

"Bloquer les navetteurs coûtera très cher à Bruxelles. La Région est quasi en faillite et s'ils ne font pas attention, ils n'auront plus de moyens pour investir"

La Libre - Adrien De Marneffe – 21/02/2022

Extraits. Article complet réservé aux abonnés.

<https://www.lalibre.be/belgique/mobilite/2022/02/21/bloquer-les-navetteurs-coutera-tres-cher-a-bruxelles-la-region-est-quasi-en-faillite-et-sils-ne-font-pas-attention-ils-nauront-plus-de-moyens-pour-investir-WGRB2GUJ7VHLPMPPE7QN3I3ODIE/>

Bruxelles entend limiter le trafic automobile dans ses quartiers.
Mais quel est le point de vue des employeurs wallons et flamands?

La mobilité dans Bruxelles et ses abords constitue un enjeu économique majeur pour les régions qui l'entourent. "Il y a 350 000 navetteurs qui se rendent chaque jour à Bruxelles, dont plus de 60 % viennent de Flandre. Bruxelles doit rester accessible par tous les moyens de transport, en y incluant les transports en commun mais aussi les voitures, assène Eric Laureys, porte-parole du Voka, l'organisation patronale flamande. Bruxelles n'est pas une île, c'est la capitale du pays, de l'Europe et elle a besoin de ses navetteurs. Nous ne sommes pas en soi contre les projets de la ministre bruxelloise de la Mobilité, Elke Van den Brandt, et son plan Good Move, qui rend la ville plus agréable à vivre. Il est bon que Bruxelles investisse. Les autres Villes flamandes sont d'ailleurs plus avancées en la matière, notamment pour les infrastructures cyclistes. Mais il faut un équilibre."

Récemment, l'annonce par la ministre du dépôt d'un permis pour transformer la fin de l'autoroute A12 (l'ancienne autoroute d'Anvers) en "boulevard urbain" de deux fois deux bandes, sans parking de dissuasion, a crispé en Flandre.

"L'équilibre n'est plus là"

La ministre flamande de la Mobilité, Lydia Peeters (Open VLD), a même annoncé de possibles actions en justice. "Quand Elke Van den Brandt annonce être contre le parking de dissuasion à l'entrée de l'A12 (Ndlr, la ministre nuance), ça ne va pas car l'équilibre n'est plus là. On ne peut pas prendre des mesures anti-voitures et à la fois annuler les alternatives", ajoute le Voka, qui réclame également des avancées sur le dossier de l'élargissement du ring, pour faire face à l'augmentation du trafic autour de la capitale. La Région bruxelloise s'y oppose et veut une "co-construction" avec la Flandre. "Pour nous, ce qui doit se faire, c'est une coopération entre la Flandre et Bruxelles, sur le ring. Un ring plus accessible et sécurisé bénéficiera aussi aux Bruxellois, par exemple pour se rendre à Jette. Bruxelles joue un jeu politique en bloquant le dossier du ring", souligne Eric Laureys.

L'inquiétude perce également dans le milieu des entreprises du sud du pays. "Un certain nombre d'entreprises wallonnes qui ont des clients à Bruxelles ne vont plus si facilement s'y

rendre à cause de la mobilité difficile, du manque de parking. Cela ne devient plus rentable d'envoyer un collaborateur, sauf si toutes les heures de déplacement sont facturées. Il est évident qu'il y a une moins grande attractivité de Bruxelles qu'avant pour les entreprises. On y perd plus de temps en voiture. Le train est intéressant, mais, si vous vous déplacez entre plusieurs réunions, c'est plus compliqué, ajoute Olivier de Wasseige, administrateur délégué de l'Union wallonne des entreprises. En outre, Bruxelles prend un profil de plus en plus tertiaire. Or c'est dans ce secteur que le télétravail est le plus facile. C'est tout ce qui tourne autour du business de bureaux, les sandwicheries, l'Horeca, qui a le plus souffert de la crise. La norme post-Covid sera d'un retour de 2 à 3 jours par semaine au boulot plutôt que 5. Ce sera une perte économique énorme pour Bruxelles."

