 4 avril 2019. L'indice de référence proposé est celui du mois de décembre 2025.

Elle précise également que l'article 3 a pour but de fixer la dénomination du département de l'administration chargé de recouvrir les sanctions infligées pour reprendre sa dénomination actuelle.

Concernant l'article 4, elle indique qu'il a pour objectif d'adapter formellement la dénomination de l'opérateur de contrôle aérien Belgocontrol, pour reprendre sa dénomination actuelle « Skeyes ». Ce changement de dénomination a été opéré en novembre 2018 et il convient de l'actualiser dans le décret.

Elle souligne qu'après l'adoption du texte à l'examen, il conviendra de modifier 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. Ce texte sera très prochainement soumis en deuxième lecture au Gouvernement. En outre, le Gouvernement devra également adopter un arrêté pour déterminer la procédure d'évaluation et les modalités d'exemption des quotas de bruit à l'aéroport de Charleroi. Elle assure qu'un texte utile sera très prochainement soumis en deuxième lecture au Gouvernement. Dès l'adoption de ces deux textes et l'adoption du présent décret par l'assemblée plénière, le Gouvernement pourra solliciter l'avis du Conseil d'État sur ces deux textes réglementaires.

En conclusion, elle rappelle que le projet de texte vise à compléter le système de sanctions liées au dépassement des valeurs du bruit au sol. Il s'agit d'offrir une protection efficace pour les riverains résidant aux alen-

tours des aéroports wallons, tout en permettant le développement de ces outils économiques majeurs pour la Wallonie.

IV. DISCUSSION GÉNÉRALE

1. Questions et observations des membres

Mme Bernard comprend que selon les groupes de la majorité, le projet de décret vise à mieux protéger les riverains de l'aéroport de Charleroi. En réalité, selon l'analyse du Groupe PTB, le texte à l'examen est une nouvelle preuve que la majorité ouvre la porte à davantage de nuisances nocturnes. Elle souhaite formuler plusieurs questions majeures dans le cadre de la discussion générale.

Tout d'abord, concernant la méthode de calcul du plafond par compagnie, elle relève que le projet de décret prévoit un quota global de 3 500 points de bruit, notamment pour les retards tardifs, de 23 heures à 6 heures 30, qui est censé devenir dégressif pour atteindre 2 000 points en 2045. La méthodologie de calcul du plafond par compagnie aérienne et sa mise en oeuvre devront être déterminées ultérieurement par le Gouvernement.

Elle demande à Mme la Ministre pourquoi elle n'indique pas dès à présent sur quels éléments le Gouvernement va se baser. Elle souhaiterait que ces éléments puissent être directement intégrés dans le dispositif car le renvoi au Gouvernement de cette définition rend impossible l'exercice d'un contrôle démocratique par le Parlement.

Par ailleurs, elle souhaite savoir pourquoi le projet de décret fait une différence entre atterrissage et décollage pour le quota de bruit puisque le texte distingue 1,70 point à l'atterrissage et 3,80 points au décollage, sauf pour les longs courriers qui restent à cinq points. Elle demande à Mme la Ministre d'expliquer sur quoi se fonde cette différence et si les nuisances pour les riverains sont moindres à l'atterrissage ou au décollage.

À cet égard, il lui semble que les avis de Canopea, des syndicats et de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores des aéroports wallons (ACNAW) sont pourtant clairs. Ce qui compte, c'est l'exposition globale et non le type de mouvement. Dès lors, la distinction que fait le projet de décret semble arbitraire. Elle demande à Mme la Ministre d'expliquer la logique scientifique.

À propos des sanctions, elle remarque que le Gouvernement affirme vouloir les augmenter, mais elle insiste sur le fait qu'il est inutile de le faire si ces mêmes sanctions ne sont pas appliquées. Il est proposé de porter le maximum à 10 000 euros et le minimum à 800 euros, avec une indexation. Cependant, cette même indexation aura lieu tous les cinq ans et non chaque année, comme le demandent les syndicats et Canopea. Elle souligne également que Mme la Ministre a précédemment indiqué que dans la réalité, aucune sanction pour

dépassement des normes de bruit n'avait été appliquée car l'utilisation des sonomètres n'était pas toujours optimale.

Elle demande à Mme la Ministre de dire quelle est la situation actuelle, si les sonomètres fonctionnent correctement et si des sanctions ont enfin été infligées. Elle estime que tant que les riverains verront des avions défiler la nuit sans aucune conséquence pour les opérateurs, ces montants resteront seulement des chiffres sur le papier et seront inefficaces.

Par ailleurs, elle constate que le texte à l'examen ne mentionne pas explicitement ce qui est autorisé. Cependant, les avis de Canopea et des syndicats sont formels : pour les vols de nuit, le dispositif autorisera dorénavant un quota global de 3 500 points, ce qui représente une augmentation de 94 % par rapport aux 2 322 points constatés en 2024. Pourtant, l'ACNAW recommandait, dès 2021, l'instauration immédiate d'un plafond de 2 000 points, et non en 2045, comme le prévoit le projet de décret. En définitive, le résultat est qu'il y aura plus d'avions la nuit, entre 23 heures et 6 heures 30, sous prétexte d'un système de points, ce qui constitue selon elle un recul pour la santé des riverains.

Elle souligne en effet que les riverains subiront :

- une réduction de l'espérance de vie en bonne santé ;
- des troubles du développement chez les enfants ;
- des réveils fréquents.

Elle note que les petits retards, qui sont les plus fréquents, continueront de s'accumuler. Si le Gouvernement prétend vouloir protéger le cadre de vie des riverains, en réalité, le texte à l'examen aboutira à une aggravation des nuisances nocturnes. Elle demande à Mme la Ministre si le Gouvernement préfère les profits du dirigeant de Ryanair plutôt que le sommeil des riverains.

M. Evrard estime que Mme la Ministre a été particulièrement exhaustive et précise à propos du texte à l'examen. Il partage l'idée que le projet de décret est équilibré et vise à la fois à répondre à une demande historique et à permettre une évolution logique au regard du permis unique qui a été délivré. Il s'agit de rencontrer deux objectifs sur lesquels le Groupe MR est parfaitement aligné et à propos desquels il est prêt à entendre les différents points de vue, que ce soit par rapport à l'aéroport de Liège ou à celui de Charleroi.

Il note que les deux objectifs sont de renforcer le dispositif en matière de sanctions par rapport notamment

au niveau de bruit, mais aussi de privilégier le développement équilibré de l'aéroport. En ce sens, le texte permet de fixer un cadre clair.

Il partage l'idée que le texte à l'examen, à travers les échéances fixées, apporte de la prévisibilité pour les opérateurs et un cadre clair qui va très précisément favoriser les avions les moins bruyants, notamment lorsqu'ils doivent atterrir ou décoller dans les heures et les créneaux horaires précités.

Il se réjouit, pour ce qui concerne les longs courriers, que la diversification de l'aéroport et son développement seront bien pris en compte. Il rappelle que plusieurs groupes politiques ont regretté récemment des fermetures d'entreprises, notamment en lien avec les activités de l'aéroport de Liège, ou encore des délocalisations en raison de coûts trop élevés.

Il considère que le projet de décret vise à permettre un équilibre tout en durcissant les règles. De manière très claire, le bruit dans le futur ne pourra pas augmenter à Charleroi avec le développement de l'aéroport. C'est dans ce cadre que le Groupe MR est favorable à ce mécanisme de quota global qui concerne les retours tardifs et où le plafond peut faire l'objet de discussions.

Il souligne particulièrement les nombreuses consultations que le Gouvernement a menées pour finaliser le texte à l'examen.

Il relève que le quota des 3 500 points va pouvoir évoluer dans le temps, ce qui est une direction clairement définie. Le travail sera effectué à travers un comité de suivi au niveau de la Société wallonne des aéroports (SOWAER) et de l'ACNAW. Cet élément mérite selon lui d'être souligné.

Il insiste sur le fait que le Gouvernement souhaite renforcer fermement le dispositif des sanctions qui ne sont plus d'un ordre symbolique, mais qui seront multipliées par quatre en intégrant un facteur d'indexation. Il estime que le cadre est équilibré puisqu'il permet une forme de prévisibilité où l'intérêt des riverains est rencontré.

Il remarque que les plafonds sonores sont abaissés de manière plus que significative puisqu'une évolution de 5 à 3,8 points est prévue pour les décollages et à 1,7 point pour les atterrissages. S'il y a une différence entre 3,8 et 1,7 points, elle est due au niveau de bruit, puisqu'un avion fait nettement moins de bruit lorsqu'il atterrit que lorsqu'il décolle avec les réservoirs à pleine puissance.

Pour ce qui concerne les clauses d'exception, il fait observer que l'histoire récente et la situation géopolitique montrent qu'une forme de flexibilité est nécessaire dans le cadre de la mise en oeuvre d'un outil efficace en cas de crises humanitaires ou de rapatriement de citoyens en urgence.

