

Bruxelles teste une nouvelle stratégie

Le Soir - Véronique Lamquin

Dans le capitale, de plus en plus internationale, le clivage francophone/néerlandophone est dépassé. Le gouvernement Vervoort tente une nouvelle approche.

Le gouvernement Vervoort soutient les projets culturels, marchant ainsi sur les plates-bandes communautaires ? Ce n'est pas une première : pour répondre à des besoins bruxellois auxquels les Communautés n'apportaient pas de réponse, la Région a déjà trouvé le moyen d'investir dans la création de crèches et d'écoles. Au nom d'un pragmatisme dont Bruxelles entend de plus en plus faire sa marque de fabrique. C'est que la capitale reste une véritable lasagne institutionnelle : c'est une Région pas (encore) tout à fait à part entière. Ce sont aussi trois petites Communautés, une francophone, une néerlandophone, une bicommunautaire qui exercent, à des degrés divers, les compétences des deux grandes Communautés, française et flamande sur le territoire régional.

Cet assemblage complexe a été imaginé voici 26 ans par Jean-Luc Dehaene et Philippe Moureaux : il fallait créer l'institution pour satisfaire les francophones, mais aussitôt l'atrophier pour rassurer les Flamands. En 1989, Bruxelles, qui comptait moins d'un million d'habitants et faisait face à un exode urbain, était encore considérée comme une ville francophone dont il fallait protéger la minorité néerlandophone. Aujourd'hui, près de 1,2 million de personnes vivent dans la capitale, dont un tiers de nationalité étrangère, et un autre tiers d'origine étrangère. C'est dire si le clivage francophone/néerlandophone, sur lequel est basée toute la structure institutionnelle, est dépassé.

Face à cette situation, les Bruxellois se sont longtemps plaints, arguant que la complexité institutionnelle paralysait leur action. Aujourd'hui, changement de stratégie : Rudi Vervoort estime « *que la tuyauterie ne peut pas être un frein* ». Une attitude rendue possible par la sixième réforme de l'Etat, qui a considérablement renforcé les Régions au détriment des Communautés, éloignant, dès lors, le spectre de la cogestion de Bruxelles. Le ministre-président a les coudées plus franches et peut donc plus facilement imaginer des solutions pragmatiques, en contournant les obstacles institutionnels. A charge pour lui d'obtenir le soutien des partis francophones, mais surtout flamands de sa majorité. S'il y arrive et que, de surcroît, il parvient à collaborer sur pied d'égalité avec la Flandre, il aura fait avancer la cause bruxelloise bien davantage qu'une énième réforme... institutionnelle.

Rudi Vervoort:

«**Nous ne pouvons suppléer le fédéral**»

Le Soir - Véronique Lamquin - 2 septembre 2015

Pour sa rentrée, Rudi Vervoort plaide pour une plus grande concertation avec les autres niveaux de pouvoir. Dans son viseur, le fédéral, pour l'accueil des migrants, Beliris, la SNCB

Jeudi, le gouvernement bruxellois fait sa rentrée. Rudi Vervoort balise la sienne autour de deux axes. D'une part, les dossiers régionaux proprement dits : l'emploi, le développement territorial, l'environnement... De l'autre, « *tous les enjeux dans lesquels Bruxelles n'est qu'un acteur parmi d'autres* ».

De l'intégration des réfugiés à Beliris en passant par la communauté métropolitaine, les dossiers qui « vous dépassent » sont nombreux !

À Bruxelles, on trouve tous les défis mondiaux concentrés sur 165 kilomètres carrés. Pour qu'on puisse y répondre, il faut la collaboration de tous les niveaux de pouvoir. Nous avons besoin du fédéral, de la Flandre, de la Communauté française, pour trouver des solutions. Tous ces niveaux de pouvoir sont présents sur notre territoire. Maintenant, il faut que nous arrivions à faire fonctionner cela. Mais il faut que les autres niveaux de pouvoir, le fédéral, la Flandre, jouent le jeu aussi.

Ce n'est pas toujours le cas ?

