CESE Wallonie

Pôle
Environnement

AVIS

ENV.25.130.AV

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

Avis adopté le 19/12/2025

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

DONNEES INTRODUCTIVES

Demandeur :	Madame Cécile NEVEN, Ministre des Aéroports
Date de réception de la demande :	12/11/2025
Délai de remise d'avis :	45 jours
Historique :	Le Pôle a remis un avis sur un avant-projet de décret modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (première lecture) le 11/07/2025 (Réf. : ENV.25.68.AV).
Préparation de l'avis :	Assemblée « Politique générale » (2 réunions : 18/11 et 16/12/2025) Le dossier a été présenté au Pôle le 18/11/2025 par MM. Rudy VALTIN et Thomas DECHAINEUX, représentants de la cellule Aéroports du cabinet de la Ministre des Aéroports.
Approbation :	A l'unanimité. Par procédure électronique.

Brève description du dossier :

Cet avant-projet de décret introduit des dispositions relatives à 3 sujets :

- l'introduction de la notion d'aéronef à long rayon d'action ;
- le bruit lié aux mouvements d'avions au crépuscule et à l'aurore à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles sud : modification du quota de bruit maximum entre 6h30 et 7h et entre 22h et 23h, introduction d'un quota global annuel, réévaluation des quotas possibles au terme de chaque triennat, modifications relatives au quota de bruit par mouvement ;
- le durcissement des sanctions : augmentation des sanctions administratives en cas de dépassement du bruit, indexation des sanctions tous les 5 ans.

1. COMMENTAIRES GENERAUX

1.1. Concernant la santé

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

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

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

1.2. Concernant l'avis de l'ACNAW

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

1.3. Concernant les mesures de dépassement de bruit

- L'arrêté du Gouvernement wallon du 9 octobre 2025 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne introduit une marge d'erreur de 2dB(A) pour chaque dépassement mesuré au droit des sonomètres fixes.
- Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB suggèrent en complément de cette marge d'erreur (qui tient compte de la marge d'erreur des instruments de mesure) d'abaisser les seuils maximaux de 2dB (A) pour conserver l'effectivité de ceux-ci.
- AKT et l'UVCW rappellent que la marge d'erreur technique est indispensable pour garantir la fiabilité des mesures et la sécurité juridique des opérateurs.

1.4. Concernant le calcul des points de bruit

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

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

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

2. COMMENTAIRES PAR ARTICLE

2.1. Article 1er → Article 1er du décret « Aéroports »

Les aéroports et aérodromes qui relèvent de la Région wallonne sont :
1° l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ;
2° l'aéroport de Liège-Bierset ;
3° l'aérodrome de Saint-Hubert ;
4° l'aérodrome de Spa ;
Le Gouvernement peut compléter cette liste.

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

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

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

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

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

Alinéa 2. En outre, les limitations horaires à l'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ne s'appliquent pas pour les atterrissages d'avions basés après 23 heures, résultant d'un retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef, pour autant que ces atterrissages ne dépassent pas, par exploitant d'aéronef, une moyenne calculée sur une base annuelle de 0,616 point par jour par avion basé calculé conformément au §5.
Alinéa 3. Par « avion basé », on entend l'avion qui, de manière habituelle, est programmé pour atterrir à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud avant l'heure de fermeture de celui-ci et en repartir le lendemain.

a) Modification de l'alinéa 2

Le projet de décret prévoit que les mots *«, par l'exploitant, une moyenne calculée sur une base annuelle de 0,616 point par jour par avion basé calculé conformément au §5 »* soient remplacés par les mots *« un quota global de points (ci-après dénommé QC). Ce quota est dégressif et fixé comme suit :*
1° maximum 3.500 points annuel ;
2° maximum 2.000 points annuel dès le 1er janvier 2045. ».

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

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

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

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

« Ce QC est calculé conformément au paragraphe 5 et est applicable à tous les avions basés opérant sur le site de Charleroi-Bruxelles Sud.
Le QC est réparti équitablement, au moyen d'une règle de trois en fonction du nombre d'avions basés, entre les usagers d'aéroports présents sur le site de l'aéroport de Charleroi.
Le Gouvernement est habilité à déterminer une exemption temporaire de la consommation des points octroyés aux usagers d'aéroport, en raison du contexte géopolitique, des contraintes liés au contrôle aérien et des catastrophes majeures. Le Gouvernement fixe les modalités de cette exemption temporaire. » ;

- Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB suggèrent de supprimer le troisième paragraphe inséré. Les raisons de « contexte géopolitique » et de « contraintes liées au contrôle aérien » manquent de précision et pourraient mener à une utilisation abusive de cette disposition.

- AKT et l'UVCW estiment que la clause d'exemption temporaire constitue un mécanisme indispensable pour faire face à des perturbations majeures et imprévisibles du transport aérien, telles qu'identifiées dans la décision gouvernementale du 17 juillet 2025 (géopolitique, contrôle aérien, catastrophes). Il s'agit d'encadrer ces exemptions par un arrêté spécifique afin de garantir une sécurité juridique élevée et d'empêcher toute utilisation abusive.

c) ***Ajout de deux alinéas***

« Au terme de chaque triennat, le Gouvernement est habilité à procéder à une réévaluation des quotas applicables, prévus au paragraphe 2, alinéa 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 techniques observées dans le secteur aérien. La procédure de réévaluation est déterminée par le Gouvernement.
Un comité de suivi est créé pour monitorer annuellement l'état de la situation et des projections du QC prévu au paragraphe 3, alinéa 2. Ce Comité est composé d'au moins un membre de chacune des entités suivantes : la SOWAER, le SPW MI, l'ACNAW et BSCA. ».

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

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

Les sanctions administratives sont prononcées par le fonctionnaire compétent et sont fixées, par infraction constatée, à un montant compris entre 200 euros et 7.500 euros, suivant le barème fixé par le Gouvernement, lequel tiendra notamment compte d'une aggravation de la sanction en fonction des récidives.
A dater du 1er janvier 2014, les dix dépassements maximaux par période de 24 heures, visés à l'alinéa 2, ne pourront excéder 3 dB (A) au plus.

2.3.1. Modification du §

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

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

2.3.2. Ajouts de 2 alinéa

Le projet de décret prévoit que le paragraphe 3 soit complété par deux alinéas rédigés comme suit :
« Les montants des sanctions fixés par le Gouvernement sont indexés tous les cinq ans, au 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 € maximum ou diminué de 0,49 € maximum pour obtenir un nombre entier. ».

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