Il partage donc l'idée que cette clause d'exemption doit exister, mais elle doit être mise en oeuvre selon un cadre clairement précisé. Des arrêtés du Gouvernement seront nécessaires pour renforcer la transparence et le contrôle.

En conclusion, il indique que le Groupe MR soutient Mme la Ministre pour le développement de l'aéroport et pour rencontrer et faire face aux inquiétudes des riverains.

M. Devin souligne que les aéroports constituent des outils économiques importants pour la Wallonie. Ils contribuent à l'activité économique, à soutenir l'emploi et l'attractivité de la Région.

Le Groupe PS soutient l'aéroport de Charleroi comme celui de Liège, mais il estime que ce développement ne peut pas s'envisager au détriment des riverains, de leur santé, de leur sommeil et de leur environnement. Il partage l'idée que les aéroports wallons ont un rôle économique à jouer, mais les habitants qui vivent à proximité doivent être protégés sérieusement.

Par rapport au questionnement de Mme Bernard sur la différence entre un avion qui décolle et un avion qui atterrit, il indique que pour vivre sur la ligne de décollage et d'atterrissage d'un aéroport, il y a bien une différence fondamentale entre un avion qui décolle et un avion qui atterrit, en particulier en période nocturne. Le bruit est significativement différent.

Il fait observer que le débat a déjà eu lieu en commission lors de l'examen d'un projet de décret en septembre 2025 visant à supprimer le régime des avertissements et fixant une base légale à la marge d'incertitude de mesure de deux décibels. Le Groupe PS avait soutenu ce texte parce qu'il allait dans le bon sens. Lorsque qu'une proposition positive est formulée, il compte la soutenir. Il s'agissait de répondre à une décision judiciaire et de restaurer la crédibilité d'un dispositif de contrôle qui devait être plus protecteur pour les riverains. Le Groupe PS avait toutefois indiqué qu'il serait particulièrement attentif à la suite et c'est ce qu'il fait dans le cadre de l'examen du présent projet de décret.

Il considère qu'il y a une différence fondamentale entre ce que dit le Gouvernement, ce que l'on peut croire et comprendre quand on ne connaît pas le dossier, quand on ne vit pas la situation, et puis la réalité de terrain et les données chiffrées.

Il constate que le texte à l'examen prévoit notamment un relèvement des sanctions, une indexation de celles-ci, une modification des quotas de bruit applicables durant certaines heures sensibles ainsi que la création d'un quota global pour les retours tardifs à l'aéroport de Charleroi.

Il insiste sur le fait que pour l'aéroport de Charleroi, en 2024, 1 581 retours tardifs ont été enregistrés. Il invite les membres à imaginer ce que de telles données signifient et représentent par jour.

Sur le principe, il estime que les orientations proposées vont dans la bonne direction puisqu'elles reconnaissent tout d'abord que les nuisances sonores doivent être mieux encadrées, que les sanctions doivent être plus dissuasives et que les retours tardifs doivent faire l'objet d'une limitation plus claire.

Il souligne toutefois que malgré l'existence d'un cadre clair, il n'y a pas de sanction appliquée. Les compagnies aériennes contournent absolument le cadre ré-

glements ou, en tout cas, elles exploitent les textes parce que les dérogations qui sont accordées sont pleinement utilisées.

Dans cette optique, le Groupe PS estime que le texte à l'examen est insuffisant car il ne va pas assez loin. Il s'agit en effet de fixer des standards encore trop larges, des plafonds encore trop hauts, une trajectoire de réduction trop lente et des garanties encore trop faibles pour les riverains.

Il rappelle que les nuisances sonores ne sont pas seulement une gêne, car elles constituent un véritable enjeu de santé publique. Elles perturbent le sommeil, augmentent le stress, affectent la qualité de vie et peuvent contribuer à des problèmes de santé graves. C'est pourquoi il ne se contente pas d'un dispositif améliorant le cadre en théorie qui risque de ne pas produire suffisamment d'effets concrets à court terme.

Il insiste sur le fait que les groupes de la majorité et le Gouvernement peuvent changer les choses et améliorer la situation. Il ne souhaite donc pas que le Parlement adopte un texte qui améliore la situation, en théorie, mais ne la change pas dans la pratique.

Il fait remarquer que plusieurs remarques importantes ont été formulées par l'ACNAW, les organisations syndicales et Canopea qui soulignent clairement que le projet de décret n'apporte pas une amélioration suffisante pour l'environnement et la santé des riverains. Il est également estimé que le quota global proposé de 3 500 points est trop élevé. Il précise que pour l'année 2024, 2 322 points ont été utilisés.

Il souligne que la volonté du Gouvernement est désormais, pour restreindre la situation, de fixer une augmentation de 1 778 points. Cela veut dire qu'au lieu de le restreindre, le nombre de points disponibles augmente. Il n'y a pas de réduction de points, mais une augmentation.

Il partage l'idée que créer un quota global est une bonne chose si cela permet réellement de limiter les nuisances. Toutefois, si le plafond retenu est supérieur à la situation observée, alors il constitue davantage une marge de manœuvre supplémentaire qu'un véritable instrument de réduction. Pour le Groupe PS, le quota global doit donc être plus ambitieux.

Il exprime une préoccupation importante concernant les exemptions temporaires. En effet, le projet de décret vise à permettre au Gouvernement d'accorder des exemptions en raison du contexte géopolitique, de contraintes liées au contrôle aérien ou de catastrophes majeures.

Il assure ne pas être quelqu'un d'idéologue, mais de pragmatique. Dans ce cadre, il peut comprendre qu'il est nécessaire de prévoir une certaine souplesse dans des circonstances exceptionnelles, si cela vient en appui de la population et des intérêts de la Wallonie. Cependant les termes fixés dans le projet de décret sont trop larges et doivent être plus strictement encadrés.

Il estime qu'une exception ne doit pas devenir une porte d'entrée permanente pour contourner le quota global, qui est déjà significativement augmenté. Toute

exemption doit être motivée, limitée dans le temps et portée à la connaissance du Parlement et de l'ACNAW. Il souhaite que le texte ne rate pas son objectif.

À propos de la réévaluation triennale, il observe que le texte à l'examen prévoit que les quotas puissent être réévalués tous les trois ans, avec une révision uniquement à la baisse. Il se réjouit de cette précision importante car elle évite qu'un mécanisme présenté comme protecteur puisse être utilisé à l'avenir pour relever les plafonds. La rédaction peut néanmoins rester insuffisante parce qu'elle fonde principalement cette réévaluation sur les évolutions technologiques du secteur aérien.

C'est pourquoi le Groupe PS souhaite déposer un amendement en vue de compléter ces critères de réévaluation. Il est proposé que celle-ci soit fondée non seulement sur les évolutions technologiques du secteur aérien, mais aussi sur les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de bruit aérien, ainsi que sur les études et données scientifiques objectivant les effets du bruit, en particulier du bruit nocturne, sur la santé. Le bruit aérien doit être entendu dans le cadre également des normes de bruit nocturne définies par l'OMS.

Il précise que cet amendement s'inscrit dans le cadre des remarques formulées par Canopea, l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) et les organisations syndicales (Fédération générale du travail de Belgique (FGTB), Confédération des syndicats chrétiens (CSC) et Centrale générale des syndicats libéraux de Belgique (CGSLB)). Il vise à rappeler que la politique aéroportuaire ne peut pas être évaluée uniquement à l'aune des performances des avions, mais elle doit aussi l'être à l'aune de ses effets sur les habitants.

Il demande à Mme la Ministre pourquoi le Gouvernement a retenu un plafond initial de 3 500 points, alors que la consommation observée ces dernières années est bien inférieure à ce niveau.

Il souhaite également savoir quelle est la trajectoire précise que le Gouvernement envisage pour l'entrée en vigueur du décret et l'objectif de 2 000 points en 2045 et si des étapes intermédiaires contraignantes sont prévues.

Il partage l'idée que la prévisibilité et la stabilité sont importantes. Dès lors, il demande quelle est la trajectoire de Mme la Ministre en matière aérienne et quelle trajectoire est fixée à l'horizon 2029 et à l'horizon 2045.

Il souhaite savoir comment le Gouvernement entend encadrer les exemptions temporaires afin d'éviter toute utilisation abusive. Il serait particulièrement intéressant de le savoir eu égard à la situation géopolitique, surtout dans la mesure où des vols au-delà du continent européen sont envisagés.

Il demande quelles seront les modalités concrètes de fonctionnement du comité de suivi, à quelle fréquence il se réunira, quels seront ses moyens, si les rapports étaient rendus publics et quel rôle accomplirait précisément l'ACNAW.

Il souhaite également savoir comment les communes dont les riverains sont directement concernés seront impliquées. Il lui semblerait en effet surprenant que les riverains concernés ne puissent pas être représentés dans le comité de suivi.

