

LA JOURNÉE

Le défraiement des déplacements professionnels va être amélioré

La Vivaldi est parvenue à un accord sur les modalités de répartition d'une enveloppe de 30 millions d'euros destinée à augmenter l'indemnité kilométrique forfaitaire, soit un défraiement des déplacements professionnels. Le gouvernement a pris trois mesures. Tout d'abord, il procédera bien à l'indexation annuelle du forfait kilométrique juillet. Concrètement, le montant forfaitaire pour tous les déplacements liés au travail sera aligné sur le régime – plus généreux – des fonctionnaires. Par ailleurs, l'indexation aura désormais lieu quatre fois par an au lieu d'une seule fois, soit après chaque trimestre. Enfin, un incitatif fiscal progressif sera accordé aux employeurs. "L'objectif est que les employeurs soient incités à se rapprocher le plus possible du montant maximum, voire à le dépasser", a expliqué le ministre de l'Emploi Pierre-Yves Dermagne (PS). Ces mesures sont prises pour aider les travailleurs à faire face à la hausse brutale des prix des carburants.

Les modalités de réintégration des malades longue durée précisées

Après le volet "santé" validé le 13 mai, le gouvernement fédéral s'est accordé ce vendredi sur le volet 'économie' du mécanisme de réintégration des travailleurs malades de longue durée. Les conditions pour invoquer la force majeure médicale pour mettre fin au contrat de travail seront durcies. Cette procédure de force majeure ne pourra désormais être engagée qu'après neuf mois d'incapacité de travail ininterrompue et tant qu'aucun trajet de réintégration n'est en cours. Par ailleurs, le système de neutralisation du salaire garanti sera désormais limité à une période de 20 semaines. Une dérogation à la règle du "tiers-temps", soit le temps de travail minimum pour un salarié, sera également introduite, ainsi qu'une dérogation possible à la limite minimale de trois heures de prestation. Pour rappel, afin d'atteindre un taux d'emploi de 80 %, la Vivaldi veut remettre au travail une partie des malades longue durée, dont le nombre s'élève à plus de 500 000 en Belgique.

Il ne faudra plus de certificat médical pour un jour d'absence de maladie

Afin de réduire la charge des médecins généralistes, la Vivaldi a en outre décidé de supprimer l'obligation de présenter un certificat médical dès le premier jour d'absence, trois fois par an maximum par travailleur. Cette mesure ne vaudra que pour les entreprises de plus de 50 travailleurs.

La réforme du plan taxi votée au Parlement bruxellois

Le Parlement bruxellois a adopté le projet d'ordonnance réformant les règles en vigueur dans le secteur des taxis et autres formes de transport rémunéré des personnes. Le texte, déposé à l'initiative du ministre-Président Rudi Vervoort, tend à unifier le secteur via des conditions d'exploitation identiques pour les exploitants et les chauffeurs. La catégorie des LVC disparaît. Apparaissent dans la future législation des services de "Taxis de station" (les taxis classiques), et des "Taxis de rue", qui doivent être réservés préalablement. Un service "Taxis de cérémonie" est également créé.

Nuisances à Zaventem: une étude privilégie le survol de la Flandre

■ Une nouvelle étude d'incidence évoque 14 scénarios pour sortir de la crise. Le plus efficace est délicat.

Plus la peine de rêver. À moins d'un déménagement ou d'une diminution drastique de sa fréquentation, l'aéroport de Bruxelles National dérangera toujours un certain nombre de riverains, du Noordrand, de Haren ou de Woluwe-Saint-Pierre. Voici, en substance, ce qui ressort de l'étude menée par le bureau spécialisé Envisa et remise mercredi soir aux communes et aux Régions wallonne et bruxelloise ainsi qu'aux associations de riverains impliquées dans la plainte contre l'État belge.

Situation inextricable

Cette étude commandée par le ministre fédéral de la Mobilité Georges Gilkinet (Écolo) a été remise en temps et en heure. L'État fédéral respecte ici la décision de justice, qui le contraignait à verser 10 000 euros d'astreinte par jour en cas de non-livraison de ce cadastre des nuisances sonores dues à l'aéroport national.

Jugée "insuffisante" et "non conforme à la décision de justice du 1^{er} février 2019", une première version de cette étude avait été recalée fin 2020. Cette nouvelle version, que *La DH* a pu se procurer, est désormais qualifiée de "suffisante" par les deux associations de défense des riverains Piste 01 ça suffit et UBCNA-BUTV.

