

# Didier Gosuin «Est-ce qu'on va rester des arriérés de la mobilité?»

## LES PHRASES CLÉS

«Cela fait 40 ans qu'on met la poussière sous les tapis tant à Bruxelles qu'au Fédéral en matière de mobilité.»

«Forcément, ce gouvernement bruxellois fait bouger les lignes, donc il dérange.»

«Sur la fusion des communes bruxelloises, tout doit partir de la volonté des populations.»

## INTERVIEW MARTIN BUXANT

Le jeu de mots vaut ce qu'il vaut, la chanson de Boney M (1976) également, mais on a pensé à Daddy Cool, ce jeudi après-midi, alors qu'on rencontrait Didier Gosuin. Ou plutôt à Dandy Cool. Il est cool, Didier Gosuin. Le viaduc Herrmann-Debroux au cœur de sa (bonne) commune d'Auderghem craque de partout, l'absence de politique de mobilité asphyxie la Région et l'économie bruxelloise va cahin-caha mais, lui, il reste cool.

Et il est classe. Avec sa chemise finement rayée bleue et blanche, pas de cravate, les rayons de soleil qui accentuent les reflets argentés de sa chevelure. Pour un peu, on penserait être à l'interview d'un acteur au Festival de Cannes. Mais nous sommes au dixième étage de la Tour Botanique avec le ministre bruxellois de l'Économie et de l'Emploi (D&E).

«Moi?, Ça va très bien, dit-il en guise d'introduction. On a été un peu secoué ces derniers temps. Le chaos de la politique politicienne de cet été et puis les événements autour du viaduc ont quand même chamboulé le travail, mais ça va très bien.» On lui demande une radioscopie de Bruxelles, jour l, heure H. «Je pense que Bruxelles va mieux qu'avec les gouvernements précédents. Ce gouvernement-ci a changé les paradigmes: pendant cinq législatures on a travaillé à créer cette Région bruxelloise. Et ce projet s'essouffait, je ne renie rien, j'y ai participé avec d'autres. Mais aujourd'hui, on a une équipe qui a rebattu les cartes.»

On se permet d'avalier une gorgée de café de travers. Et on souffle que, niveau mauvaise gestion du chapitre de la mobilité, ce gouvernement bruxellois-ci n'a pas grand-chose à envier à ses prédécesseurs.

Didier Gosuin ne partage pas notre constat (c'est un euphémisme). «Mais on est le premier gouvernement qui se lance dans un état des lieux en profondeur des ouvrages d'art et des infrastructures en Région bruxelloise! Jusqu'ici, les gouvernements fermaient les yeux et mettaient des rustines. Ici, on veut y voir clair. Enfin. Évidemment puisqu'on fait un diagnostic des infrastructures, on fait face à des problèmes. La manière la plus pratique de fonctionner, c'est de mettre la poussière sous les tapis. C'est ce qu'on a fait dans l'État belge depuis 40 ans.» «Je ne vais pas faire les responsabilités: les Bruxellois ont également mis leur poussière sous les tapis mais exonérer l'État belge de responsabilité dans la politique de mobilité, ce serait aberrant. Ces infrastructures, on les a héritées du Fédéral et parfois on ne sait même pas quand ni comment elles ont été construites. On n'a pas les données techniques de départ.»

Mauvaise gestion à tous les étages, donc. Gosuin prolonge: «À côté de cela, il y a les blocages idéologiques. Ou bien c'est tout à la bagnole ou bien c'est tout au vélo et les bagnoles, on les tire comme des pigeons. Or bien, à un moment donné, ça a été tout au tram, et rien pour le métro. Aujourd'hui, on a relancé le dossier du métro à Bruxelles mais on constate les mêmes blocages de l'État fédéral. Les investissements de la SNCB? Mais en 1989, on nous jurait que les premières lignes RER seraient actives en 2002! Aujourd'hui, Bellot nous annonce probablement 2030...»

Il pose ça là: «Un État qui est incapable d'organiser des liaisons ferroviaires vers sa capitale, son cœur économique, 920.000 travailleurs quotidiens, est-ce un État?»