Il demande pourquoi le Gouvernement n'a pas intégré, dans la réévaluation triennale des quotas, les données scientifiques relatives aux effets du bruit nocturne sur la santé. Ces questions ne sont pas accessoires et elles conditionnent l'effectivité du texte.

Il indique ne pas partager la position de Mme la Ministre à propos de l'indexation possible tous les cinq ans. Il souhaite savoir pourquoi la période d'indexation est fixée à cinq ans et pourquoi le Gouvernement se prive d'une capacité, au cours d'une même législature, de réviser le système dès lors que les modèles peuvent évoluer en fonction des technologies, des aspirations nationales et internationales et des majorités politiques qui peuvent changer. Il pense que fixer une inaction pendant quatre ans et n'attendre que cinq ans pour pouvoir agir n'est souhaitable ni pour le Gouvernement, ni pour les riverains.

Il estime qu'au fond, l'enjeu est celui de la confiance. Les riverains doivent pouvoir avoir confiance dans les règles fixées. Il affirme que lorsqu'il a examiné le dossier, il a été surpris de relever qu'un texte fixant des règles existe déjà mais qu'aucune sanction n'a été appliquée. Il ne souhaite pas que le Parlement adopte un dispositif avec des sanctions qui ne seraient pas appliquées.

Le Groupe PS considère que le projet de décret vise une bonne intention et pourrait aller dans la bonne direction. Cependant, à la lecture du texte, il considère que le texte à l'examen reste trop timide et insuffisamment efficace eu égard aux enjeux de santé publique et des recommandations formulées par les organisations syndicales et par l'ACNAW.

En conclusion, il déclare que la position du Groupe PS est de renforcer le texte à l'examen en rediscutant du plafond de base, en inscrivant la santé des riverains au coeur de la réévaluation triennale et en rendant effectives les sanctions applicables aux compagnies aériennes.

M. Hazée observe que le projet de décret annonce vouloir renforcer la protection des riverains et que Mme la Ministre a évoqué trois axes de travail. Il souligne que la situation actuelle pose des problèmes et génère des souffrances. La problématique des retours tardifs est certainement l'élément le plus aigu dans ces difficultés.

Il partage l'idée que le texte à l'examen pourrait aller dans la bonne direction mais la question qui se pose est de savoir si le projet est conforme à l'annonce qu'il prétend porter. Il souhaite pouvoir entendre Mme la Ministre par rapport à différents éléments.

À propos des retours tardifs, les chiffres lui semblent exceptionnellement significatifs. Il estime que les éléments rapportés dans l'avis de l'ACNAW sont, à ce titre, extrêmement intéressants pour le Parlement et il remercie l'ACNAW pour le travail documenté qu'elle peut fournir.

Il souligne que lorsqu'il est affirmé qu'actuellement, une amélioration du nombre de retards tardifs est constatée, il s'agit en réalité d'une approche fondée sur le fait qu'en 2022, dans un contexte de sortie de la pandémie de Covid-19 où la société était désorganisée, un pic de 2 133 retours tardifs a été enregistré, ce qui a abouti à 3 463 points dans le mécanisme de suivi et de contrôle.

Il insiste sur le fait que sur la longue durée, au cours des 10 dernières années, une augmentation tendancielle des retours tardifs à l'aéroport de Charleroi est constatée, autour de 600 ou 700 entre 2012 et 2016, puis autour de 1 500 en 2018 et 2019, et encore à 1 581 arrivées tardives en 2024. De même, une hausse tendancielle est constatée par rapport aux points, puisque le nombre de points attribué est inférieur à 1 000 jusqu'en 2015, entre 1 300 et 1 400 points en 2016 et 2017, puis 2 200 et 1 700 et, au bout du compte, en 2023 et 2024, le nombre de points atteint 2 363 et 2 322.

Il y a donc une logique de retard systémique et structurel. Il ne s'agit pas de retards liés à des aléas, c'est-à-dire des retards dus à des situations imprévues qu'un opérateur aurait rencontré par malchance. Au contraire, il y a une mécanique où le non-respect des horaires d'exploitation est une quasi-norme.

Il fait remarquer que cette situation n'est pas sans conséquence car l'aéroport s'est développé. Toute une série d'autres éléments entrent également en compte. Ainsi, au cours du temps, des rapports de l'ACNAW ont été rendus et des décisions de justice ont notamment conduit le Gouvernement à remettre au point le sonomètre et à supprimer la logique pernicieuse des « avertissements ». Des instructions administratives ont été menées, notamment à l'occasion de l'instruction du permis unique pour l'aéroport de Charleroi.

Il rappelle qu'un avis a été rendu au sein du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie), dans lequel les associations environnementales attirent l'attention sur les enjeux relatifs au cadre de vie et à la santé, ainsi que les trois organisations syndicales FGTB, CSC et le syndicat libéral qui rapportent ensemble un impact sur la santé. Il ne s'agit donc pas d'une question de confort ou de gêne, mais bien d'une question de santé publique avec pour 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. Les trois organisations syndicales et Canopea estiment que le projet de décret n'apporte pas d'amélioration significative pour l'environnement et la santé des riverains.

Il considère qu'il s'agit du coeur du débat car le Gouvernement affirme le contraire et estime que le projet de décret renforcera la protection à l'égard des riverains. Il convient donc d'examiner plus clairement ces enjeux.

Il poursuit son intervention avec l'examen du système de quota global et le passage à un plafond fixe qui ne soit plus lié au nombre d'avions basés, à la suite d'une demande de l'ACNAW. Cependant, elle visait un chiffre qui était inférieur à la situation actuelle, et

non supérieur. Cet objectif n'est d'ailleurs pas révolutionnaire puisqu'en 2021, l'ACNAW a proposé un quota global de 2 000 points.

Il souligne qu'à la suite des décisions de justice et des instructions de permis, le Gouvernement a dû agir. La question qui se pose est de savoir pourquoi le chiffre de 3 500 est fixé. Il demande à Mme la Ministre d'où provient ce nombre, quel est son objectif et quel est son fondement. Il souhaite savoir pourquoi le Gouvernement n'a pas retenu la proposition de l'ACNAW, soutenue par la FGTB, la CSC, la CGSLB et Canopea, de mettre en place un plafond à 2 000 points. Cela aurait peut-être un impact minimal sur la réalité des riverains.

Il estime que son interrogation se pose d'autant plus que sur tout le cycle de vie contenu dans le rapport de l'ACNAW, le plafond n'a jamais été dépassé. Il comprend qu'il serait virtuellement possible de dire que ce plafond aura un impact dans l'hypothèse d'un développement des retards tardifs qui augmenteraient encore davantage à l'avenir. Cependant, il s'agirait là d'une perspective virtuelle ou futuriste.

Par rapport à la situation actuelle, il demande quelle est la volonté du Gouvernement et si ce dernier souhaite impacter le cadre de vie des riverains ou s'il considère que le texte à l'examen n'aura aucun impact ainsi qu'il l'analyse compte tenu des éléments communiés.

Il remarque qu'une perspective est dessinée en pointillés puisqu'il est prévu qu'en 2045, c'est-à-dire dans 19 ans, le plafond sera fixé à 2 000 points. Il ignore si la définition d'une norme à si long terme peut réellement être considérée comme un élément matériel tangible puisque lorsqu'une nouvelle majorité gouvernementale se constitue, elle met généralement fin à ce que les majorités précédentes ont mis en place, y compris lorsqu'un travail consensuel a été accompli.

Il relève qu'il n'y a pas d'étape prévue quant aux cibles intermédiaires pour passer de 3 500 à 2 000 points. Du reste, l'ACNAW indique que le quota dégressif n'apporte aucune précision par rapport au rythme ou à la méthodologie. Il précise que Canopea, la FGTB, la CSC et le syndicat libéral, expriment des positions qui vont le même sens. Il demande ce qu'il faut en penser et ce qu'attend le Gouvernement.

Pour ce qui concerne les dépassements par rapport à l'horaire prévu d'exploitation de l'aéroport, il pense qu'il serait intéressant de réexaminer la situation et ce qui est intégré dans ces retards tardifs. Un certain nombre de motifs peuvent être évoqués pour considérer que la responsabilité de la compagnie n'est pas en cause. Il demande à Mme la Ministre de faire le point à cet égard.

Il évoque la circulaire de 2015 qui excluait toute une série de codes IATA de la nomenclature. Il lui semble qu'il serait intéressant de refaire le point par rapport à une mécanique structurelle, en réalité, d'arrivées tardives.

Il mentionne également l'enjeu des exceptions floues eu égard au contexte géopolitique. Il demande quels seront le fondement et les critères d'application,

avec une réelle volonté de fixer un cadre qui ne soit pas un simple rapport de force.

Il relève que l'Inspection des Finances, tout au début du processus législatif, a indiqué que cette habilitation manquait de précision. Il rappelle les termes, 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. Il précise qu'il s'agit de critiques qui sont également formulées au sein du CESE Wallonie par Canopea et les syndicats.

