



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

Avis relatif à la note au Gouvernement concernant un avant-projet de décret modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne



ACNAW
CAP NORD
BOULEVARD DU NORD 8
5000 NAMUR

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

18 décembre 2025

1

Contexte

Par un courrier du 10 novembre 2025, la ministre des Aéroports sollicite l'avis de l'Autorité à propos d'une note au Gouvernement concernant un avant-projet de décret modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne.

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

Parmi ces dispositions figurent

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

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

Concernant la note au Gouvernement

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

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

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

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

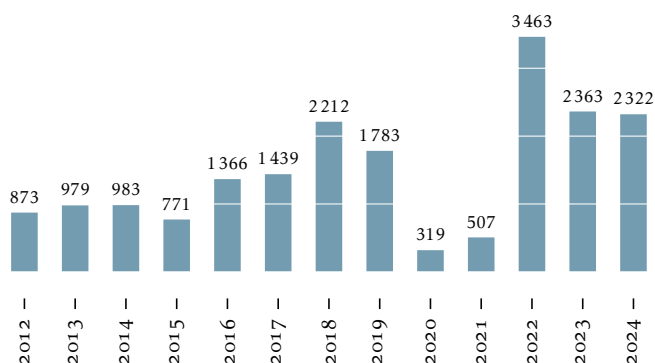


FIGURE 2.1: Évolution du nombre de points consommés (quota count) depuis 2012 pour les compagnies TUI fly Belgium (jusqu'en 2023) et Ryanair

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

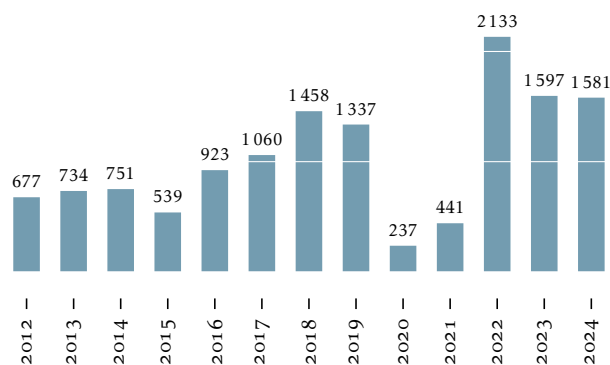


FIGURE 2.2: Évolution du nombre d'arrivées tardives depuis 2012

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

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

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

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

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

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

La dégressivité doit en outre être balisée temporellement et quantitativement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3

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

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

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

et

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

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

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

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