Il faut que chacun ait conscience que ce qui réussit à Bruxelles profite à tout le monde. Cela impose que nous, Bruxellois, nous prenions nos responsabilités mais aussi que chacun des autres niveaux de pouvoir le fasse aussi. Durant la première année de la législature, il a fallu qu'on affine la relation entre niveaux de pouvoir. Et, c'est vrai, le climat n'a pas toujours été serein. Il faut que ça change.

Par exemple, le gouvernement fédéral a quelque peu précisé, son tax shift, vendredi. En concertation avec les Régions ?

Non. D'abord, il n'y a pas de texte, on n'en est qu'aux intentions. Mais il y a clairement un problème de méthode. Je peux comprendre, c'est le jeu politique, qu'on annonce un objectif mais, quand on va discuter des modalités de mise en œuvre, il faudra une concertation avec les autres niveaux de pouvoir. Sinon on va de nouveau courir derrière les informations et les simulations.

Autre dossier qui impose la concertation avec le fédéral : Beliris, l'enveloppe de 125 millions octroyée à Bruxelles, pour son statut de capitale. Il faut que le fédéral et Bruxelles s'entendent sur les projets retenus. Cela traîne ?

On est en retard, ça, c'est certain.

Pourquoi ?

Didier Reynders (NDLR : qui a la responsabilité de Beliris) doit travailler avec des partenaires qui ne sont pas les meilleurs amis de Bruxelles. La N-VA aimerait réorienter Beliris au bénéfice du fédéral. Pour nous, il n'est pas question de suppléer au désinvestissement du fédéral dans ses institutions.

La N-VA veut utiliser Beliris pour renflouer les institutions culturelles fédérales ?

C'est déjà le cas mais il y a une limite. On soutient par exemple depuis des années Bozar et la Monnaie mais, avec ces deux institutions, on a développé de véritables projets citoyens bruxellois. Ici, certains imaginent plutôt que l'argent qu'ils n'ont pas, ils vont aller le pêcher chez les autres. Cela, ça ne va pas !

C'est la N-VA qui bloque ?

En tout cas, le gouvernement bruxellois a rentré ses priorités. Nous sommes bien conscients qu'il faut réorienter Beliris vers les grands projets, notamment en matière

de mobilité. Cela mettra chacun à l'aise : on est tranquilles, on se met d'accord sur de grands objectifs, on ne doit pas chaque fois renégocier, sinon à la marge. Cela permettra d'éviter que certains veuillent faire des économies sur le dos de Bruxelles.

Il y a urgence pour négocier les nouveaux projets ?

Didier Reynders est bien conscient qu'il y a un petit souci, je pense que des initiatives vont être prises. D'ici la fin de l'année, ça doit en tout cas être décidé. Mais, c'est vrai, c'est une négociation à mener. Sous la précédente législature, Laurette Onkelinx a eu la paix royale dans sa gestion de Beliris. Ici, Didier Reynders n'a pas la même latitude, il a la N-VA qui veut s'en mêler. Je pense notamment qu'Elke Sleurs souhaite ce que soit Bruxelles qui finance la nouvelle aile d'art moderne des Musées royaux des Beaux-Arts.

La véritable urgence du moment, c'est l'accueil des demandeurs d'asile, puis des réfugiés ?

Là aussi, c'est un exemple criant de la nécessité que les différents niveaux de pouvoir se parlent. Première urgence : les personnes qui arrivent à l'Office des Etrangers et doivent passer la nuit dehors. Nous ne pouvons pas assumer seuls leur accueil. D'autant que l'hiver arrive, et que nous allons aussi devoir ouvrir nos dispositifs pour les sans-abri. Je répète : nous ne pouvons pas faire face à tout cela seuls. Nous ne pouvons pas suppléer le fédéral pour les migrants sans obérer nos capacités d'accueil pour les sans-abri.

Là, vous parlez de l'accueil des candidats à l'asile, le prochain défi est celui de l'intégration des réfugiés ?

Et là, il faut un plan national de répartition. Sinon, Bruxelles aura une charge démesurée à supporter. C'est un devoir moral de veiller à la juste répartition. Sans ça, chacun va dire « ah non pas chez moi ».

Comme Rudy Demotte ?