Il insiste sur le fait que subsiste la question de la prise en compte des lignes directrices de l'OMS évoquées par M. Devin dans le cadre d'un prochain amendement. Il s'agit d'une des suggestions portées par l'avis précité.

Pour ce qui concerne les sanctions, il observe que le montant est significativement relevé bien que zéro fois 200 ou zéro fois 10 000 aboutit toujours à presque zéro. Il demande quelles données sont enregistrées aujourd'hui et s'il y a réellement des sanctions qui ont été mises en oeuvre en 2025, puisque l'année s'est écoulée. Il demande si le dispositif doit encore évoluer.

Il demande à Mme la Ministre si elle peut démontrer en quoi, comme l'indique le texte à l'examen, le quota global va renforcer la protection des riverains. Il souhaite savoir si des données chiffrées sont incorrectes et si des éléments manquent pour considérer que ce quota global va renforcer la protection des riverains.

Il remarque également que le montant des sanctions doit rester dissuasif. Il demande s'il l'est réellement et en quoi il sera dissuasif puisqu'en 2024, par exemple 1 581 arrivées tardives ont été observées pour un nombre de points compté à 2 322.

Il constate qu'un comité de suivi du Gouvernement et des opérateurs qui lui sont liés sera mis sur pied, sur lequel le Gouvernement exerce l'autorité hiérarchique ou l'autorité de tutelle. Il souhaite savoir pourquoi des représentants des communes concernées ou des comités des riverains au coeur de la problématique ne siègeront pas dans ce comité.

M. Cloquet indique que lorsqu'il était expert indépendant, sa première mission a été de mettre en place le quota de points en 2007 car, à l'époque, tout avion qui arrivait après 23 heures devait atterrir à Liège. Cela posait de nombreuses difficultés pour les passagers et cela posait aussi un problème par rapport au fait que les avions devaient revenir à vide. Dans une perspective environnementale, ce n'était pas acceptable.

En outre, cette situation posait un souci par rapport à la situation des aéroports voisins et à leur mode de fonctionnement selon les heures d'ouverture.

Par ailleurs, il insiste sur le fait qu'il a dû agir en tenant compte du fait que tous les groupes politiques, à l'exception du PTB, étaient présents au sein du conseil d'administration. Il s'agissait de travailler sur des points précis avec des concertations avec les riverains pour le développement de l'aéroport.

Par rapport au quota de points qui a évolué et le nombre 3 500, il suppose que ce niveau tient compte du *masterplan* d'évolution de la quantité des vols.

Il estime qu'il est important de tenir compte du travail qui a été réalisé au fil du temps, notamment sur l'isolation. L'allongement des pistes est intéressant, en collaboration avec le Service public de Wallonie (SPW) et Skeyes dans les normes. Il précise qu'un avion peut décoller avec une plus grande longueur, et donc avec moins de puissance. C'est intéressant pour la compagnie puisque cela lui coûte moins cher en carburant. C'est aussi intéressant pour le bruit, parce que quand un avion décolle de plus loin et que l'on met moins de puissance dans ses moteurs, cela génère moins de bruit.

Pour ce qui concerne l'atterrissage, Skeyes a changé ses procédures d'atterrissage afin de partir de beaucoup plus loin, c'est-à-dire les couloirs aériens, pour avoir un atterrissage plus lent. Ce n'est pas parfait, mais cela constitue des avancées.

Il insiste sur le fait que le problème des côtes à point est lié au fait que les aéroports dépendent du fonctionnement des autres, notamment en cas de retard. Charleroi a été classé comme meilleur aéroport par rapport au respect des horaires. Il existe un cadre clair qui prévoit une concertation avec le Gouvernement et l'administration.

En ce qui concerne les riverains, il plaide pour une intervention de l'ACNAW. Il rappelle que la SOWAER a un département à disposition des riverains. En cas de plainte concernant un avion à une heure précise, la SOWAER est capable de connaître la compagnie.

Il explique que l'avantage de la compagnie Ryanair est que ses avions ont évolué. Il s'agit d'une compagnie réputée au niveau environnemental pour avoir les avions les plus récents et donc les moins nocifs. Ce sont des éléments qui vont dans le bon sens concernant le bruit et les riverains.

Il partage l'idée qu'il faut trouver un équilibre de développement économique parce que 5 000 emplois indirects ont été créés, induits et directs, en 10 ans. Il faut se réjouir que ces emplois concernent à 80 % des gens qui habitent dans la région.

Il trouve intéressant de réduire et d'arriver progressivement à des côtes à point beaucoup plus faibles. Conserver 3 500 points, c'est tenir compte de la croissance de l'aéroport qui est à venir et qui ne sera pas sans limites. En effet, au vu de ses infrastructures, l'aéroport de Charleroi ne peut pas se permettre 20 millions de passagers. Pour ce qui concerne le développement, le *masterplan* tient compte du fait que la piste sera réformée et que le revêtement fera probablement moins de bruit, ce qui est avantageux pour l'environnement.

De manière globale, il souhaite que les sanctions soient appliquées et le Gouvernement y veillera. Il faut se référer à l'ACNAW, qui devra contrôler l'application des sanctions.

Il demande à Mme la Ministre d'expliquer les modalités de fixation du plafond et le rythme de diminution des points à l'horizon 2045.

Il constate que le projet de décret permet au Gouvernement de déterminer une exemption temporaire de consommation de points dans certaines situations. Il s'agit surtout de confirmer que la méthodologie mise en place permet de garantir l'absence d'excès éventuels et que personne ne profite des exemptions pour dépasser les règles afin que celles-ci soient bien appliquées.

Enfin, pour ce qui concerne le rayon d'action des gros porteurs, force est de constater que la situation est particulièrement difficile. Il lui semble qu'un hub ne se fera jamais à Charleroi parce que l'infrastructure n'est pas adaptée pour permettre à un vol d'arriver de New York et de repartir à Rome, ce qui n'est pas négatif.

Il estime qu'il est important d'avoir une complémentarité entre un aéroport international et un aéroport régional. Malheureusement, une ligne de train était prévue entre deux aéroports mais elle n'a pas été matérialisée. Généralement, les gros porteurs partent pendant la journée et les charters ne sont pas intéressants parce qu'ils sont adaptés aux aéroports de nuit.

2. Réponses du Gouvernement

Concernant le quota de 3 500 points, Mme la Ministre indique que le Gouvernement cherche un équilibre global pour donner la possibilité à l'aéroport de se développer d'un point de vue socioéconomique. Il s'agit d'un outil économique utile pour la Région et la protection des riverains, parce que le bruit des avions constitue une source de nuisance.

Dans le cadre des négociations, lorsque le Gouvernement a remis un permis au niveau de l'aéroport de Charleroi, beaucoup de discussions ont eu lieu pour trouver un équilibre qui permette ce développement en respectant les riverains. Le quota global est fixé à 3 500 points dès 2026, mais pour 22 avions basés. Il s'agit d'une règle de trois.

Elle constate que beaucoup de données chiffrées ont été données et cite l'exemple de l'année 2022, avec 3 400 points, pour un nombre d'avions basés qui était très loin d'atteindre 22 avions. Elle rappelle que pour ce quota de 3 500 points, avec l'exemple de 17 avions basés, le niveau atteint 2 700. C'est un quota auquel il convient d'appliquer une règle de trois en fonction du nombre d'avions basés.

Elle estime que prévoir un plafond maximal ne préjuge pas non plus de la quantité de points qui sera réellement consommée. Elle rappelle aussi que cela s'inscrit dans une trajectoire de réduction progressive jusqu'en 2045, où un quota global de 2 000 points sera atteint. Le texte à l'examen est conçu, ce quota spécifiquement, pour orienter le comportement des compagnies aériennes sans les faire fuir.

Elle assure que c'est cette notion d'équilibre entre le développement et le souci de protéger les riverains en tenant compte de l'ensemble des données historiques qui a abouti à la définition d'un quota auquel est appliquée la règle de trois en fonction du nombre d'avions basés.

Elle précise que le nouveau plafond proposé implique déjà, dans l'hypothèse théorique maximale de 22 avions basés, une réduction de 30 % du plafond maximal atteignable par les compagnies aériennes basant des avions à l'aéroport de Charleroi. En aucun cas, le projet de décret ne vise à augmenter les nuisances pendant la nuit et être plus permissif. C'est le contraire qui est visé.

Par rapport au questionnement de Mme Bernard sur la différence entre l'atterrissage et le décollage, plusieurs éléments ont été soulevés. Il s'agit simplement de considérations techniques qui font que le bruit est totalement différent à l'atterrissage et au décollage. Un calcul technique a conduit à ces différences.

Elle rappelle que deux arrêtés du Gouvernement ont été adoptés en première lecture. Les paramètres techniques liés au bruit aérien évoluent très rapidement. Généralement, les décrets fixent les grands principes, tels que les plafonds, les objectifs à atteindre et les garanties, tandis que les arrêtés permettent ensuite d'adapter ces modalités techniques sans devoir constamment modifier le décret. Les modalités et les méthodologies de calcul seront donc fixées dans les arrêtés.

