

23 juin 1994

Décret relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

Ce décret a été exécuté par:

- l'AGW du 24 juillet 1997;
- l'AGW du 10 septembre 1998;
- l'AGW du 19 octobre 2000;
- l'AGW du 8 novembre 2000 (1^{er} document);
- l'AGW du 8 novembre 2000 (2^{eme} document);
- l'AGW du 8 novembre 2000 (3^{eme} document);
- l'AMRW du 6 décembre 2000 (1^{er} document);
- l'AMRW du 6 décembre 2000 (2nd document);
- l'AGW du 20 décembre 2000 (1^{er} document);
- l'AGW du 20 décembre 2000 (2nd document);
- l'AGW du 15 février 2001 (1^{er} document);
- l'AGW du 15 février 2001 (2nd document);
- l'AGW du 22 mars 2001;
- l'AGW du 31 mai 2001;
- l'AGW du 12 juillet 2001;
- l'AGW du 18 juillet 2001;
- l'AGW du 18 avril 2002 (1^{er} document);
- l'AGW du 18 avril 2002 (2nd document);
- l'AGW du 19 avril 2002;
- l'AGW du 10 décembre 2002;
- l'AGW du 26 février 2003;
- l'AGW du 27 février 2003;
- l'AGW du 3 avril 2003;
- l'AGW du 18 septembre 2003;
- l'AGW du 27 mai 2004;
- l'AGW du 11 octobre 2007;
- l'AGW du 23 juin 2011.

Ce décret a été modifié par:

- l'arrêté du 3 juin 1999;
- le décret du 8 juin 2001;
- le décret du 1^{er} avril 2004;
- le décret-programme du 3 février 2005;
- le décret du 2 février 2006;
- l'arrêté du 22 mars 2007;
- le décret du 22 novembre 2007;
- le décret du 19 décembre 2007;
- le décret-programme du 22 juillet 2010;
- le décret du 17 juillet 2011;
- le décret du 10 mai 2012;
- le décret du 11 décembre 2014;

- le décret du 17 décembre 2015.

Consolidation officielle

Session 1993-1994:

Document du Conseil 236 (1993-1994), n^{os} 1 à 4.

Compte rendu intégral.

Séance publique du 15 juin 1994.

Discussion

Vote.

Le Conseil régional wallon a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit:

Art. 1^{er}.

(*Au sens du présent décret, l'on entend par:*

1° « aéroport »: tout terrain spécifiquement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manoeuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien;

2° « concessionnaire »: l'entité qui s'est vue concéder par le Gouvernement la mission d'administration et de gestion des infrastructures de l'aéroport, ainsi que de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents dans l'aéroport concerné;

3° « usager d'aéroport »: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;

4° « redevance aéroportuaire »: un prélèvement effectué au profit de la Région wallonne, ou du concessionnaire lorsque le Gouvernement a fait usage de la faculté de concession, à charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par la Région wallonne ou le concessionnaire et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret; la redevance aéroportuaire ne comprend pas la redevance perçue pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux, ni la redevance perçue pour la rétribution des services d'assistance en escale et la redevance prélevée pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite. – DRW du 14 juillet 2011, art. 2)

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;

(5° (...) – AGW du 22 mars 2007, art. 1^{er})

Le Gouvernement peut compléter cette liste.

Art. 1^{er} bis .

(

(§1^{er}. – DRW du 2 février 2006, art. 1^{er}, 1°) *L'aéroport de Liège-Bierset est un aéroport dont l'exploitation est autorisée 24 heures sur 24 heures.*

(§2. L'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 6 h 30 m et 23 h 00. Toutefois, entre 6 h 30 m et 7 h 00 m et entre 22 h 00 m et 23 h 00 m, les mouvements d'avions ne sont autorisés que pour autant qu'ils ne dépassent pas un quota de bruit maximum autorisé par mouvement fixé à 5 points et calculé conformément au §4. – DRW du 2 février 2006, art. 1^{er}, 2°)

(§3. Les limitations à l'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud définies au paragraphe précédent ne s'appliquent pas pour:

– les décollages et atterrissages des avions transportant des membres de la Famille royale belge, du Gouvernement fédéral, des Gouvernements régionaux et communautaires et des Familles royales étrangères, des Chefs d'Etats ou des Chefs de Gouvernements étrangers, le président et les commissaires de l'Union européenne, en mission officielle;

1° les décollages et atterrissages en rapport avec des missions humanitaires;

2° les décollages et atterrissages en rapport avec des missions militaires;

3° les décollages et atterrissages s'effectuant dans des circonstances exceptionnelles, telles que lors de vols pour lesquels il y a un danger immédiat pour la vie ou la santé, tant des hommes que des animaux, lorsque des vols sont déviés vers un aéroport pour des raisons météorologiques;

4° les décollages et atterrissages s'effectuant avec un retard par rapport à l'horaire initialement prévu, pour autant que celui-ci ne soit pas imputable aux compagnies aériennes, pour autant que ceux-ci ne dépassent pas 15 % du quota global maximum.