Bruxelles prendra sa part. Mais nous ne pouvons pas prendre plus que notre part. Nos écoles sont déjà saturées, on manque de places à l'horizon 2020.

Le MR insiste surtout sur la nécessité de rendre le parcours d'intégration obligatoire ?

C'est prévu dans notre accord de majorité. Mais c'est très complexe : nous devons pour cela mettre au point un parcours bruxellois, c'est-à-dire bicommunautaire, négocié entre francophones et néerlandophones. Ensuite, on veut rendre obligatoire le premier contact et la phase d'apprentissage de base d'une des deux langues. Mais avant de le rendre obligatoire, il faut pouvoir offrir ce parcours à tout le monde, ou resserrer ceux à qui on le demande, sinon ce sera impayable.

Quid de vos relations avec la Flandre ? Où en est la communauté métropolitaine ?

J'en ai encore discuté lors de la visite d'Etat en Chine avec Geert Bourgeois. Il m'a dit « tu sais ce que je pense » mais il m'a confirmé qu'il ne s'y opposera pas. Ce qui lui pose problème, c'est la personnalité juridique que nous proposons de donner à la communauté métropolitaine. Ceci dit, avec la Flandre, on avance sur les collaborations concrètes en matière de mobilité et d'emploi. Et là, la N-VA est dans un schéma un peu schizophrène : ce n'est pas évident pour eux de négocier avec les Bruxellois mais, en même temps, ils ont besoin de Bruxelles. Surtout, tout le monde économique flamand, Voka en tête, pousse à ces collaborations. Ils se rendent

compte que, d'un point de vue rationnel, c'est indispensable. Mais cela reste difficile au niveau de l'image. Ceci dit, ce sont des pragmatiques !

Le PS change de stratégie de communication et veut davantage faire savoir qu'il agit dans les Régions.

Oui je sais que c'est une des analyses qui est faite, je n'ai pas de problème avec ça. Donc, oui, on va communiquer davantage, mais pas sur des choses qui ne sont pas avérées. Ceci dit, une série de projets concrets avancent, ce sera donc plus facile d'être plus offensif.

La mobilité, c'est l'un des défis majeurs pour Bruxelles ?

Oui ! Par rapport à l'emploi, c'est devenu un critère important. Les taux de vacance de bureaux sont les plus bas là où on a un vrai nœud de communications. On a longtemps dit que le critère majeur d'installation des entreprises, c'était la fiscalité. C'est faux, c'est la mobilité ! C'est un changement qui s'opère très nettement. C'est une perte d'argent énorme, les embouteillages.

Que peut faire la Région ?

On consacre 30 % du budget régional à la mobilité, pour la Stib et les voiries. On a une série de projets d'extension et de création de lignes, de renforcement de fréquences, d'achat de matériel. Le taux de fréquentation du réseau de la Stib explose. Ce sont surtout les Bruxellois qui ont changé leurs habitudes.

Le gouvernement veut prolonger le métro vers le Nord. Mais, avec les règles comptables européennes, il devient très difficile de mener ce genre de projets, non ?

Si ! Il faut trouver une solution sans ça l'investissement public ne sera plus possible pour les grands chantiers. On ne veut pas se retrouver dans les mêmes difficultés que Liège avec son tram. Ceci étant, la Flandre a le même problème, ce sera un allié de poids dans les discussions que nous devons avoir.

Quelles pistes suggérez-vous ?

Ce n'est pas simple, tout le milieu bancaire phosphore ! On pourrait imaginer de permettre pendant un, deux, trois ans, à une entité, selon ses besoins d'investissements, d'augmenter sa dette mais, pour ça, il faut une coordination entre niveaux de pouvoir. Puis, il faut trouver un modèle accepté par l'Europe, entre l'investissement public pur et le partenariat public/privé.

Un partenariat public/privé pour le métro bruxellois ?

Oui ! C'est une piste que nous explorons.

Ce serait une première ?

Oui ! Mais le dernier projet de métro remonte !

Si le privé assume sa part de risque, l'Europe dira oui ?

Oui. Mais il faut voir comment on peut amener le privé dans le projet, pour qu'il puisse s'y retrouver mais sans privatiser. La privatisation est une ligne rouge à ne pas franchir.

