

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

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition de la Ministre des Aéroports ;

Après délibération,

ARRÊTE :

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

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

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

Art. 2. À l'article 1^{er} bis du même décret, inséré par le décret du 8 juin 2001 et modifié en dernier lieu par le décret du 22 novembre 2007, les modifications suivantes sont apportées :

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

1. à l'alinéa 1^{er}, les mots « *autorisé par mouvement fixé à 5 points et calculé conformément au § 4.* » sont remplacés par les mots « *par mouvement ci-après dénommé "QM" autorisé fixé comme suit :*
1^o 3,80 points lors des mouvements de décollage ;
2^o 5 points lors des mouvements de décollage pour les aéronefs à long rayon d'action ;
3^o 1,70 points pour les mouvements d'atterrissage. » ;

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

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

- a) à l'alinéa 2, les mots « *, par l'exploitant, une moyenne calculée sur une base annuelle de 0.616 point par jour par avion basé calculé*

*conformément au §5 » sont remplacés par les mots « un quota global de points ci-après dénommé QC. Ce quota est dégressif et fixé comme suit :
1° maximum 3.500 points annuel ;
2° maximum 2.000 points annuel dès le 1er janvier 2045. » ;*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

»

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

Ils se calculent selon la formule suivante :

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

où

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

- 0,3 pour un atterrissage compris entre 0 et 15 minutes après 23 heures et pour un atterrissage compris entre 421 et 450 minutes après 23 heures;

- 0,8 pour un atterrissage compris entre 16 et 30 minutes après 23 heures;

- 1,3 pour un atterrissage compris entre 31 et 90 minutes après 23 heures;

- 1,8 pour un atterrissage compris entre 91 et 420 minutes après 23 heures;

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

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

Art. 3. À l'article 6 du même décret, inséré par le décret du 8 juin 2001 et modifié en dernier lieu par le décret du 25 septembre 2025, les modifications suivantes sont apportées :

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

- a) les mots « 200 euros et 7 500 euros » sont remplacés par les mots « 800 euros et 10 000 euros » ;

- b) le paragraphe est complété par deux alinéas rédigés comme suit :

« *Les montants des sanctions fixés par le Gouvernement sont indexés tous les cinq ans, au 1er 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 6 bis, alinéa 2, quatrième tiret du même décret, inséré par le décret du 10 mai 2012, le mot « Belgocontrol » est remplacé par le mot « skeyes ».

Namur, le ...(date)

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

Adrien DOLIMONT

La Ministre des Aéroports,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Cecile', followed by a long horizontal line extending to the right.

Cécile NEVEN

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

EXPOSE DES MOTIFS

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

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

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

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

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

5. En substance, à l'article 1^{er} bis § 2, pour les mouvements d'avions basés opérés entre 23h00 et 6h30 à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, il est proposé de remplacer le quota annuel de points par opérateur, en fonction du nombre d'avions basés à l'aéroport, par un quota global maximal de bruit de 3.500 points par an, avec un maximum de 2.000 points pour l'année 2045.

Ces 3.500 points sont répartis proportionnellement entre les exploitants d'aéronefs en tenant compte, d'une part, du nombre maximal d'avions basés pouvant être accueillis en raison de la capacité de l'infrastructure de l'aéroport ainsi que, d'autre part, du nombre annuel moyen d'avions effectivement basés par les exploitants d'aéronefs, également appelés usagers d'aéroport. Ce calcul se fera par une règle de trois. La méthodologie de calcul du plafond par compagnie aérienne et sa mise en œuvre sont déterminées ultérieurement par le Gouvernement wallon.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans cette optique, le Gouvernement a décidé de relever la totalité des montants des sanctions déterminés dans l'arrêté du Gouvernement du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne. Pour ce faire, le Gouvernement relève le niveau le plus élevé de ces sanctions pour le porter à 10.000 euros.

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

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

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

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

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

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

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

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

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

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

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

Article 2

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

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

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

En son 2°, au point a), l'article 2 du texte en projet, remplace à l'alinéa 2 de l'article 1^{er} bis du décret du 23 juin 1994 le mécanisme d'attribution illimitée des points de quota-count par un système insérant un plafond global maximal de 3.500 points limitant ainsi le nombre d'atterrissages en dehors des heures normales d'ouverture de l'aéroport pour des avions basés ayant un retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef.

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

La nouvelle limite globale de 3.500 points, dégressive dans le futur, permet d'assurer la protection des riverains de l'aéroport sur le long terme face aux

nuisances sonores issues de ces retours tardifs sans entraver de manière disproportionnée le développement de l'aéroport qui est d'ores-et-déjà soumis, grâce au législateur wallon, à des restrictions importantes en matière d'exploitation visant à réduire ces mouvements nocturnes pour le bien-être des riverains et de l'environnement dans lequel il s'inscrit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le nouvel alinéa 5 insère une clause de suspension temporaire du système de quota-count dans certaines situations exceptionnelles telles qu'elles rendent impossible l'exploitation habituelle de l'aéroport et empêchent le respect des

limitations horaires d'exploitation du site. Ces situations peuvent être liées au contexte géopolitique ou à des contraintes relatives au contrôle aérien ou encore à des catastrophes majeures. Ces situations doivent être constatées par le Gouvernement, via un arrêté du Gouvernement spécifiquement adopté, qui peut prendre la décision d'appliquer une exemption de la consommation des points octroyés aux usagers d'aéroports.

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

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

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

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

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

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

Article 3

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

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

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

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

Article 4

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