Que contient cette étude? D'abord, elle objective une situation qualifiée d'inextricable. Il n'existe pas de solution miracle capable de soulager le sommeil de tous les riverains de l'aéroport national, qu'ils vivent à Bruxelles, en Brabant flamand ou wallon. L'étude ne donne d'ailleurs aucun signal clair sur les choix politiques à prendre. Seuls les scénarios qu'elle développe donnent quelques indications.

L'allongement de la piste 25L

Plus en détail, l'étude met en scène neuf scénarios, dont certains subdivisés – soit 14 scénarios au total – destinés à soulager le confort des riverains de l'aéroport. Esquivons d'emblée les moins réalistes tels la suppression des vols de nuit ou des vols cargo ou l'extension de la nuit de 6 h à 7 h du matin, toutes économiquement trop lourdes à supporter pour Brussels Airport.

Selon l'étude, le scénario le plus efficace en termes tant de santé pour un maximum de riverains, que de viabilité économique pour l'aéroport consiste à prolonger la piste 25L de 900 mètres et d'y concentrer les départs sous certaines conditions de normes de bruit avec un virage à gauche dès 700 pieds: de 50 % à 100 % des départs partiraient de cette piste prolongée. Investissement: 50 millions d'euros. "Mais le jeu en vaut la chandelle", assure l'étude.

"On obtient de fortes réductions concernant la fréquence des survols le jour et la nuit par rapport à la population totale exposée, avance l'auteur de l'étude. En revanche, les communes du sud de l'aéroport (*Kraainem, Wezembek-Oppem et Sterre-*

beek, NdlR) subiraient les plus fortes nuisances dans ce scénario."

"Étant donné la situation géographique de l'aéroport, déplacer les activités un peu plus à l'est (via l'extension de la piste 25L, *NdlR*) pourrait réduire une partie du survol des communes au sud-ouest", commente encore l'auteur, qui envoie donc tous les départs vers... la Flandre. C'est le bourgmestre de Steenokkerzeel Kurt Ryon (N-VA), l'un des plus farouches opposants au survol du Brabant flamand, qui va être content: il habite juste en bout de piste...

Un autre scénario, jugé lui aussi efficace, propose des nouvelles trajectoires pour les départs sur la piste 25R. Elles remplaceraient les routes avec virage gauche, la route du Canal et la route du Ring mais enverraient, là encore, tous les avions sur le Noordrand, et plus particulièrement Wemmel et Meise. Dans ce scénario, le nombre de personnes touchées la journée diminue de 16 % et de plus de 28 % la nuit. Inconvénient: les émissions de polluants sont beaucoup plus grandes.

Notons enfin que ce scénario privilégié par l'auteur – anglais – de l'étude Envisa est exactement le même que celui prôné par l'expert hollandais Jan Kamphuis (du bureau AAC) en 2002, dans son étude sur le survol commandée par Guy Verhofstadt (alors Premier ministre) et Isabelle Durant (alors ministre de la Mobilité). Ce qui fait dire à certaines associations que c'est la deuxième fois en vingt ans qu'un expert étranger et autonome dit que la seule issue pour soulager un maximum de riverains est d'envoyer les avions vers le nord...

La modernisation des avions

L'autre piste la plus crédible de cette étude consiste à moderniser la flotte. Les émissions de polluants seraient également réduites. En 2019, la proportion d'avions de nouvelle génération (Airbus A320neo, A350, A380, 737Max, 787, etc.) était de 12 %. Le scénario prévu par l'étude pousse la proportion à 28 %, permettant ainsi une réduction des contours de bruit de plus de 15 %.

Plus largement, l'étude ne dit pas que les normes de vent appliquées par Brussels Airport sont déraisonnables. Elle dit néanmoins que personne, à l'exception du médiateur fédéral, ne contrôle le respect de l'utilisation des pistes. Son auteur préconise dès lors la mise en place d'une plate-forme de discussion permanente où quiconque – du bourgmestre au citoyen survolé, etc. – pourrait venir poser ses questions, quelles qu'elles soient. Cela offrirait l'occasion à tout le monde de mieux appréhender un dossier extrêmement complexe, pollué par une guerre communautaire vieille de trente ans et, par la même occasion, de mettre une pression un peu plus forte sur le contrôleur aérien.

Toutes les pistes seront explorées

Désormais dans les mains de toutes les parties prenantes, cette étude va être présentée à la plate-forme de concertation, en intercabinets, etc. L'objectif du ministre de la Mobilité Georges Gilkinet est d'analyser toutes les pistes abordées par l'étude avant de prendre une décision.

Mathieu Ladevèze