Cela ne suffira pas à résoudre le problème de mobilité ?

Non. On doit agir avec les autres niveaux de pouvoir : le fédéral pour l'offre ferroviaire, la Flandre pour le Ring.

Jacqueline Galant a annoncé un renforcement de l'offre SNCB ?

Des petits trucs, sauf qu'il n'y a pas de financement. Donc, non, l'offre est toujours la même. En termes d'investissements, rien n'est prévu non plus. Silence radio. Je rencontre prochainement Jacqueline Galant, j'espère que j'aurai des réponses.

Quid du Ring ?

Il faut travailler avec la Flandre sur leur projet non pas d'élargissement mais d'optimisation du Ring. L'idée, c'est de travailler sur les sorties, de séparer le trafic au long cours du trafic des gens qui ne font qu'un ou deux kilomètres sur le Ring. C'est là que se jouent les ralentissements. Cela changerait beaucoup.

Et sur son territoire, que peut faire la Région ?

Investir dans les parkings de dissuasion. Vous savez, le parking de dissuasion au parking C, ce n'est pas pour le foot qu'on le fait hein ! L'objectif c'est qu'à partir de ce parking, on puisse arriver facilement au centre-ville. Via une prolongation du métro, un ascenseur ou une sorte de tapis roulant menant jusqu'au terminus actuel. Ce seront quelques milliers de voitures en moins qui entrent dans la ville.

D'autres projets ?

La place du vélo est une de nos priorités avec notamment la Petite Ceinture Vélo.

La piste cyclable sur la Petite Ceinture ?

Oui on va la faire ! On a longtemps considéré que les transports en commun et le vélo c'étaient des trucs de bobos. C'est fini ça ! De plus en plus de gens sont convaincus. On veut aussi développer l'offre de vélos électriques.

Autre dossier de la rentrée : Uber et le secteur des taxis.

Chez Uber, ils ont des moyens colossaux en matière de communication. J'ai dit aux taxis : « apprenez à communiquer parce qu'aujourd'hui, la mauvaise image c'est vous ». Ceci dit, au début, Uber incarnait la modernité ; quand on critiquait, on se faisait traiter de ringard. Maintenant, le vent tourne un peu pour Uber. Le vrai débat que pose Uber c'est celui du modèle social, à discuter aux niveaux fédéral et européen. Mais cela ne nous dispense pas, nous, de travailler sur la modernisation du secteur des taxis.

« Modernisation » ?

Oui, le secteur des taxis doit balayer devant sa porte. Il faut plus de transparence, donner la possibilité de payer par carte, avoir des tachymètres digitaux... Que le secteur des taxis retrouve une meilleure image auprès des clients ! C'est le but de notre réforme. Je leur ai dit «: « ne rien faire, c'est vous tuer ».

Métro: «Le partenariat avec le privé étudié»

La mobilité, c'est l'un des défis majeurs pour Bruxelles ?

Oui ! Par rapport à l'emploi, c'est devenu un critère important. Les taux de vacance de bureaux sont les plus bas là où on a un vrai nœud de communications. On a longtemps dit que le critère majeur d'installation des entreprises, c'était la fiscalité. C'est faux, c'est la mobilité ! C'est un changement qui s'opère très nettement. C'est une perte d'argent énorme, les embouteillages.

Que peut faire la Région ?

On consacre 30 % du budget régional à la mobilité, pour la Stib et les voiries. On a une série de projets d'extension et de création de lignes, de renforcement de fréquences, d'achat de matériel. Le taux de fréquentation du réseau de la Stib explose. Ce sont surtout les Bruxellois qui ont changé leurs habitudes.

Le gouvernement veut prolonger le métro vers le Nord. Mais, avec les règles comptables européennes, il devient très difficile de mener ce genre de projets, non ?

Si ! Il faut trouver une solution, sans ça l'investissement public ne sera plus possible pour les grands chantiers. On ne veut pas se retrouver dans les mêmes difficultés que Liège avec son tram. Ceci étant, la Flandre a le même problème, ce sera un allié de poids dans les discussions que nous devons avoir.