Ces questions de mobilité entraînent des conséquences économiques. "On l'a vu avec Carrefour et Delhaize qui déménagent de Bruxelles vers la Flandre. Bruxelles rate ainsi des emplois et des opportunités de développement économique, reprend Eric Laureys, du Voka. Bien sûr, ce n'est pas uniquement pour des questions de mobilité que les entreprises déménagent. Mais il y a une guerre des talents : si c'est trop dur de se rendre à Bruxelles pour le personnel, les entreprises déménagent. Ça ne sert à rien de bloquer les navetteurs, de les rejeter, sinon ça coûtera très cher à Bruxelles. La croissance économique qu'on amène, c'est aussi des moyens pour investir. La Région bruxelloise est quasi en faillite. S'ils ne font pas attention, ils n'auront plus de moyens pour investir, par exemple dans le métro."

"Le phénomène devrait croître avec le RER"

"C'est désormais parfois plus simple de sortir de Bruxelles pour se rendre à Louvain-la-Neuve que de faire une transversale Woluwe vers la chaussée de La Hulpe. Ce phénomène devrait encore s'accroître quand on aura le RER en Brabant wallon. On réfléchit aussi autrement, avec la visioconférence et les espaces de co-working", fait remarquer Olivier de Wasseige. Il formule une proposition : la généralisation de la taxe kilométrique. "Un système de prélèvement kilométrique intelligent permettrait de mieux harmoniser les déplacements. Malheureusement, on n'arrive pas en Belgique à se mettre d'accord sur un système unitaire. Nous préconisons le prélèvement kilométrique pour l'ensemble du pays et demandons au gouvernement wallon de mettre en place un système similaire à celui que voulait Bruxelles."

En effet, le projet Smart Move prévoit une taxation du véhicule calculée selon la distance parcourue et la cylindrée, qui remplacerait la taxe de circulation. Mais le gouvernement bruxellois, et le PS en particulier, bloque le projet d'Elke Van den Brandt, tandis que la Flandre a tourné casaque. "L'intérêt, il est dans le mot 'intelligence'. Les politiciens wallons nous disent : on a un territoire disparate et on va pénaliser ceux qui vivent dans des zones plus rurales, par exemple en province de Luxembourg, ou un délégué commercial qui doit beaucoup circuler. L'argument est faux ! On peut paramétrer le système pour pondérer le prix kilométrique selon la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail, et selon les heures où on roule. Pour que tout le monde n'entre pas en ville en même temps, conclut Olivier de Wasseige. Ce système serait beaucoup plus juste pour les entreprises et le citoyen. Cela permettrait de trouver plus facilement des collaborateurs prêts à venir travailler à Bruxelles."

"Le nombre d'entreprises à Bruxelles continue d'augmenter année après année"

En 2020, selon Statbel, 1 708 entreprises bruxelloises ont déménagé vers la Flandre. Le flux migratoire est de 531 unités supérieur au nombre de migrations d'entreprises localisées en Flandre qui se sont implantées à Bruxelles (1 177).

Les flux migratoires entre Bruxelles et la Wallonie sont moins importants, mais également déficitaires pour Bruxelles : 751 entreprises wallonnes ont déménagé à Bruxelles tandis que 1 116 entreprises l'ont quittée pour la Wallonie. "Ce constat n'est pas neuf, cette tendance générale dure depuis des années, mais il faut le contextualiser. En effet, ces chiffres ne sont pas particulièrement inquiétants quand il s'agit de mesurer le dynamisme de l'économie bruxelloise. Le nombre d'entreprises à Bruxelles continue d'augmenter année après année. Il y a donc un vrai dynamisme de création d'entreprises à Bruxelles (114 615 nouvelles entreprises en 2021, 113 195 en 2020, 110 825 en 2019)", nous indique le porte-parole de Barbara Trachte (Écolo), secrétaire d'État à la Transition économique. "Il y a différentes raisons qui expliquent ces départs. Certains patrons évoquent le prix du foncier, la mobilité... Mais une des principales raisons est le besoin de plus d'espace pour se développer : une fois qu'une start-up est créée à Bruxelles, elle veut s'agrandir et s'installe par exemple dans un zoning en Flandre. En ce sens, les autres régions profitent du dynamisme bruxellois en termes de création d'entreprises."

"Si on regarde les chiffres du nombre de Wallons qui vont travailler dans des entreprises basées à Bruxelles, ils sont en augmentation. On avait 125 000 Wallons qui allaient travailler à Bruxelles en 2016. On est à 135 000 en 2020. Alors que le nombre de Bruxellois qui travaillent en Wallonie reste stable, autour de 24 000", ajoute Olivier de Wasseige, administrateur-délégué la Fédération wallonne des entreprises.