

Les quatre chantiers ina

L'institutionnel

Une Région trop faible

IMMOBILISME

Monsieur Bruxelles. L'expression colle à Charles Picqué comme une seconde peau. La Région bruxelloise qu'il a largement contribué à faire naître en 88-89 alors que la capitale, mise au frigo, avait loupé le train de la régionalisation de 1980, c'est un peu la sienne. Il l'incarne, entend-on. Cette incarnation, le Saint-Gillois la doit tant à ses nombreux succès électoraux qu'aux longues années passées à diriger l'institution régionale (de 1989 à 1999 puis de 2004 à aujourd'hui). Quel corps lui laisse-t-il ?

"Il est parvenu à maintenir le navire à flot malgré de nombreuses difficultés", note Pascal Delwit, politologue à l'ULB. Le simple fait d'avoir contribué à faire survivre la Région-Capitale est donc à mettre à l'actif de Charles Picqué. Pascal Delwit rappelle que la Région-Capitale ne fut, dès le départ, pas considérée "comme une région à part entière par les élites politiques néerlandophones" qui ont très vite spéculé sur sa disparition pure et simple. Le politologue rappelle aussi les "relations toujours très complexes" entre francophones et néerlandophones à l'intérieur des institutions régionales. Le gouvernement bruxellois doit, il est vrai, associer un grand nombre de partis et donc de points de vue. Cela a même pu conduire à une forme de "paralyse" de l'action régionale, estime Pascal Delwit.

"Charles Picqué incarne aussi le fait que le Parlement bruxellois soit un parlement de municipalistes puisqu'il est lui-même bourgmestre empêché depuis de nombreuses années", relève aussi Caroline Van Wynsberghe, politologue à l'UCL. Cela illustre l'incapacité de la Région bruxelloise à mener un vrai débat sur une articulation plus cohérente entre les compétences régionales et communales". Elle est suivie en cela par Dave Sinardet (VUB). "La plupart des observateurs néerlandophones ne sont pas très enthousiastes vis-à-vis du bilan de Charles Picqué, dit-il. On perçoit un manque de vision globale et de leadership qui est notamment lié à des questions institutionnelles comme le poids des communes". Plutôt sévère, il poursuit la critique des années Picqué: "On a l'impression que Bruxelles sous-exploite des possibilités dont elle dispose déjà. Il y a un trend urbain international qui souhaite notamment donner plus de place aux habitants et moins à la voiture... on dirait que Bruxelles rate des occasions et suit ce trend plutôt que d'en être le moteur".

Une école négligée

Ce relatif immobilisme est toutefois à mettre sur le compte des "relations complexes" entre francophones et néerlandophones. Tous deux "devraient laisser tomber des tabous", estime Dave Sinardet. Celui du pouvoir des communes côté francophone, celui de la communauté métropolitaine qui suscite un blocage côté flamand". Cette structure qui associe les

communes de la périphérie et la Région en fonction de son rayonnement socio-économique est une idée qui illustre "la clairvoyance de Charles Picqué qui l'évoquait dès les années 90", estime Caroline Van Wynsberghe. Cette communauté métropolitaine, inscrite dans la sixième réforme de l'Etat à l'état de coquille vide, "serait pourtant une bonne chose pour Bruxelles et donc pour tout le pays", renchérit Dave Sinardet.

Pascal Delwit identifie quant à lui deux autres faiblesses de ces 24 années de Région bruxelloise. "La loi de financement (qui régit la répartition des recettes de l'Etat entre les entités fédérées, NdlR) reste largement défavorable à Bruxelles", rappelle-t-il. Elle est basée sur les revenus de l'impôt sur les personnes physiques sur le lieu de résidence alors que les ménages aisés ont tendance à quitter Bruxelles et qu'un très grand nombre de navetteurs utilisent la ville tous les jours". L'ulbiste poursuit une compétence qui ne concerne pas la Région mais la Communauté française : l'enseignement. Il déplore "la non-prise en compte par les élites politiques de l'importance de réduire les différences (parfois abyssales) de niveaux entre les écoles de Bruxelles". Résoudre ce problème contribuerait à en résoudre beaucoup d'autres, estime le politologue. Pascal Delwit cite ceux des inscriptions dans le secondaire, du chômage, des ghettos ou encore des discriminations.