(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. – DRW du 22 novembre 2007, art. 1^{er})

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. – DRW du 2 février 2006, art. 1^{er}, 3°)

((...) – DRW du 2 février 2006, art. 1^{er}, 4°)

(§4. – DRW du 2 février 2006, art. 1^{er}, 5°) Par quota de bruit par mouvement (QM), on entend la quantité maximale de bruit exprimée en point, autorisée pour un mouvement donné.

Elle est calculée, pour les mouvements d'avions certifiés selon les normes des chapitres 2, 3 ou 5 de l'annexe 16 de l'OACI, comme suit à deux décimales près:

$$QM = 10^{((B-85)/10)}$$

Où la variable B représente:

– pour tout atterrissage: 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;

– pour tout décollage: la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse de décollage maximale, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI.

Pour les mouvements d'avions ayant une masse maximale au décollage ne dépassant pas 8 618 kg ou de tout autre avion certifié selon les normes d'un des chapitres de la partie 2 de l'annexe 16 de l'OACI, à l'exclusion des chapitres 2, 3 ou 5, la quantité de bruit par mouvement est fixée forfaitairement à 1 point.

– DRW du 1^{er} avril 2004, art. 1^{er}, 2^{ème} tiret)

(§5. Les points (P) comptabilisés pour chaque retard d'avion basé et certifié selon les normes des chapitres 2, 3 ou 5 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:

$$P = R \times 10^{[(B - 85)/10]}$$

où

R 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 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. – DRW du 2 février 2006, art. 2)

Art. 2.

Le Gouvernement peut, aux clauses et conditions à déterminer par lui, concéder, en tout ou en partie, l'équipement, l'entretien et l'exploitation d'un ou de plusieurs aéroports ou aérodromes, ainsi que l'établissement et l'exploitation des services au profit des usagers.

La concession peut comporter la réalisation, aux frais du concessionnaire, de certains ouvrages utiles à l'exploitation.

Art. 3.

La durée de la concession ne peut dépasser cinquante ans.

Art. 4.

Moyennant l'autorisation du Gouvernement, le concessionnaire peut concéder, en tout ou en partie, les missions qui lui sont confiées.

Art. 4 bis .

(§1^{er}. La Région wallonne et, le cas échéant, la personne morale de droit public dépendant de la Région ayant en charge le financement des infrastructures aéroportuaires, en leur qualité de propriétaires des terrains, infrastructures ou bâtiments relevant du domaine public des aéroports et aérodromes, peuvent octroyer tout droit réel sur ceux-ci en vue de faciliter le financement des infrastructures aéroportuaires ou en vue de l'exploitation des aéroports et aérodromes. (Pour ce faire, la personne morale de droit public dont question ci-avant peut procéder à l'expropriation de biens immeubles pour cause d'utilité publique, en son nom et pour son compte ou pour le compte d'autres personnes morales contribuant à la réalisation de ses missions. – Décret-programme du 22 juillet 2010, art. 112, 2°)

La constitution de ces droits réels ne porte pas préjudice aux droits exclusifs accordés par la Région dans le cadre des concessions visées à l'article 2.

§2. Les sociétés auxquelles l'exploitation des aéroports ou aérodromes a été concédée peuvent, à leur tour, octroyer ou céder tout ou partie des droits réels qu'elles se sont vu octroyer.

§3. Les droits réels constitués en vertu du présent article ne peuvent excéder la durée de la concession ou des concessions accordées conformément à l'article 2 et prennent fin avec celles-ci. – Décret-programme du 3 février 2005, art. 38)

Art. 4 ter .

(

§1^{er}. Le présent article s'applique dans l'hypothèse où le Gouvernement a fait usage de la faculté de concession prévue à l'article 2 pour ce qui concerne les aéroports.

