

Elke Van den Brandt (Groen): "Les voitures sont obèses et on doit les mettre au régime."

L'Echo – Pauline Deglule - 30 mars 2024

Extraits. Article complet pour les lecteurs inscrits gratuitement à L'Echo.

<https://www.lecho.be/economie-politique/belgique-bruxelles/Elke-Van-den-Brandt-Groen-Les-voitures-sont-obeses-et-on-doit-les-mettre-au-regime/10536484>

La ministre bruxelloise de la Mobilité Elke Van den Brandt (Groen) espère bien rempiler pour continuer à implémenter sa vision de la "ville salon".

En chemin vers le cabinet d'Elke Van den Brandt (Groen), on s'est souvenu de [sa première interview donnée à L'Echo](#). Avec un brin de naïveté et une bonne dose d'optimisme, la néo-ministre de la Mobilité bruxelloise avait annoncé la mise en place d'une **taxation intelligente des véhicules** liés à l'usage plutôt qu'à la possession. La mesure, pourtant énoncée clairement dans l'accord de majorité, avait suscité un tollé. Et surtout, ce projet de réforme fiscale baptisé "**SmartMove**" n'a finalement pas été implémenté, faute d'accord du PS.

Presque cinq ans plus tard, ce souvenir nous conduit à notre première question: est-ce que l'écologiste s'attendait à autant de bâtons dans les roues de la part de ses propres partenaires de majorité? "Ce qui m'étonne sans doute le plus en politique, c'est que **le statu quo représente la norme** tandis que les changements sont quelque chose de plutôt exceptionnels. Or moi, je ne suis pas en politique pour garder les choses telles quelles. Ce qui me motive le matin, c'est de mettre mon projet en œuvre. **Je trouve que pour beaucoup, et peut-être surtout les hommes, le focus est mis sur le maintien au pouvoir plutôt que la mise en œuvre d'idées.**"

Lancée, la ministre Van den Brandt nous déballe son projet de ville. "On doit la penser comme un salon plutôt qu'un couloir. Cela doit être un lieu de rencontres, agréable, avec beaucoup de fonctions, et pas seulement un couloir de déplacement. **La ville-salon nécessite des changements qui commencent par la mobilité, mais la mobilité n'est pas un objectif en soi.** Ce qui compte, c'est comment on organise l'espace public, ce qu'on va faire dedans, comment on y ajoute des arbres, des pistes cyclables et des aires de jeux."

Un sujet qui semble toujours crispier davantage la population, fait-on remarquer. L'écologiste relativise ce constat en prenant l'exemple des "pistes cyclables covid" et de la Ville 30, qui avait suscité des débats tendus lors de son implémentation en 2021. "Je me souviens de la piste cyclable rue de la Loi qui allait tuer Bruxelles. Aujourd'hui, on me demande encore de l'élargir parce qu'il manque de l'espace. Cela a pris plus de temps pour voir les résultats de la Ville 30, mais on a de moins en moins de morts sur nos routes. **L'enjeu principal était la sécurité routière, mais j'ai aussi beaucoup de réactions positives sur la pollution sonore, qui a été réduite par deux.**"

Regagner de l'espace public, on achète. Si ce n'est qu'à Bruxelles, les squares et les piétonniers se retrouvent rapidement dans un état de saleté lamentable, avec un mobilier urbain délabré. La propreté en général est un enjeu à Bruxelles, admet la ministre Van den Brandt, qui rappelle que toute une série de réformes sont en cours d'implémentation. Et qu'il s'agit d'une responsabilité collective. "Pour moi, cela passe aussi par la notion d'ownership qui manque sur l'espace public. **Quand les gens sortent de chez eux, il faut leur donner le**

sentiment que leur quartier leur appartient et qu'ils en sont responsables. Cela passe aussi par de jolis espaces publics que l'on doit continuer à mettre en place."

Réformer sans tabous

Ne devrait-on pas écouter la Conférence des bourgmestres qui propose de **rapatrier tout le nettoyage des voiries vers les communes, pour éviter le ping-pong perpétuel avec la Région?** "Avoir des voiries locales et d'autres régionales, cela n'aide pas pour l'efficacité. Mais cela fait partie d'un débat plus large, sans tabou, sur les structures bruxelloises où l'on doit dire pour chaque compétence si c'est mieux fait à un niveau régional ou local. **Doit-on vraiment avoir 19 communes avec leurs propres plans, services, actions?** En matière de mobilité, le taux de conflit avec les communes ne permet pas d'avoir une politique cohérente et efficace."