M.Co.

L'emploi

La création d'une "bombe sociale"

PARADOXE

Plus de 100 000 chômeurs à Bruxelles. C'est l'un des échecs des différentes politiques mises en place depuis l'arrivée de Charles Picqué à la tête de l'exécutif bruxellois. "Le chômage reste un problème majeur et absolument pas résolu: les tendances sont d'ailleurs encore plus mauvaises pour l'avenir", analyse Olivier Willocx, administrateur-délégué de Beci, l'organisation patronale bruxelloise. Sous l'ère Picqué s'est développé ce qu'on a nommé le paradoxe bruxellois: l'économie de la capitale crée énormément d'emplois, mais très peu profitent à la population locale. "Economiquement, Bruxelles est beaucoup plus florissante qu'en 1989, pourtant une année de pleine croissance mondiale. Maintenant, dans un contexte de forte crise, Bruxelles s'en sort nettement mieux que les deux autres Régions", poursuit Olivier Willocx. D'après lui, 1 000 emplois nets sont ainsi créés par mois à Bruxelles. "C'est gigantesque."

Comment, dès lors, expliquer ce haut taux de chômage (plus de 20%), jugé "catastrophique" et qui touche surtout les jeunes Bruxellois? M. Willocx pointe "plusieurs erreurs successives", comme celle "de croire que le maintien de l'industrie permettrait de sauver des emplois non qualifiés". Autre "erreur": "la non-prise en considération" de la situation de l'enseignement à Bruxelles. "Or on voit que deux tiers des chômeurs n'ont pas de diplôme de secondaires." Enfin, M. Willocx dénonce le manque d'évaluation de "la centaine d'organisations professionnelles" qui assistent les chômeurs à trouver du boulot. "Charles Picqué est un visionnaire, mais il déteste l'évaluation et la sanction. Or un moment, il faut trancher." Beaucoup considèrent que Bruxelles est désormais assise sur "une bombe sociale". "Avec le boom démographique, il faudrait créer une école par mois à Bruxelles. Or on en est à une inauguration par an. Si on rate ce virage, on va avoir un vrai souci. Il est temps qu'on se réveille", conclut le patron de Beci.

A noter que du côté de l'Union des classes moyennes (UCM), on tire aussi la sonnette d'alarme: une PME sur quatre court un risque "élevé" de faillite à Bruxelles. Solution? L'UCM propose la création d'un système "Tante Agathe", un mécanisme d'investissement de proximité dans la capitale.

R.Me.

L'aménagement du territoire

Un urbanisme à courte vue

TERRITOIRE

L'aménagement du territoire occupe évidemment une grande place dans les politiques des grandes villes. Et de ce point de vue, les acteurs de terrain se montrent quelque peu déçus du bilan Picqué. "Ce fut une politique comptable, dictée par le court terme, déconnectée de la réalité des habitants et principalement motivée par le financement de la Région", déplore Mathieu Sonck, le secrétaire général d'Inter-Environnement Bruxelles. La majorité des Bruxellois ne se retrouvent évidemment pas là-dedans."

Pour le responsable d'Inter-Environnement Bruxelles, le problème réside dans la loi de financement mal négociée au départ pour Bruxelles. "Le financement de Bruxelles, explique Mathieu Sonck, est trop basée sur des recettes propres liées à la dynamique immobilière. Et Charles Picqué a toujours eu une position défensive par rapport à cela. Il a mis le paquet sur deux logiques mêlées l'une à l'autre : 1° jouer sur le statut de capitale de Bruxelles pour réclamer des budgets complémentaires et 2° maximaliser la dynamique immobilière. L'immobilier est devenu la deuxième source de financement de la Région: plus de

500 millions sur un budget total de 3 milliards. Il y a eu dès lors comme une alliance objective entre le politique et les promoteurs immobiliers pour renouveler le bâti - et peu importe ce qu'on fait."