§2. Les missions de service public que constituent les tâches de sûreté et de sécurité au sein de l'aéroport sont confiées aux sociétés auxquelles l'exploitation des aéroports a été concédée, selon les modalités fixées dans la convention de concession et dans le cahier des charges y afférent, sans préjudice du 3^{ème} alinéa du présent paragraphe et des paragraphes 3 à 5.

Au sens du présent article, il convient d'entendre par:

1^o tâches de sûreté: la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites;

2^o tâches de sécurité: l'ensemble de mesures ainsi que des moyens humains et matériels destinés à assurer un écoulement sûr du trafic aérien civil, à l'exclusion des mesures ou des moyens de protection de l'aviation civile contre des actes illicites.

L'administration assure le contrôle de la bonne exécution de la concession, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des tâches de sûreté et de sécurité. Les modalités de contrôle de la bonne exécution de la concession dont dispose l'Administration sont décrites dans les conventions de concession et dans les cahiers des charges y afférent.

§3. Pour chaque aéroport, une société anonyme de droit public est créée, dont le capital est détenu à 49 % par la société à laquelle l'exploitation de l'aéroport a été confiée et à 51 % par la Région wallonne. La société exploitante délègue les missions de sûreté à cette société anonyme de droit public, dénommée Brussels South Charleroi Airport-Security pour l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud et Liege Airport-Security pour l'aéroport de Liège-Bierset.

Le Code des sociétés et ses arrêtés d'exécution sont applicables à Brussels South Airport-Security et Liege Airport-Security, sauf dérogation contenue dans le présent décret.

Les actes de Brussels South Charleroi Airport-Security et Liege Airport-Security sont réputés commerciaux, au sens des articles 2 et 3 du Code des sociétés.

§4. Le conseil d'administration de Brussels South Charleroi Airport-Security et Liege Airport-Security est composé de la manière suivante:

1^o deux administrateurs sont nommés par la société à laquelle l'exploitation de l'aéroport a été confiée;

2^o deux administrateurs sont nommés par le Gouvernement wallon, sur proposition du ministre ayant les aéroports dans ses attributions.

Le conseil d'administration est présidé par un des administrateurs visés à l'alinéa précédent, 2^o. Le président dispose d'une voie prépondérante.

Les administrateurs de Brussels South Airport-Security et Liege Airport-Security ne sont pas soumis au décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public.

§5. Le personnel de Brussels South Airport-Security et Liege Airport-Security est engagé sous contrat de travail. – DRW du 19 décembre 2007, art. 2)

Art. 5.

(Le Gouvernement fixe et perçoit, selon les modalités qu'il détermine, les redevances afférentes à l'utilisation des aéroports ou aérodromes.

Si le Gouvernement a fait usage de la faculté de concession prévue à l'article 2, le concessionnaire fixe le montant des redevances afférentes à l'utilisation de l'aéroport ou de l'aérodrome dont l'exploitation lui a été concédée par le Gouvernement, dans le respect des lignes directrices contenues dans le contrat de concession. Le contrat de concession prévoit également le mode de publication des redevances.

Il est créé un comité de régulation dont la composition et les règles de fonctionnement sont déterminées par le Gouvernement. Ce comité est chargé de donner un avis préalable sur les redevances d'aéroports ou d'aérodromes, lorsqu'elles sont fixées par un concessionnaire. Cet avis est transmis au Gouvernement et au concessionnaire. – Décret-programme du 3 février 2005, art. 35)

(Le présent article est applicable à tout aéroport ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel ne dépasse pas cinq millions de mouvements de passagers.

Pour les aéroports ouverts au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, le présent article ne s'applique qu'aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite. – DRW du 14 juillet 2011, art. 3)

Art. 5 bis .

(§1^{er}. Le présent article est applicable à tout aéroport ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers.

§2. Le Gouvernement fixe et perçoit les redevances aéroportuaires, selon les modalités qu'il détermine.

§3. Si le Gouvernement a fait usage de la faculté de concession prévue à l'article 2, le concessionnaire fixe et perçoit le montant des redevances aéroportuaires afférentes à l'aéroport dont l'exploitation lui a été concédée par le Gouvernement, conformément aux modalités déterminées par le Gouvernement.

§4. Le Gouvernement, ou le concessionnaire lorsque le Gouvernement a fait usage de la faculté de concession prévue à l'article 2, soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires aux usagers d'aéroport concernés, avec un exposé des motifs, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées aux usagers de l'aéroport.