Quelles pistes suggérez-vous ?

Ce n'est pas simple, tout le milieu bancaire phosphore ! On pourrait imaginer de permettre pendant un, deux, trois ans à une entité, selon ses besoins d'investissements, d'augmenter sa dette mais, pour ça, il faut une coordination entre niveaux de pouvoir. Puis, il faut trouver un modèle accepté par l'Europe, entre l'investissement public pur et le partenariat public/privé.

Un partenariat public/privé pour le métro bruxellois ?

Oui ! C'est une piste que nous explorons.

Ce serait une première ?

Oui ! Mais le dernier projet de métro remonte !

Si le privé assume sa part de risque, l'Europe dira oui ?

Oui. Mais il faut voir comment on peut amener le privé dans le projet, pour qu'il puisse s'y retrouver mais sans privatiser. La privatisation est une ligne rouge à ne pas franchir.

Cela ne suffira pas à résoudre le problème de mobilité ?

Non. On doit agir avec les autres niveaux de pouvoir : le fédéral pour l'offre ferroviaire, la Flandre pour le ring.

Jacqueline Galant a annoncé un renforcement de l'offre SNCB ?

Des petits trucs, sauf qu'il n'y a pas de financement. Donc, non, l'offre est toujours la même. En termes d'investissements, rien n'est prévu non plus. Silence radio. Je rencontre prochainement Jacqueline Galant, j'espère que j'aurai des réponses.

Quid du ring ?

Il faut travailler avec la Flandre sur leur projet non pas d'élargissement, mais d'optimisation du ring. L'idée, c'est de travailler sur les sorties, de séparer le trafic au long cours du trafic des gens qui ne font qu'un ou deux kilomètres sur le ring. C'est là que se jouent les ralentissements. Cela changerait beaucoup.

Et sur son territoire, que peut faire la Région ?

Investir dans les parkings de dissuasion. Vous savez, le parking de dissuasion au parking C, ce n'est pas pour le foot qu'on le fait, hein ! L'objectif, c'est qu'à partir de ce parking, on puisse arriver facilement au centre-ville. Via une prolongation du métro, un ascenseur ou une sorte de tapis roulant menant jusqu'au terminus actuel. Ce seront quelques milliers de voitures en moins qui entrent dans la ville.

D'autres projets ?

La place du vélo est une de nos priorités avec notamment la Petite Ceinture Vélo.

La piste cyclable sur la Petite Ceinture ?

Oui, on va la faire ! On a longtemps considéré que les transports en commun et le vélo, c'étaient des trucs de bobos. C'est fini, ça ! De plus en plus de gens sont convaincus. On veut aussi développer l'offre de vélos électriques.

Autre dossier de la rentrée : Uber et le secteur des taxis.

Chez Uber, ils ont des moyens colossaux en matière de communication. J'ai dit aux taxis : « Apprenez à communiquer parce qu'aujourd'hui, la mauvaise image, c'est vous. » Ceci dit, au début, Uber incarnait la modernité ; quand on critiquait, on se faisait traiter de ringard. Maintenant, le vent tourne un peu pour Uber. Le vrai débat que pose Uber, c'est celui du modèle social, à discuter aux niveaux fédéral et européen. Mais cela ne nous dispense pas, nous, de travailler sur la modernisation du secteur des taxis.

« Modernisation » ?

Oui, le secteur des taxis doit balayer devant sa porte. Il faut plus de transparence, donner la possibilité de payer par carte, avoir des tachymètres digitaux... Que le secteur des taxis retrouve une meilleure image auprès des clients ! C'est le but de notre réforme. Je leur ai dit : « Ne rien faire, c'est vous tuer. »

Le stade et le musée : « ça avance »

Rudi Vervoort se montre par ailleurs optimiste quant à l'état d'avancement de deux dossiers emblématiques.