Concernant les sanctions, elle souligne qu'il est complexe d'établir avec précision le nombre de sanctions qui seront adressées avec le nouveau régime. Le dispositif adopté en 2025 a supprimé la nécessité d'un dépassement des limites selon deux sonomètres, ainsi que la notion d'avertissement. En l'occurrence, les quatre modifications, expliquées dans l'exposé introductif, devraient permettre de baliser sérieusement un tel comportement et à faire en sorte que le système de sanctions soit effectif, ce qui était d'ailleurs une requête de l'arrêt de la Cour.

S'appuyant sur les données relevées durant le premier trimestre 2026, en supposant que celles-ci soient constantes sur l'année, elle pense qu'il est possible d'extrapoler des estimations. Ainsi, un total de 144 PV pourrait être enregistré, avec une sanction minimale de 800 euros, ce qui ferait une recette globale de 115 000 euros. La question est de faire en sorte de protéger davantage les riverains et orienter le comportement des compagnies.

Sur le questionnement quant aux montants qui doivent être réellement dissuasifs, elle indique que si la fourchette de base quadruple et que le montant à 10 000 euros est augmenté, elle pense que le mécanisme permet une véritable dissuasion. En outre, ces montants ont été établis sur la base d'un *benchmark* effectué en 2022, à nouveau en tenant aussi compte du souci d'équilibre avec ce qu'il se passe ailleurs. Les nouveaux montants proposés permettront de contraindre les compagnies à rester particulièrement attentives au respect de l'ensemble des mesures édictées.

Pour ce qui concerne les retours tardifs, elle insiste sur le fait qu'en 2022, 2 164 retours tardifs étaient enregistrés, contre 1 620 en 2023, 1 615 en 2024 et 1 380 en 2025. Le nombre de retours tardifs est donc en constante diminution depuis 2022. Elle pense que les efforts doivent être poursuivis mais il lui semble que l'ensemble des dispositions prises devraient y concourir.

À propos du système de sanctions en lien avec les retours tardifs évoqués par M. Hazée, elle rappelle que le système de sanctions ne vise pas les retours tardifs, mais les nuisances sonores. En ce qui concerne les retours tardifs, avec les nouveaux quotas proposés dans le projet de décret, une compagnie qui aurait épuisé son quota ne pourrait plus faire atterrir ses avions. La sanction, en cas de retour tardif, est de ne plus pouvoir atterrir du tout. Elle explique que le mécanisme est conçu en vue d'orienter le comportement des compagnies et éviter une situation extrêmement ennuyeuse.

En matière de retours tardifs, les exemptions visées dans le texte à l'examen feront l'objet d'une décision du Gouvernement qui sera extrêmement claire. Les discussions menées dans le cadre de l'octroi du permis visent bien à ce que les circonstances qui sont visées soient particulièrement exceptionnelles. L'idée n'est pas d'ouvrir la porte à toute une série d'hypothèses. Trois grandes circonstances sont envisagées et elles sont tout à fait exceptionnelles. Chaque cas fera l'objet d'une décision du Gouvernement.

En ce qui concerne les normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), les valeurs de l'organisation sont d'abord des valeurs-guides et il ne s'agit pas de valeurs contraignantes. Toutefois, cela ne signifie pas qu'il ne faut pas les atteindre. En effet, le mécanisme d'une valeur-guide est de fixer une trajectoire pour l'atteindre. Cependant, elles ont pour but d'apporter des recommandations en vue de protéger la santé humaine de l'exposition continue au bruit provenant de diverses sources environnementales. Elle souligne que l'exposition au bruit induit par les activités aéroportuaires n'est pas caractérisée comme continue.

En ce qui concerne le bruit aérien, l'action de la Région sur cette problématique peut être résumée à trois mesures distinctes :

- la mise en oeuvre d'une législation et de permis d'environnement qui encadrent l'exploitation des aéroports, avec une incitation au renouvellement de la flotte. Est également prévue l'interdiction progressive des avions les plus bruyants à certaines heures ainsi qu'un renforcement du dispositif de sanctions ;
- la collaboration et l'amélioration des trajectoires avec Skeyes, en privilégiant les procédures d'atterrissage et de décollage de moindre bruit et les trajectoires de vol, en se concentrant sur les mouvements aériens dans les zones les moins densément peuplées chaque fois que c'est possible ;
- une politique active d'accompagnement dans le cadre des plans d'exposition au bruit.

Elle indique que ces trois leviers permettent à la Région wallonne de répondre et de s'engager sur une trajectoire tout à fait positive.

Pour ce qui concerne la trajectoire entre le plafond actuel de 3 500 points et le plafond de 2 000 points qui doit être atteint en 2045, elle souligne qu'il est particulièrement difficile d'assurer qu'il s'agit d'une trajectoire linéaire car, par définition, il est prévu que le plafond soit revu tous les trois ans à la baisse, en fonction de l'évolution technologique. Il est très difficile de prévoir le caractère linéaire ou non de cette trajectoire. La

seule chose qui est garantie est que la révision à la baisse sera prévue tous les trois ans, en fonction de l'évolution technologique notamment, mais pas seulement.

Sur le comité de suivi et l'implication des riverains, elle assure que ces derniers sont au cœur de la réforme et la volonté est de renforcer leur protection. Cependant, le comité de suivi vise un suivi technique et objectif. Il rassemble des acteurs techniques et doit baser ses travaux sur le contrôle effectif et sur la transparence. La priorité du Gouvernement, c'est l'efficacité des résultats pour les riverains.

À propos de la circulaire IATA qui a été revue, elle rappelle que cette circulaire indique une série de codes considérés comme des circonstances particulières. Précédemment, ces codes étaient au nombre de 94. Après la révision de la circulaire en novembre 2025, avec une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026, le nombre de codes IATA qui permettent d'éventuelles dérogations est passé à 59. Il s'agit donc d'une très grande diminution du nombre de circonstances reconnues. Cette circulaire est disponible et a été publiée au *Moniteur belge*.

Concernant l'observation de M. Hazée sur le fait que zéro fois 200 ou zéro fois 800, c'est toujours zéro, elle rappelle que les sanctions visent les nuisances sonores et qu'elles seront bien appliquées, puisque le Gouvernement souhaite resserrer toutes les balises à travers quatre dispositifs. Les sanctions visant les nuisances sonores sont balisées par la législation. Le nombre de décibels est extrêmement précis et le moindre dépassement de celui-ci est sanctionné dans diverses circonstances.

Elle indique avoir déjà répondu aux interrogations de M. Cloquet concernant les exemptions temporaires. L'intention du Gouvernement est de prendre des décisions extrêmement ciblées dans des conditions tout à fait exceptionnelles.

Quant à l'indexation des montants, elle insiste sur le fait qu'il était nécessaire de se calquer sur un modèle d'indexation. Celui de la sécurité routière a été retenu parce qu'il semblait particulièrement opportun. Elle estime que stratégiquement, en termes d'effet, une grosse indexation plus visible tous les cinq ans paraît plus intéressante qu'une indexation moindre et plus régulière.

3. Répliques des membres

Mme Bernard s'interroge par rapport aux 3 500 points puisque ce choix tient compte d'une hypothèse de 22 avions basés. Il y en a désormais 17 ou 18 qui appartiennent exclusivement à Ryanair.

Elle relève que selon Mme la Ministre, le calcul permettrait, pour les avions actuellement basés, 2 700 points, ce qui est de toute façon plus que le maximum de 2 400 points qui ont été constatés par l'autorité de contrôle. Avec le nouveau mécanisme, 300 points de plus qu'actuellement sont octroyés, pour le même nombre d'avions. Objectivement, cela va permettre une augmentation du nombre de vols de nuit par rapport à ce qui est d'application jusqu'au 31 décembre.

Elle en déduit que le Gouvernement ne peut pas prétendre que le projet de décret va réellement prendre en compte le cadre de vie des riverains, puisque, objectivement, il y aura plus de possibilités de vols de nuit avec les points supplémentaires octroyés.

À propos du montant des sanctions, elle note que jusqu'à présent, peu de sanctions sont effectivement imposées. Elle attend de voir si les choses vont réellement changer. Les compagnies savent facilement contourner tous ces règlements.

Par ailleurs, elle comprend que la volonté est que l'amende maximale de 10 000 euros puisse avoir un effet dissuasif. Elle précise que sur base des 124 millions d'euros de bénéfices réalisés par Ryanair en 2024, avec une amende de 10 000 euros, cela représente 0,005 % du bénéfice. Il ne lui semble donc pas qu'il y aurait véritablement un effet dissuasif.