Les usagers de l'aéroport concerné disposent d'un délai de (vingt jours – DRW du 11 décembre 2014, art. 189) ouvrables à compter de la réception de la proposition visée à l'alinéa précédent pour transmettre leurs observations écrites au Gouvernement ou au concessionnaire lorsque le Gouvernement a fait usage de la faculté de concession prévue à l'article 2.

Le décret du 17 décembre 2015 (article 207) a inséré une modification en tous points similaires à celle du décret du 11 décembre 2014.

À défaut pour un usager d'aéroport de faire valoir ses observations dans le délai visé à l'alinéa précédent, la proposition de modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires est réputée acceptée par celui-ci.

Le Gouvernement ou le concessionnaire lorsque le Gouvernement a fait usage de la faculté de concession prévue à l'article 2 publie sa décision motivée au Moniteur belge au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur.

§5. Les redevances sont portées à la connaissance des usagers de l'aéroport par tous les moyens utiles, notamment par l'affichage et la publication aux AIP (Aeronautical Information Publication) et sur le site internet du concessionnaire concerné.

§6. Il est créé une Autorité aéroportuaire de supervision indépendante de Wallonie, dont la composition et les règles de fonctionnement sont déterminées par le Gouvernement.

L'Autorité aéroportuaire de supervision indépendante de Wallonie statue, par décision administrative, sur les différends entre le concessionnaire et les usagers de l'aéroport concerné, relatifs aux modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires.

Le Gouvernement fixe les règles de procédure applicables au règlement des différends par l'Autorité aéroportuaire de supervision indépendante de Wallonie.

L'Autorité aéroportuaire de supervision indépendante de Wallonie publie, sur le site internet de la Région wallonne, un rapport annuel sur ses activités. Ce rapport est transmis au Gouvernement et au Parlement wallons.

§7. Au moins une fois par an, les usagers concernés sont consultés par le concessionnaire pour émettre un avis sur l'application du système de redevances aéroportuaires et le niveau des redevances aéroportuaires. Le Gouvernement détermine les modalités de cette consultation.

§8. Selon les modalités fixées par le Gouvernement, les usagers de l'aéroport sont consultés pour avis par le concessionnaire préalablement à la finalisation de tout plan relatif aux nouveaux projets

d'infrastructures susceptibles d'avoir un impact sur les redevances aéroportuaires. – DRW du 14 juillet 2011, art. 4)

Art. 6.

(Dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne, une sanction administrative peut être prononcée, par infraction, à l'encontre de tout contrevenant qui ne respecte pas ou ne fait pas respecter par l'un de ses préposés ou mandataires:

1° les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de la classification acoustique telle que définie à l'annexe 16 de la convention O.A.C.I.;

2° les valeurs maximales de bruit, engendrées au sol, à ne pas dépasser;

3° les restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités des aéronefs en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent;

4° les règles relatives aux essais moteur;

5° les procédures particulières de décollage et d'atterrissage en vue de limiter les nuisances sonores engendrées par ces phases de vol.

La sanction est infligée par le ou les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement wallon, ci-après dénommé « le fonctionnaire compétent ».

§2. Pour application du présent décret, on entend par contrevenant:

« le responsable du vol », c'est-à-dire la personne responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps d'un vol, fût-il le préposé du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef;

« le propriétaire d'un aéronef », c'est-à-dire la personne privée ou morale dont le nom figure sur le certificat d'immatriculation de l'aéronef;

« l'exploitant technique ou commercial d'un aéronef », c'est-à-dire la personne physique ou morale, l'organisme ou l'entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou plusieurs aéronefs;

« la société concessionnaire de l'exploitation d'un aéroport ».

§3. 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.

(Toutefois, le fonctionnaire compétent dresse un procès-verbal et adresse au contrevenant un avertissement, pour les infractions visées à l'article 6, §1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, dont le nombre n'excède pas 5 % du nombre total de mouvements journaliers moyens enregistrés sur l'aéroport au cours des douze derniers mois précédant l'infraction considérée, avec un maximum de dix dépassements de 6 dB (A) au plus, par période de 24 heures (débutant à 0 h 00 et se terminant à 23 h 59 m 59 s).

A dater du 1^{er} janvier 2014, les dix dépassements maximaux par période de 24 heures, visés à l'alinéa 2, ne pourront excéder 3 dB (A) au plus.