On acquiesce à moitié, étant donné que les prestations offertes par la Région ne donnent pas toujours envie de déforcer les pouvoirs locaux... "Cela vaut dans les deux directions. La Région doit aussi prendre ses responsabilités", affirme la ministre Groen, qui rappelle que plein d'organismes ont été créés, sans que cela ait toujours du sens. Elle cite l'exemple du Port de Bruxelles, de la SAU et de Citydev, tous responsables en matière de foncier. **Selon elle, la Région ne pourra faire l'impasse d'une simplification allant au-delà du seul débat avec les communes.**

"C'est aussi un débat avec les Communautés et un débat intra-régional. Tout le monde devra sortir de ses tabous. **Pas mal d'études ont été faites, il faut maintenant du courage politique pour s'y mettre plutôt que de râler les uns sur les autres.** J'ai toujours essayé de ne pas me cacher derrière les communes. J'ai eu des conflits avec certaines, mais bien collaboré avec d'autres. Mais c'est vrai que tout prend du temps et de l'énergie à Bruxelles. **Quand je parle avec mes homologues parisiens qui obtiennent des permis en quelques mois... Pour moi, ce sont des années, cela ralentit tout, cela n'aide pas à instaurer une bonne dynamique.**"

La [formation d'un prochain gouvernement](#) sera, selon elle, l'occasion de mettre des réformes sur la table. "La situation budgétaire est tellement difficile que l'on n'a plus le luxe d'être inefficaces. Il faudra bien orienter les moyens. **Mais le débat dépasse Bruxelles. On produit 20% de la richesse du pays, qui repart en partie en périphérie.** C'est un transfert dont la Flandre ne parle jamais, alors que si l'on faisait comme à Berlin, où l'on paie une partie des impôts en fonction du lieu de travail, on refinancerait déjà Bruxelles en partie."

On coupe [l'éternel débat fiscal](#) pour rebondir sur les lenteurs de permis. Est-ce la cause du manque de places ou grands axes réaménagés ces dernières années? La ministre énumère les projets en cours de mise en œuvre, de la [place Saintelette](#) à Meiser. "Il y a des permis de l'ancienne législature que l'on clôture maintenant comme les pistes cyclables de la Petite Ceinture et des permis de cette législature qui seront inaugurés par mon successeur. Cela prend toujours du temps."

Et de citer un contre-exemple positif: [le nouveau tram de Neder-over-Heembeek](#), dessiné en début de mandat et inauguré en automne 2024. "Ville de Bruxelles, Région, Stib: tous les nez étaient tournés dans la même direction, ce qui a permis une mise en œuvre en six ans. Mais c'est exceptionnel", déplore la ministre, qui cite ensuite **le réaménagement de l'avenue Charles Quint**, où les communes concernées viennent toutes avec des demandes diverses.

Même chose pour [le tram de Tour & Taxis](#) avec l'opposition de Molenbeek au réaménagement de la rue Picard. Quid de [l'avenue de la Toison d'Or](#) qui devait faire l'objet

d'un profond lifting? "Le permis doit être exécuté par Beliris, mais il y a un recours d'Interparking et de quelques commerçants. **C'est dommage parce que c'est un endroit qui mérite mieux que d'être un grand parking.**"

Malgré tout, l'écologiste confirme vouloir rempiler au même poste. **"Le plan de mobilité est fait pour dix ans. On a fait la moitié avec des résultats comme l'amélioration du réseau cyclable, mais ce n'est pas fini.** Pareil pour la rénovation des trottoirs. On a augmenté de 15% l'offre de transports en commun, et il faut encore investir. Je veux continuer parce qu'il y a encore tellement de potentiel à mettre en œuvre à Bruxelles. C'est le mandat que j'espère obtenir des électeurs."

Véhicules trop larges

Et si c'est le cas, Elke Van den Brandt prévoit de s'attaquer en priorité à la largeur des véhicules. "C'est une tendance mondiale. Les voitures sont obèses et on doit les mettre au régime. **En ville, on n'a pas besoin d'un pick-up pour transporter une personne. Cela dépasse la largeur des places de stationnement.** Les cyclistes peuvent rouler en contre-sens dans beaucoup de rues à sens unique, mais avec des véhicules de plus en plus larges, cela devient dangereux. Le poids des véhicules a aussi un impact en cas d'accident", souligne l'écologiste, qui attend les résultats d'une étude de faisabilité. "Paris travaille sur les tarifs de stationnement. Il y a d'autres possibilités comme des zones d'interdiction pour les véhicules d'un certain volume. **La fiscalité actuelle prévoit déjà des tarifs différents selon les voitures, mais il faut peaufiner le système pour encourager l'achat de petits véhicules propres.**"

En résumé, l'écologiste considère qu'il faut instaurer, à la place de la taxe de circulation, une taxation kilométrique intelligente faisant en sorte que l'on paie plus si l'on roule plus et vice-versa. Mais qu'il serait intéressant de **conserver la taxe de mise en circulation**, car il s'agit d'un instrument important pour orienter le choix du véhicule, au moment de l'achat. "C'est quelque chose qu'il faut faire au début de législature, pour que les gens s'approprient les changements. **Mais attention à ne pas faire de SmartMove un enjeu budgétaire. C'est un outil de mobilité.** Si l'on se met à rouler à vélo plusieurs fois par semaine, on le ressent alors aussi positivement dans son porte-monnaie. Le but n'est pas de sauver le budget régional!"