Sur le comité de contrôle et de suivi, elle note que Mme la Ministre estime qu'il ne serait pas une bonne idée d'intégrer des riverains au sein du comité parce qu'il s'agit d'un organe technique. Elle estime toutefois que les riverains peuvent très bien comprendre les points techniques de l'aviation. Il ne faut pas les sous-estimer car beaucoup se sont informés de la situation et sont donc capables de suivre les discussions. De plus, les conclusions de ce comité n'auront pas des conséquences techniques, mais des conséquences concrètes sur la santé des riverains. Le choix de ne pas intégrer de riverains dans le comité de suivi est une décision politique et elle pense qu'il serait préférable de respecter les citoyens concernés et engagés dans les discussions.

Finalement, elle constate que le Gouvernement autorise potentiellement encore davantage de vols de nuit et permet en même temps à Ryanair de faire encore davantage de bénéfices au détriment de la santé des riverains. Le seul gagnant du mécanisme selon elle, c'est le dirigeant de Ryanair.

M. Evrard indique avoir été attentif aux interventions des autres membres. Il déclare être convaincu par le projet de décret dès lors qu'il insiste sur la sécurité des passagers. Le cadre lui semble clair et conjugué à l'évolution technologique qui va permettre à l'avenir des améliorations significatives en matière de bruit.

Il reconnaît que le dirigeant de Ryanair est coutumier de menaces régulières par rapport à des taxes trop élevées. Il souligne néanmoins que la présence d'avions à l'aéroport de Charleroi est nécessaire, au-delà des problèmes de nuisances, d'arrivées tardives ou de décollages dans les heures critiques, car ces avions ont un impact sur l'activité de l'aéroport qui permet à de nombreux citoyens de pouvoir voyager à des prix attractifs.

Le Groupe MR réitère son soutien total au texte à l'examen, même s'il y a des ajustements qui devront être opérés. Le dispositif va évidemment dans la bonne direction. Il offre un cadre rassurant pour les investisseurs et permet également aux riverains de s'appuyer sur des données concrètes qui seront produites à l'avenir.

M. Devin fait part de plusieurs réflexions par rapport aux réponses de Mme la Ministre.

Concernant les 3 500 points, il déclare ne pas douter du travail important réalisé. Il constate toutefois que Mme la Ministre évoque un équilibre et indique que le calcul a été effectué sur la base de 22 avions basés à Charleroi, tout en invitant les membres à faire une règle de trois. Il souligne qu'aujourd'hui, selon les explications fournies, le *quota count* accordé serait de 2 700 points.

Il poursuit en soulignant qu'actuellement, 2 322 points sont utilisés dans le *quota count*, ce qui signifie que le plafond resterait supérieur à ce qui est utilisé. Il considère dès lors, chiffres à l'appui, que le nombre de points accordés par le Gouvernement dans le *quota count* est supérieur à ce qui est utilisé en fonction de la situation actuelle.

Il rappelle ensuite que la taxation était passée de 5 euros à 10 euros, comme Mme la Ministre l'a confirmé, et que cinq euros par passager avaient fait une différence. Il se demande toutefois si, en l'espèce, les montants appliqués par avion produiront un effet similaire. Il indique ne pas encore avoir la réponse et estime que le temps permettra d'en juger.

Par rapport à l'intervention de M. Cloquet, il se demande si, actuellement, le directeur de l'aéroport de Charleroi prend directement contact avec Mme la Ministre. Il en doute et soutient que l'administration doit rendre un avis au cabinet de Mme la Ministre, lequel apporte ensuite une réponse.

Il souhaite savoir qui est chargé de prendre les décisions. Il demande s'il s'agit d'un membre de l'administration ou d'un membre de la SOWAER. Il estime important de savoir exactement qui délivre l'autorisation d'atterrir et rappelle que chacun a déjà connu des retards de départ en avion.

Il souhaite également connaître le nombre d'avions qui ont été interdits d'atterrir à Charleroi en 2024 ou en 2025, précisant que, si la réponse ne peut lui être apportée immédiatement, il déposera une question écrite.

Concernant le comité de suivi, il indique que deux éléments retiennent particulièrement son attention. Il relève, d'une part, qu'il est question d'un comité de suivi technique destiné à objectiver les choses et, d'autre part, de transparence. Il demande dès lors s'il peut en déduire qu'une communication des résultats des travaux sera publiée ou communiquée aux collèges communaux représentatifs des riverains des communes concernées et reprises dans le schéma.

Il revient ensuite sur les 59 circonstances visant à une exception dérogatoire. Il comprend la satisfaction exprimée à cet égard, mais établit un parallèle avec les chiffres de la sécurité routière : même lorsque le nombre de morts diminue, il est difficile de s'en réjouir pleinement car un décès est toujours un décès de trop. Il demande où il est possible de prendre connaissance de ces circonstances, relevant qu'elles ne figurent pas dans le texte.

À propos de la réduction progressive, il rappelle qu'il est aujourd'hui question de proposer 2 700 points dans la situation actuelle, avec un objectif annoncé de 2 000 points en 2045. Il souhaite connaître la planification de cette trajectoire et demande à Mme la Ministre si elle dispose déjà d'une idée précise de cette évolu-

tion. Il relève que Mme la Ministre préfère « une augmentation forte tous les cinq ans qu'une progressivité annuelle plus réduite » et demande si elle est en mesure de présenter dès aujourd'hui aux membres une trajectoire détaillée jusqu'en 2045. Il précise que, si ce n'est pas le cas, il en prendra acte, mais que, dans l'hypothèse où cette trajectoire existerait, il souhaiterait qu'elle soit communiquée.

Concernant le projet de décret, il remarque qu'il s'agit de tracer avant tout les lignes principales car les arrêtés devront suivre. Il indique être très heureux de cette précision, considérant qu'elle permettra de continuer à alimenter la réflexion ministérielle. Il ne doute pas de la volonté de Mme la Ministre d'aller dans le bon sens et souligne que les arrêtés permettront effectivement de déterminer plus précisément le contenu du règlement.

Il souhaite revenir sur l'affirmation selon laquelle il convient de répondre à l'arrêt de la Cour exigeant que les sanctions soient effectives car il s'agit également du souhait du Groupe PS.

Il mentionne les 1 581 cas recensés en 2024 et relève que Mme la Ministre indique qu'il s'agit d'une diminution. Il demande toutefois qu'une attention particulière soit portée à la caractérisation des retours tardifs. Il s'interroge sur la distinction entre un avion arrivant après 23 heures et un avion arrivant après cette heure sans excuse ni dérogation valable.

Il souligne que derrière les chiffres se cache parfois une autre réalité et souhaite que Mme la Ministre en soit alertée dans le cadre des discussions et réflexions à venir. Il insiste pour qu'un retour tardif ne soit pas systématiquement interprété de manière uniforme.

Il évoque ensuite les 114 procès-verbaux possibles au regard du futur dispositif et met ce chiffre en perspective avec les 1 581 cas recensés.

Enfin, il s'interroge sur le caractère dissuasif des montants des sanctions. Reprenant l'exemple de la sécurité routière, il estime que certaines sanctions sont dissuasives pour certains, mais pas pour d'autres. Il considère que la question mérite d'être posée eu égard aux déclarations du dirigeant de Ryanair.

Il ne partage pas l'opinion de Mme la Ministre quant au fait qu'une indexation tous les ans serait préférable qu'une indexation moindre mais plus régulière. Il mentionne l'indexation des revenus selon le coût de la vie.

Il estime que le combat doit continuer en dehors du Parlement pour les riverains impactés chaque jour.

Il conclut son intervention en rappelant le Groupe PS avait proposé d'interdire les décollages entre 6 heures 30 et 7 heures du matin, ainsi que les atterrissages entre 22 heures 30 et 23 heures. Dès lors que des heures sont qualifiées de sensibles, il avait proposé de les exonérer, comme le demandaient les fonctionnaires délégué et technique.

M. Hazée estime que ce qui est particulièrement intéressant dans l'avis de l'ACNAW, ce sont les éléments de constat partagés. Il n'est pas souhaitable de mener discussion portant sur les informations qui alimentent le débat plutôt que sur les options politiques à

trancher. Il existe une base sérieuse bienvenue puisque la discussion peut alors porter sur les choix politiques.

Il souhaite néanmoins aborder deux éléments particuliers. Concernant l'avis de Mme la Ministre sur l'évolution du nombre de dépassements ou de retards tardifs, plus précisément, en prenant comme point d'analyse 2022, il estime qu'il n'est pas correct intellectuellement car il s'agit d'une année sortant de la courbe tendancielle liée au contexte sociétal de sortie de la crise Covid-19. Selon lui, la désorganisation de la société a pu impacter les événements, au même titre d'ailleurs qu'elle impacte les années 2020 et 2021, par essence, puisque des activités ont été annulées. Depuis une dizaine d'années, est observée une hausse tendancielle vécue par les personnes qui subissent ces retards tardifs.