Chaque lundi, pour la semaine en cours (débutant le lundi à 0 h 00 m et se terminant le dimanche à 23 h 59 m 59 s), les dépassements prévus aux alinéas 2 et 3 sont répartis, par les sociétés gestionnaires des aéroports, après consultation du fonctionnaire compétent, entre les exploitants techniques ou commerciaux opérant sur les aéroports wallons, au prorata du nombre de mouvements journaliers que chacun de ces exploitants effectue sur l'aéroport considéré, et sont imputés suivant l'ordre chronologique des mouvements effectués par chaque exploitant par période de 24 heures. – DRW du 2 février 2006, art. 2)

§4. En cas de concours de plusieurs infractions visées au §1^{er}, les montants des amendes sont cumulés sans qu'ils puissent cependant excéder la somme de 50 000 euros.

§5. La notification de l'infraction est faite dans les quinze jours calendrier à dater du jour de l'infraction.

§6. La décision administrative par laquelle la sanction administrative est infligée ne peut plus être prise un an après le fait constitutif d'une infraction visée au §1^{er} du présent article.

§7. Si le contrevenant demeure en défaut de payer l'amende, lorsque celle-ci est devenue définitive, la décision du fonctionnaire compétent est transmise à la Division de la Trésorerie du Ministère de la Région wallonne en vue du recouvrement du montant de l'amende.

§8. Le paiement de l'amende met fin à l'action de l'Administration.

§9. Le Gouvernement organise la poursuite et la constatation des infractions, la perception des amendes qui les sanctionnent, les moyens de recours des contrevenants éventuels et toutes mesures utiles à l'exécution des dispositions du présent article. – DRW du 8 juin 2001, art. 2)

Art. 6 bis .

(Est exonéré du précompte immobilier le revenu cadastral des biens immeubles qui sont affectés à l'exécution de services d'intérêt général dans le cadre de l'exploitation des aéroports et aérodromes au sens du présent décret.

Sont considérés comme affectés à l'exécution de services d'intérêt général dans le cadre de l'exploitation des aéroports et aérodromes, les biens immeubles suivants:

- les zones non bâties, aires non revêtues et les chemins de ronde;
- les biens immeubles affectés au plan catastrophe;
- les immeubles occupés par les autorités publiques dans le cadre de l'exécution de missions relevant de la puissance publique ou de services d'intérêt général: les postes de douane, les postes de contrôle de passeport, les locaux et espaces occupés par les services de police et de douane pour le contrôle de la sûreté et les services d'immigration, le bâtiment dédié aux services de météorologie, le poste d'inspection vétérinaire, le centre d'hébergement temporaire;
- les biens immeubles occupés par Belgocontrol: la tour de contrôle et les installations de contrôle du trafic aérien;
- les espaces affectés aux équipements et installations techniques liés aux services d'intérêt général: installations de traitement des eaux pluviales et usées, installations d'aides à la navigation, balisage;
- les biens immeubles affectés à la protection contre l'incendie, à la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire et au suivi de l'enregistrement des vols, à la planification des vols prévisionnels, à la sûreté;
- les zones de parking réservées aux transports en commun.

En cas d'affectation mixte des immeubles précités, entre une ou plusieurs parties de l'immeuble affectées à l'exécution de services d'intérêt général et une ou plusieurs autres parties ne remplissant pas cette condition, est exonéré le revenu cadastral de l'immeuble mixte, au prorata du nombre de m² occupables du bien immeuble affectés à l'exécution de services d'intérêt général, par rapport au nombre total de m² occupables du bien immeuble.

À cette fin, au sein d'une même parcelle cadastrale contenant des immeubles ou partie d'immeubles exonérés, il est fixé un revenu cadastral séparé, d'une part, pour la partie exonérée et, d'autre part, pour la partie non exonérée, suivant le prorata repris à l'alinéa 3. – DRW du 10 mai 2012, art. 1^{er})

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au Moniteur belge .
Namur, le 23 juin 1994.

Le Ministre-Président du Gouvernement wallon, chargé de l'Economie, des P.M.E., des Relations extérieures et du Tourisme,

R. COLLIGNON

Le Ministre du Développement technologique, de la Recherche scientifique, de l'Emploi et de la
Formation professionnelle,

A. LIENARD

Le Ministre des Affaires intérieures, de la Fonction publique et du Budget,

B. ANSELME

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, du Patrimoine et des Transports,

A. BAUDSON

Le Ministre des Travaux publics,

J.-P. GRAFE

Le Ministre de l'Action sociale, du Logement et de la Santé,

W. TAMINIAUX

Le Ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture,

G. LUTGEN