Lorsqu'on s'interroge sur l'impact des caisses vides de la Région sur la motivation des ses dirigeants, Elke Van den Brandt évoque Copenhague, citée en exemple par de nombreux partis en matière de mobilité. "Ils étaient presque en faillite et ils ont dû s'interroger sur le mode le moins coûteux pour les gens et pour la ville. Ils ont donc développé un réseau cyclable pour des raisons budgétaires. C'est quelque chose qui peut orienter les débats. **Tous les partis vont devoir être conscients qu'il va falloir faire des choix**", déclare la ministre avant de préciser qu'il n'est pas question de sabrer dans le transport en commun, même si cela représente un sixième du budget régional. "C'est le réseau sanguin qui oxygène les quartiers. Il faut continuer à investir intelligemment. **La Stib doit réaliser des économies, mais sans que l'on touche à l'offre.**"

Cela nous amène évidemment au métro 3. On ne retrouve pas dans la bouche de la ministre le discours des associations remettant en cause son opportunité. Elke Van den Brandt affirme que l'axe nord-sud est bondé et que l'on ne peut plus y augmenter les fréquences des trams, déjà au maximum. Mais pour la suite, elle veut tirer les leçons de [la situation dont elle a hérité sous le Palais du Midi](#). "Même si cela nous coûte six mois en plus, il faut poursuivre

les analyses en sous-sol et bien préparer le dossier pour savoir dans quoi on se lance. **Je défends le métro, mais aller dans le quartier expliquer aux gens pourquoi leur business familial présent depuis plusieurs générations doit se délocaliser, ce n'est pas évident**", confie-t-elle avant d'embrayer sur le financement. "Est-ce qu'on aura des fonds européens? Est-ce que le Fédéral peut augmenter sa part pour ce projet utile aux navetteurs? **On ne peut pas pousser sur le bouton vert et attribuer le marché sans savoir comment financer.** Il nous reste quelques mois pour trouver des solutions."

Good Move: stop ou encore?

Forcément, un bilan de la législature implique de revenir sur l'échec du plan de circulation Good Move à Cureghem (Anderlecht) et l'effet de contagion sur les autres communes. "Je me souviens d'un débat avec une femme qui me disait qu'elle n'avait pas besoin d'un plan de mobilité, mais d'une aire de jeux pour ses enfants. Or, c'était exactement ce qu'on veut faire: créer plus d'espaces publics de séjour, avec des aires de jeux. **La difficulté, c'est d'à la fois prévoir une phase test pour pouvoir modifier ce qui ne fonctionne pas et de parvenir à faire rêver les gens en montrant ce que ça va devenir.** L'utilisation temporaire de ces espaces est cruciale. On va faire en sorte que les projets d'été de Bruxelles en Vacances soient davantage connectés aux réflexions en cours sur l'espace public."

La ministre, qui souligne les bons résultats du plan de circulation dans le Pentagone, avec une baisse de 25% des déplacements en voiture, assure que des dossiers continuent d'être déposés par les communes. "Non, Good Move n'est pas mort. Mais la proximité avec les élections rend les choses difficiles. **L'objectif d'avoir moins de trafic de transit dans les quartiers, moins de bruit et plus d'espaces pour les enfants, c'est quelque chose qui vit encore.** Mais cela demande du dialogue, donc on a prévu plus de flexibilité dans les délais pour les communes et on va mettre à disposition plus de ressources humaines pour accompagner les lancements, comme l'a fait la Ville de Bruxelles avec les stewards dans les rues", fait valoir Elke Van den Brandt, qui énumère **des projets en cours à Ixelles, Saint-Gilles, Forest, Berchem et même à Koekelberg.** "Apparemment, il faut être discret sur cela, mais ils ont déposé un dossier", sourit-elle.

Koekelberg est la commune du président de la Fédération bruxelloise du PS Ahmed Laaouej, qui n'est pas le plus grand supporter – c'est un euphémisme – des politiques de mobilité durable de Van den Brandt. Craint-elle une éventuelle collaboration avec [ce candidat à la ministre-présidence](#)? "C'est vrai qu'il y a une volonté de rester dans le statu quo au PS, mais pas uniquement. À Woluwe-Saint-Pierre, le MR et Les Engagés font une alliance anti-Ecolo pour s'opposer à une piste cyclable sur l'avenue de Tervueren. Ce sera l'un des enjeux de l'élection. Moi, je me présente avec un projet très clair. Si vous voulez poursuivre les changements en mobilité, exprimez-vous par le vote."

Alors qu'on lui demande si elle compte attirer des voix francophones avec ce discours, **Elke Van den Brandt assure qu'elle préférerait un système de listes bilingues.** Ce qui est loin d'être une réalité. En attendant, son combat se fera au sein du collège néerlandophone où l'enjeu sera de rester devant la N-VA avec laquelle elle ne souhaite pas du tout travailler. "J'ai du respect pour [Cieltje Van Achter](#) (la cheffe de groupe N-VA au Parlement bruxellois, NDLR), une femme forte qui connaît ses dossiers. Mais je vais tout faire pour éviter de travailler avec son parti qui a une vision de cogestion pour Bruxelles. Et qui dit que le Vlaams Belang est un parti comme les autres. **Au-delà des enjeux climatiques, Bruxelles est une ville progressiste dont l'esprit d'ouverture et de solidarité fait la richesse.**"