Ensuite, sur le plan de la santé et l'avis de l'OMS, il note que Mme la Ministre considère que le bruit n'est pas continu et qu'à ce titre il serait moins problématique. Si les retards sont structurels, avec 1 581 retards en 2024, il y a en moyenne environ quatre à cinq par nuit, avec un effet continu par rapport au nombre de nuits impactées. Au bout du compte, il y a un impact sur la santé publique. Les termes repris dans l'avis porté par Canopea et les trois syndicats au sein du CESE Wallonie sont inquiétants puisqu'ils évoquent la réduction de l'espérance de vie en bonne santé.

Par rapport au projet de décret, il perçoit une approche vers une logique par avion basé puisqu'est fixé un plafond à 3 500 proraté par règle de trois. Le nombre de 2 700 lorsque 17 avions basés sont pris en considération n'a pas de fondement. Il se demande pourquoi ce chiffre est fixé si ce n'est pour être certain de n'impacter aucun acteur par rapport à la situation actuellement, au niveau du fonctionnement de l'aéroport et des retards tardifs. Il n'y a pas d'explication à ce plafond qui est mis à un niveau démesurément élevé.

Dès lors, la question de l'impact du texte sur la situation vécue par les riverains reste entièrement posée si l'on considère le caractère systémique d'un certain nombre de retards. Les retards liés aux mouvements d'un avion dans les étapes antérieures dans la journée ont été évoqués, avec potentiellement la responsabilité d'autres aéroports. Ces éléments factuels sont évidemment implacables. Cependant, lorsqu'ils sont niés dans la programmation des vols malgré le risque de retard très élevé avec à 1 580 retards en 2024, il subsiste une difficulté majeure.

Il a le sentiment que le Gouvernement entend répondre facialement à la Cour. Des réponses réelles ont été formulées avec un précédent décret lorsqu'il s'agissait de travailler concrètement sur des sonomètres et de supprimer l'avertissement.

En l'espèce, il constate une forme d'habillage pour gagner du temps jusqu'aux prochaines actions en justice et aux prochaines condamnations. Il estime qu'au bout du compte, les institutions judiciaires, lorsqu'elles seront à nouveau confrontées à ces plaintes, ne manqueront pas de voir qu'il y a une forme d'habillage juridique qui, en réalité, n'impacte pas le caractère structurel, le caractère systémique des retards tardifs.

Sur la trajectoire, il indique ne pas avoir obtenu de réponses. Mme la Ministre indique vouloir peser sur l'orientation pour les compagnies, mais il n'y a pas d'éléments tangibles pour penser qu'il y aura la moindre évolution à l'horizon 2045.

Il rappelle que des retards tardifs officiels, ceux qui sont sanctionnés ou qui ne le seront pas, puisqu'un grand nombre sont autorisés. En dehors de cela, une quantité d'autres ne sont pas visés par le dispositif puisqu'ils sont tolérés pour différentes raisons.

Il prend note du fait que le nombre de motifs a pu être revu, mais il subsiste un nombre de situations potentiellement considérables.

Il remarque que le comité de suivi aura un caractère technique et que cela découle de sa typologie. Les communes et les riverains, à travers une représentation, auraient pu aussi contribuer aux travaux et participer au dialogue. Il souligne que le comité a aussi pour mission de prendre en compte des évolutions de la société et permettre potentiellement d'avoir une évolution dessinée. En l'espèce, il n'en voit pas.

Sur les exemptions, il a également entendu plaider leur caractère exceptionnel, mais le texte laisse toute latitude au Gouvernement pour s'en servir chaque fois qu'il le souhaitera.

Sur l'indexation, qui ne peut être effectuée qu'une fois par législature, il prend note qu'il y a une volonté de ne pas modifier les montants pendant toute la période.

Il considère que les réponses communiquées par Mme la Ministre n'offrent pas de perspective qui laisse penser que le texte à l'examen aura un impact sur la réalité. C'est sa conviction après avoir écouté Mme la Ministre.

Il s'interroge sur les acteurs qui prennent contact avec Mme la Ministre pour pouvoir atterrir dans certaines circonstances. Il est surpris par cette procédure parce qu'il pensait que le Service public de Wallonie (SPW), avec les interlocuteurs de BSCA et potentiellement les opérateurs, devait gérer la situation dans un cadre de droit. Il souhaite que ce point puisse être clarifié.

Il demande dans quelles circonstances de sécurité majeure l'avion doit atterrir dans un autre aéroport, et selon quel mécanisme de quotas. Il souhaite également savoir combien de fois cette situation a lieu.

M. Cloquet estime que la discussion est très intéressante. Il précise qu'il y a une réflexion tout d'abord avec le SPW qui a l'autorité de contrôle. Il y a une discussion et une information du ministre en charge des Aéroports. Il ne s'agit pas d'un avion basé car l'avion concerné peut appartenir à une autre compagnie aérienne.

Il partage l'idée qu'il est fondamental que les sanctions puissent être appliquées avec un *reporting*. Les exemptions doivent être justifiées. Il pense qu'un renforcement de la collaboration avec Skeyes pourrait être envisagée. Si les procédures sont bien appliquées, les nuisances pourront être réduites.

Il plaide pour vérifier également le suivi effectué par la SOWAER et l'ACNAW au niveau des riverains et des représentants politiques, qui sont aussi un reflet des riverains. Il faudrait que les demandes puissent être canalisées vers la SOWAER et vérifiées par l'ACNAW car il n'est pas possible d'associer la totalité des associations de riverains.

4. Réponses complémentaires du Gouvernement

Mme la Ministre précise qu'elle ne dispose pas du nombre exact d'avions qui ont été interdits en 2024. Elle pourra le communiquer en réponse à une question orale ou écrite sur le sujet.

Elle indique que le commandant d'aéroport basé au sein du SPW décide des atterrissages. Dans certains cas particuliers, un contact est pris avec le cabinet. En revanche, pour les décollages exceptionnels, c'est le cabinet qui est sollicité et qui prend la décision.

Elle explique que l'exploitation de l'aéroport a lieu de 6 heures 30 à 23 heures. En dehors de ces heures, l'aéroport ne peut pas être exploité. Durant ces heures d'exploitation, deux plages dites « sensibles » sont prévues, mais pendant lesquelles l'aéroport peut être exploité. Un choix a été fait de conserver cette période d'exploitation de 6 heures 30 à 23 heures et de maintenir deux périodes sensibles.

À propos de la communication des résultats des réunions du comité de suivi, elle indique que les résultats seront discutés en comité d'accompagnement. L'ACNAW est régulièrement invitée à intervenir lors du comité d'accompagnement. Elle pourra faire part de tous les éléments techniques qui seront discutés.

5. Répliques complémentaires des membres

M. Devin souligne que la question de l'exploitation des périodes d'exploitation de l'aéroport et des heures sensibles est l'un des éléments essentiels du recours au Conseil d'État de la part des villes et communes.

Il fait observer que pour obtenir les dérogations d'exemption, sont prises en considération les heures de départ des avions. Cependant, lorsqu'un avion ne peut pas décoller avant 6 heures 30 normalement, alors que l'heure de décollage du billet d'avion est de 6 heures 24, il s'agit bien d'un retour tardif dans le cadre des exemptions.

M. Hazée observe qu'il y a une norme et, de manière organisée, il y a un contournement de la norme. Il estime que le projet de décret ne va rien changer à ce dévoiement.

Il comprend que des options politiques différentes sont envisageables, notamment à propos de la protection des riverains, de la santé et de l'environnement, mais il faut observer que l'avis rendu par le Conseil économique, social et environnemental de Wallonie correspond à une alliance inédite de trois syndicats qui partagent le point de vue des associations environnementales. Cela montre bien selon lui qu'il y a un problème non résolu. La situation actuelle n'est pas simple et un équilibre doit être trouvé et les représentants des travailleurs et travailleuses disent que ce texte n'apporte pas d'amélioration significative.

Il conteste l'affirmation selon laquelle le texte à l'examen permettrait de renforcer la protection des riverains. Il s'agit d'un projet visant finalement à ce que « tout change pour que rien ne change ».

V. EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES

Article 1^{er}

M. Hazée souhaite relayer la question posée par Canopea, la Fédération générale du travail de Belgique (FGTB), la Confédération des syndicats chrétiens (CSC) et la Centrale générale des syndicats libéraux de Belgique (CGSLB) qui s'interrogent sur le sens de la définition de l'aéronef à long rayon d'action, puisqu'ils indiquent qu'il n'y a pas d'argumentation derrière cette modification, ni d'explication quant à savoir pourquoi elle est nécessaire, ni quelles seront les conséquences pour la santé des riverains. Ils indiquent par ailleurs que cette définition est trop large et se limite au rayon d'action et au poids des aéronefs.

Il souligne le fait que les critiques de l'Inspection des Finances sont particulièrement rudes. L'avis porté par le Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) est intervenu ultérieurement. Il évoque notamment l'absence de prise en

compte des enjeux de bruit liés à ces avions à plus long rayon d'action.