C'est cette obsession de ramener de l'argent dans les caisses régionales qui explique, selon Inter-Environnement Bruxelles, l'existence d'un nombre impressionnant de bureaux vides et le fait que le marché ne réponde pas aux besoins sociaux en matière de logements. "Et cela a créé une dualisation de plus en plus grande de la population bruxelloise", conclut Mathieu Sonck.

V.R.

chevés de M. Bruxelles

Copie destinée à Valerie.Bombaerts@ulb.ac.be



Le canal de Bruxelles, ici entre Bruxelles-ville et Molenbeek-Saint-Jean.

La mobilité

Les bouchons, toujours...

ÉTOUFFANT

Charles Picqué en a fait lui-même l'aveu, l'enjeu de la mobilité n'a pas été suffisamment pris à bras-le-corps ces dernières années. "Nous n'avons pas été assez bons", a-t-il noblement admis le mois dernier. Cela n'empêchera pas cette problématique de continuer à catalyser le mécontentement à Bruxelles. Tant du côté des automobilistes, souvent pointés du doigt, que du côté des usagers dits doux de la ville. Touring, par exemple, déplore que jamais la Région bruxelloise n'a mis en application ne fût-ce qu'une des mesures proposées par l'opérateur. Il en va surtout des parkings de dissuasion qui permettraient à nombre de navetteurs de renoncer à leur voiture pour utiliser les transports publics, estime-t-on. Souvent radical quand il s'agit de protéger les intérêts des automobilistes, Touring justifie ce ton très critique par l'absence d'une alternative crédible à la voiture. Alors qu'on ne cesse d'annoncer des retards dans la mise en œuvre du RER, les transports publics semblent dépassés par une demande exponentielle suivant naturellement le boom démographique.

Quelques chiffres donnent le vertige. En 2012, la Stib comptabilisait 350 millions de voyages. Elle en prévoit 400 millions d'ici 2016 et 550 millions à l'horizon 2025 sur base annuelle. Plus de 200000 navetteurs gagnent la capitale chaque jour en voiture nuisant à l'attractivité des transports publics de surface comme à l'usage de vélos. La voiture telle qu'elle envahit Bruxelles ralentit la vitesse et des bus et des trams qui rencontrent sur leur trajet nombre d'obstacles. Bruxelles est indéniablement victime de congestion chronique. Ceci contribuant aussi à miner la qualité de vie des habitants qui déjà poussés dans le dos par les prix de l'immobilier, ont tendance à déménager en Flandre ou en Wallonie.

Mais certaines statistiques donnent espoir. Le cabinet de Brigitte Grouwels (CD&V) ministre en charge de la Mobilité rappelle que fin 2011, 24,3% de l'ensemble des déplacements à Bruxelles se faisaient en transport public. Ce taux était de 15% il y a dix ans. L'automobile perd du terrain, ajoute-t-on avec 37,5% des déplacements en 2010 contre 56,6% en 2000. La part du vélo a par contre augmenté de 1% à 5% des déplacements. Une tendance confirmée au Gracq, l'association de cyclistes. Les usagers quotidiens du vélo sont au nombre de 50000, estime-t-elle. Un nombre qui augmente de 15% par an. On peut sans doute y voir le résultat de la croissance des budgets régionaux consacrés au vélo. Ils ont donné naissance à des pistes cyclables nombreuses. Mais pour Eric Nicolas, responsable du Gracq, la politique régionale n'est pas suffisamment volontariste pour décourager l'usage de la voiture. C'est la densité de la circulation qui insécurise les cyclistes, dit-il. "On a laissé les voiries de quartier à la voiture", ajoute le cycliste qui aimerait voir le trafic automobile quitter les quartiers résidentiels pour les voiries "interquartiers" et les grandes avenues. Il rappelle que 3 déplacements sur 5 font moins de 5 kilomètres à Bruxelles. "Cinq kilomètres, c'est peu", argumente Eric Nicolas. Favorable à tous les types de transport public, il estime qu'il faut que le Bruxellois se débarrasse de son réflexe "voiture".

M.Co.