545 (2025-2026) — N° 4

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

3 JUIN 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 *

AMENDEMENTS

proposés après approbation du rapport

par

M. Hazée et Mme Cremasco

3e session de la XIIe législature
* Voir Doc. **545** (2025-2026) – Nos 1 à 3

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

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

AMENDEMENTS

Amendement n°1

Dans l'article 1er*bis*, §3, alinéa 2, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, *sub* article 2, 2°, a), du 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, les mots « « un quota global de points ci-après dénommé QC. Ce quota est dégressif et fixé comme suit :

1° maximum 3 500 points annuel ;

2° maximum 2 000 points annuel dès le 1er janvier 2045. » » sont remplacés par les mots « « un quota global de points ci-après dénommé QC. Ce quota est fixé à maximum 2 000 points annuel à partir du 1er janvier 2027. » ».

JUSTIFICATION

Dans son avis d'initiative n° Init/2021/01, repris dans son avis n° GW/2025/05, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) recommande depuis 2021 un plafond de 2 000 points annuels d'application immédiate.

Les chiffres relatifs au *quota count* (QC) publiés par l'ACNAW (rapport d'activités 2024, §7.6) sont sans appel : le nombre de 3 500 points proposé par le Gouvernement n'a, dans les faits, jamais été atteint et ne peut donc en aucune mesure représenter un plafond de nature à renforcer la protection des riverains.

Le présent amendement reprend donc la recommandation de l'ACNAW, par ailleurs soutenue par Canopea, la Fédération générale du travail de Belgique (FGTB), la Confédération des syndicats chrétiens (CSC), la Centrale générale des syndicats libéraux de Belgique (CGSLB) et l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) dans l'avis du Pôle Environnement du Conseil économique, social et environnemental (CESE) du 19 décembre 2025 (ENV.25.130.AV).

Amendement n°2

Dans l'article 1er*bis*, §3, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, *sub* article 2, 2°, b), du même projet de décret, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 4 et 5 :

« Le nombre annuel d'atterrissages d'avions basés après 23 heures résultant d'un retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef ne peut par ailleurs pas excéder un quota de mouvements fixé par le Gouvernement après consultation du comité de suivi visé à l'alinéa 9. Ce quota est applicable à tous les avions basés opérant sur le site de Chareroi-Bruxelles Sud et est réparti entre les usagers d'aéroports présents sur le site de l'aéroport de Charleroi, au prorata de la répartition prévue à l'alinéa 4. ».

JUSTIFICATION

Dans son avis d'initiative n° Init/2021/01, l'ACNAW recommandait expressément de coupler le plafond du *quota count* à un plafond du nombre d'arrivées tardives.

Le présent amendement vise à donner suite à cette recommandation.

Amendement n°3

Dans l'article 1er*bis*, §3, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, *sub* article 2, 2°, c), du même projet de décret, les mots « . Le Gouvernement peut régler le mode de fonctionnement du comité de suivi. » sont remplacés par les mots « ainsi qu'un représentant de chacune des communes situées dans le Plan de développement à long terme de l'aéroport et deux représentants des riverains situés dans cette même zone. Le comité se réunit au moins deux fois par an. Ses ordres du jour, comptes rendus et avis sont rendus publics. Le Gouvernement règle le mode de fonctionnement du comité de suivi, en ce compris les modalités de convocation, de quorum et de décision. ».

JUSTIFICATION

La composition du comité de suivi telle que prévue par le projet de décret est déséquilibrée puisque ni les communes impactées ni les riverains n'y sont représentés alors que ce sont précisément ces derniers dont la santé est en jeu et qui ont formulé, lors de l'enquête publique relative au permis unique du 17 juillet 2025,

des demandes d'encadrement plus strict des conditions d'exploitation, comme le rappelle l'exposé des motifs du projet de décret en son point 3.

Le présent amendement vise donc à intégrer les communes du Plan de développement à long terme, conformément à la logique déjà retenue par le Gouvernement dans l'exposé des motifs, ainsi que des représentants des riverains. Il répond également à la recommandation de l'ACNAW (point 8 de son avis) et à la critique de l'Inspection des Finances quant à la mission « bien floue » du comité, en imposant un nombre minimal de réunions, la publicité des travaux et la fixation des modalités de fonctionnement.

Amendement n°4

Dans l'article 1er*bis*, §5, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, *sub* article 2, 4°, du même projet de décret, les mots « 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 ; » sont remplacés par les mots « R_i exprime la nuisance découlant du retard de l'avion basé et s'élève à 1 pour tout atterrissage postérieur à 23 heures, quelle que soit l'ampleur du retard ; ».

JUSTIFICATION

La modulation actuelle du facteur R (0,3 pour les retards de 0 à 15 minutes, 0,8 pour 16 à 30 minutes, 1,3 puis 1,8 ensuite) repose sur l'hypothèse qu'un retard modéré générerait une nuisance moindre.

Cette hypothèse est contestée par les acteurs de la santé environnementale : tout réveil nocturne, même bref, génère une nuisance, et il est établi que les retards les moins fréquents sont précisément les retards de grande ampleur.

Le coefficient inférieur à 1 attribué aux retards d'ampleur moindre permet de fait leur accumulation et neutralise une partie de l'effet dissuasif du quota. Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB demandent en conséquence que R_i soit ramené à 1 quelle que soit l'heure. Tel est l'objet du présent amendement.

Amendement n°5

Dans l'article 6, §3, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, *sub* article 3, 1°, a), du même projet de décret, les mots « 800 euros et 10 000 euros » sont remplacés par les mots « 2 000 euros et 20 000 euros ».

JUSTIFICATION

Le montant minimum de 800 euros proposé par le Gouvernement apparaît manifestement trop faible dès lors qu'il est potentiellement de l'ordre de grandeur de l'indemnisation due par une compagnie aérienne à un seul passager en cas de retard important, en application du règlement (CE) n° 261/2004. Plus largement, son caractère dissuasif à l'égard d'opérateurs dont les chiffres d'affaires se mesurent en milliards d'euros est douteux.

Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB, dans l'avis du Pôle Environnement, proposent un quadruplement à 2 000 et 20 000 euros, que le présent amendement propose de retenir.

Amendement n°6

Dans l'article 6, §3, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, *sub* article 3, 1°, b), du même projet de décret, les mots « tous les cinq ans » sont remplacés par les mots « chaque année ».

JUSTIFICATION

Une indexation quinquennale, comme prévue par le projet de décret, laisse l'érosion monétaire réduire encore l'effet dissuasif des sanctions pendant cinq ans, s'il le fallait.

Dans la mesure où le mécanisme d'indexation prévu par le projet est automatique et techniquement aisé à appliquer, rien ne justifie de ne pas le rendre annuel, comme c'est l'usage pour les amendes administratives régionales.

Sans modification, le projet de décret apparaît par ailleurs particulièrement vulnérable puisque rien ne justifie ce régime dérogatoire par rapport aux règles d'indexation applicables aux autres amendes administratives régionales.

S. HAZÉE

V. CREMASCO