M. Devin s'interroge sur la question des avions à long rayon d'action, car l'allongement de la piste n'est pas fait pour ces avions à long rayon d'action, mais pour permettre un moindre bruit et une moindre consommation de carburant au décollage. En cela, ainsi que le rapportent les experts, l'aéroport de Charleroi n'est pas du tout adapté aux avions à long rayon d'action.

Cependant, le texte à l'examen en fait mention et il demande pourquoi. Il comprend qu'une diversification de l'offre aéroportuaire est envisageable mais, en l'espèce, les experts indiquent qu'il n'y aura pas d'avion à long rayon d'action.

M. Cloquet précise que les infrastructures ne permettent pas la présence d'avions long-courriers nécessitant des hubs internationaux. Cependant, Air Belgium a proposé des vols entre Charleroi et Punta Cana

et la compagnie TUI l'a prévu. Le point à point est donc possible et pourrait se matérialiser avec un allongement de piste. Il indique que les compagnies préfèrent généralement travailler avec les grands aéroports internationaux pour les long-courriers.

Mme la Ministre indique que la définition fixée à l'article 1^{er} a été modifiée entre la première et la seconde lecture du texte. La définition a été adaptée pour rencontrer les remarques de la cellule Legisa et de l'Inspection des Finances. Elle ne vise donc plus l'usage de l'appareil effectué lors d'un déplacement, mais bien les capacités objectives pour lesquelles l'outil a été conçu.

Cela explique le rehaussement des données relatives aux capacités de distance à franchir et à son autonomie de durée de vol. Cette définition a été coordonnée entre l'administration, les sociétés de gestion des aéroports et Eurocontrol pour adopter quelque chose de techniquement et opérationnellement le plus adéquat possible.

Elle précise que les perspectives de déploiement des aéronefs de nouvelle génération et les modèles A321XLR et l'A321LR utilisés par Air Belgium pourraient à terme entrer dans cette catégorie et seraient susceptibles d'opérer régulièrement à l'aéroport de Charleroi.

Vote

L'article 1^{er} est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

Article 2

M. Hazée demande d'où provient le nombre de 3 500 et pourquoi une telle augmentation est prévue par rapport à la situation actuelle. Il conteste l'idée qu'un nombre plus élevé puisse mieux protéger les riverains.

Il souhaite également savoir pourquoi sont prévues des exemptions, ainsi que le demandent Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB. Dans leur avis, il est proposé de supprimer ce troisième paragraphe, estimant que ces raisons étaient beaucoup trop imprécises et pouvaient mener à une utilisation abusive de la disposition, a fortiori en prenant en compte la circulaire.

Il constate que le texte n'évoque pas la circulaire de 2025 ni celles qui ont été adoptées antérieurement. Il ne mentionne pas les motifs d'exemptions qui permettent de ne pas rentrer dans le système de contrôle et de suivi du décret.

Il imagine que des catastrophes majeures se retrouvent dans ces exemptions et demande dès lors pourquoi ajouter aux 59 motifs d'exemptions de nouvelles exemptions par une habilitation générale et quasi illimitée dans le chef du Gouvernement.

Il indique par rapport à l'équilibre évoqué par Mme la Ministre qu'il ne voit pas d'où provient cette donnée. Il comprend qu'un choix politique puisse être réalisé. Cependant, il n'y a pas d'explication quant au fait que le Gouvernement affirme que le texte va ren-

forcer la protection des riverains, alors que tous les éléments factuels montrent le contraire.

Quant à la trajectoire, il estime qu'il serait audacieux de prétendre qu'elle offre une prévisibilité, puisqu'il n'y en a précisément aucune. La trajectoire est en pointillés car l'évolution à l'horizon de l'année 2045 est inconnue. Il n'y a donc pas de prévisibilité, sauf à imaginer une clause tacite consistant à dire aux compagnies aériennes qu'elles ne seront pas pénalisées jusqu'en 2045.

Mme la Ministre souligne qu'une longue discussion a eu lieu dans le cadre du travail en vue de l'octroi du permis par le Gouvernement à l'aéroport de Charleroi pour trouver un équilibre entre le développement de l'aéroport et la protection des riverains.

Il s'agissait de mettre en place les meilleures balises pour canaliser le comportement des compagnies aériennes et les orienter vers une attitude plus positive impliquant moins d'impacts négatifs pour les riverains. Elle assure que l'équilibre est également recherché en tenant compte des chiffres précédents, et les données relatives à l'année 2022 concernant une année pleine et entière.

Elle rappelle qu'il s'agit d'un quota global réparti sur 22 avions pour lequel une règle de trois doit être appliquée. Cela découle d'un équilibre nécessaire entre, d'une part, permettre le développement de l'aéroport dans le cadre du plan de développement à long terme et, d'autre part, la protection des riverains.

Elle considère qu'il faut rappeler la notion de trajectoire qui donne de la prévisibilité aux acteurs. Cette trajectoire vise à atteindre 2 000 points en 2045. Il est évidemment impossible de prévoir si elle était linéaire ou non, puisque ce quota pourrait être revu à la baisse tous les trois ans, sur proposition du comité de suivi.

Amendement (Doc. 545 (2025-2026) N° 2) déposé par MM. Devin, Collignon, Mmes Morreale et Özen

M. Devin estime que « le passage d'un quota par avion basé à un quota global constitue une amélioration de principe » constitue un leurre. En effet, le système actuel augmente mécaniquement avec le nombre d'avions basés alors que le principe d'un plafond global est considéré comme préférable. Il considère que le plafond proposé est fort élevé puisqu'il n'a jamais été atteint.

Il partage l'idée que les notions utilisées sont larges et peuvent ouvrir la porte à des dérogations trop fréquentes. Il est nécessaire de les encadrer plus strictement dans le décret lui-même, de prévoir la limitation des exemptions à des situations exceptionnelles, objectives et motivées. Il s'agirait également de prévoir une information systématique du Parlement et de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores des aéroports wallons (ACNAW) en cas d'exemption.

S'il se réjouit de l'intégration d'une révision uniquement à la baisse en termes de réévaluation triennale, le mécanisme reste absolument insuffisant vu qu'il repose principalement sur les évolutions technologiques. Or, la protection des riverains ne doit pas dépendre uni-

quement du progrès technique. Cela doit aussi intégrer les données de santé publique.

Il souligne qu'il s'agit également de la position de Canopea, de la FGTB, de la CSC et de la CGSLB. En outre, l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) demande que la réévaluation puisse être fondée non seulement sur les évolutions techniques, mais aussi sur les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de bruit aérien et sur les nouvelles études, objectivant les effets néfastes du bruit nocturne sur la santé.

Il considère que partager les situations en fonction des retards semble pertinent vu la technicité des débats. Il ne souhaite pas entrer dans une guerre de chiffres car, du point de vue du terrain, une arrivée tardive n'est pas une arrivée tardive en fonction de la caractérisation que l'on en fait.

Il insiste sur le fait que le Groupe PS relaie des avis extérieurs car il l'une des missions des députés est bien de porter au Parlement, dans le cadre de la discussion sur un texte important, des avis utiles. Canopea, la FGTB, la CSC, la CGSLB, et l'UVCW partagent le même point de vue et sont en front commun.

M. Evrard estime que l'amendement n'est pas très original puisqu'il s'agit de la proposition de Canopea et d'autres organismes. Il propose de s'en tenir à ce que le dispositif soit réévalué tous les trois ans à travers le comité de concertation qui prendra en compte tous les paramètres des évolutions technologiques en la matière. En outre, l'ACNAW aura aussi son rôle à jouer en la matière.

M. Hazée indique en réponse à l'intervention de M. Evrard qu'il ne voit pas en quoi le fait que l'amendement soit directement inspiré de la proposition d'organismes serait problématique.

Il exprime son soutien à l'amendement déposé, bien qu'il ne dispose pas du droit de vote.

Votes

L'amendement (Doc. 545 (2025-2026) N° 2) déposé par MM. Devin, Collignon, Mmes Morreale et Ôzen est rejeté par 6 voix contre 4.

L'article 2 est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

Article 3

M. Devin indique que le Groupe PS soutient le principe d'un relèvement des sanctions, mais, actuellement, il considère encore que le texte à l'examen n'aura pas d'effet dissuasif suffisamment important.

Il conviendrait selon lui de renforcer le côté dissuasif, par exemple en prévoyant une aggravation en cas de récidive. Il plaide également pour s'assurer que les sanctions seront effectivement recouvrées et que les moyens et techniques de l'administration chargée du suivi seront suffisants.

Vote

L'article 3 est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

Article 4

L'article 4 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

Vote

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

VI. VOTE SUR L'ENSEMBLE

Par 6 voix et 4 abstentions, la Commission de l'énergie, du climat et du logement recommande l'adoption du projet de décret par l'assemblée plénière.

VII. RAPPORT

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

Le Rapporteur,
C. MASSAKI MBAKI

Le Président,
O. MAROY

VIII. TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

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

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 liées 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 ».