Sur le stade national, *« les demandes de permis vont être déposées. On sait que c'est un dossier délicat, mais c'était la seule option crédible si on voulait être prêt pour l'Euro 2020. Il y aura des recours, mais le promoteur assure que cela ne compromet pas le calendrier »*. Au passage, il ne manque pas d'égratigner le gouvernement fédéral. *« Le jour où on inaugurer le stade, ils seront les premiers à se pousser au premier rang devant les photographes. Mais ils n'auront pas levé le petit doigt, pas mis un franc. »*

Sur le musée d'art contemporain, prévu à l'emplacement du garage Citroën, le ministre-président assure que *« la vente fait l'objet d'engagements écrits réciproques. Il reste à régler les aspects liés à la pollution des sols, à la fois pour le site où se réinstallera Citroën et pour le site du futur musée »*. Quant aux collections qui pourraient y être exposées, Rudi Vervoort assure *« avoir une idée précise »*, qu'il ne veut pas révéler. Mais il confirme au passage qu'il n'y a, sur ce point (non plus) aucune discussion avec Elke Sleurs.

La Région va soutenir des projets des acteurs culturels bruxellois

Rudi Vervoort vient de rencontrer les acteurs culturels bruxellois. *« Oui, cela fait suite à une première rencontre qui a eu lieu en janvier, au Musée d'Ixelles, avec une série*

de ministres et depuis, plus rien. » Pour rappel, la culture n'étant pas (encore) régionalisée, la Région bruxelloise n'est pas compétente en la matière. Qu'à cela ne tienne, le ministre-président se montre pragmatique. « On doit soutenir l'enthousiasme du terrain. Les acteurs culturels francophones et néerlandophones veulent travailler ensemble ? Très bien, la Région peut les aider. » Pour contourner l'obstacle institutionnel, Rudi Vervoort utilise la compétence « soutien aux événements », régionale celle-là. « Il y a l'émergence d'une vraie dynamique bruxelloise, qui dépasse le clivage entre les Communautés. Cela émane d'un ensemble d'acteurs, des petits mais aussi des grands, comme le KVS, Bozar, la Monnaie... »

Le chef du gouvernement bruxellois assure qu'il agit en concertation avec les Communautés et leurs ministres de la Culture (Sven Gatz et Joëlle Milquet), lesquels n'ont, pour l'heure, rien trouvé à redire. Le ministre-président entend surtout démontrer qu'un peu de pragmatisme permet beaucoup de choses. « Faisons en sorte que la tuyauterie ne soit jamais un frein à ce qui se passe à Bruxelles. » Si c'est une fois de plus cette nouvelle identité bruxelloise qui s'exprime ? « Oui. Il est d'ailleurs indispensable, si on veut qu'elle soit positive, qu'elle se structure d'abord autour de la culture. Mais elle est là, on le voit dans les rues et les quartiers. Djihad, la pièce d'Ismaël Saïdi, c'est de la culture bruxelloise ! »

Le premier bilan de l'équipe Vervoort

5 juin 2015 par admin

«Le Soir» s'est replongé dans la déclaration de politique régionale et tire le bilan de la 1^{re} année du gouvernement.

Le 5 juin 2014, à 16h30, les alliances régionales sont scellées: PS/CDH en Wallonie et à la Communauté française; PS/FDF/CDH/VLD/SP.A/CD&V à Bruxelles. Depuis, l'attention médiatique s'est le plus souvent portée sur le fédéral. Est-ce à dire que les entités fédérées tournent au ralenti, ronronnent, sans projet?

Nous avons dressé la liste de ces engagements, parfois très larges et globaux, parfois très précis et nous avons évalué le degré d'avancement de chacun d'entre eux. Un tableau de bord de l'action gouvernementale à découvrir ci-dessous.

Le tableau de bord

Mode d'emploi

Pour chaque gouvernement, un document reprend: 1-l'ensemble des mesures avec leur état d'avancement (vert pour "réalisé", jaune pour "commencé", orange pour "pas encore commencé", rouge pour "abandonné"); 2-le bilan (le nombre de mesures abandonnées, pas encore commencées, commencées ou réalisées et le total); 3-uniquement les mesures abandonnées; 4-uniquement les mesures pas encore commencées; 5-uniquement les mesures commencées; 6-uniquement les mesures réalisées. Vous pouvez naviguer au sein de ces mesures en "scrollant" avec la molette de votre souris ou via la barre verticale située à gauche du document.