«Arrêtons ces viaducs, ces autoroutes qui finissent en entonnoirs dans la ville.»

porte vers cette taxation intelligente mais si on n'a pas cela, on aura des péages et on sera dans une logique de châteaux forts mopenigeux!»

Porter une autre fiscalité automobile et, à côté de cela, limiter les entrées de véhicules dans Bruxelles. «Il y a trop de voitures qui entrent dans la ville. Point, je ne suis pas contre la voiture, je ne suis pas un ayatollah du vélo mais objectivement, est-ce que toutes ces voitures sont nécessaires? Non. Sur les 25.000 voitures qui entrent chaque jour à Bruxelles, il y a 40.000 places vides à bord. Alors, est-ce qu'on est vraiment des incapables du covoiturage? Est-ce qu'on va rester des arriérés de la mobilité? Est-ce qu'on ne peut pas enfin être performant? Arrêtons aussi ces viaducs, ces autoroutes qui finissent en entonnoirs dans la ville. Je sais que ce n'est pas facile de dire cela. Le Belge, il a sa voiture chevillée au corps et au cœur.»

Parce que, outre la santé qui en prend un coup, la congestion automobile a aussi un impact sur l'économie bruxelloise. Le vice-premier ministre Kris Peeters (CD&V) a indiqué cette semaine que des entreprises venaient lui faire part de leur volonté de quitter Bruxelles à cause de la mobilité chaotique.

Il répond: «Je vais le dire de manière nuancée: il est possible que des entreprises se déplacent pour des raisons de mobilité comme il est possible que des entreprises se déplacent par manque de surfaces disponibles. Cela étant dit, regardez le solde net d'entreprises créées. Il n'y a pas de désertification économique de Bruxelles, bien au contraire. On a davantage d'entreprises qui se créent qu'au départ. Le solde net est plus de deux fois supérieur aujourd'hui à celui de 2004.» Kideau sur ce chapitre, donc.

## On n'est pas contre la fusion des communes

Et on ouvre un dossier. Un sensible. Celui de la fusion des communes bruxelloises. C'est son bourgmestre faisant fonction à Auderghem, Christophe Magdalins, qui a pris tout le monde de court en suggérant une fusion entre Auderghem et Watermael-Boitsfort. Didier Gosuin: «Je n'étais pas informé mais je trouve salutaire qu'une jeune génération puisse émettre des propositions innovantes. On n'est pas contre les fusions dès le moment où la fusion part de la base et répond aux demandes de la population.»

Là, on lui dit que la fusion des communes bruxelloises, c'est l'alpha et l'oméga de son parti ennemi la N-VA. Et que dans la bouche d'élus D&E, la proposition relève du cocasse. Il s'agace: «Mais eux c'est une fusion brutale imposée du haut qu'ils veulent! La N-VA se fiche de la manière dont Bruxelles est gérée; ils veulent affaiblir le poids francophone à Bruxelles et qu'on entre dans la cogestion de Bruxelles par la Flandre et la Wallonie. Évidemment, s'il n'y a plus qu'une seule structure, ça leur simplifie la vie dans leurs projets. Nous nous inscrivons dans une démarche proche du citoyen en phase avec sa volonté et ses aspirations. Franchement, si les communes veulent mutualiser des services, pourquoi pas? Mais toutes les fusions qui ont été idéologiques ont été des échecs.»

Il termine avec ceci: «Il n'y a pas de raison que, d'un côté, le monde économique soit en ébullition, en restructuration, avec des entreprises qui cherchent la meilleure taille pour leurs besoins et que, de l'autre côté, on ait des administrations qui seraient immovables et auraient la même taille depuis Vercingétorix jusqu'en 2257. Moi, je trouve que réfléchir à cela sans tabou, c'est salutaire.»

## En France, c'est mieux

Autre problème identifié par Didier Gosuin: les administrations. «Elles sont dépassées, de nouveau, tant à Bruxelles qu'ailleurs. La littérature dit que les infrastructures et ouvrages d'art doivent être inspectés tous les cinq ans, mais ça n'est fait ni en Flandre ni à Bruxelles ni au Fédéral.»

On lui dit qu'il rejette la faute du capharnaüm bruxellois sur les autres et que ce n'est pas très fair-play. «Non! Simplement, il y a un problème de culture organisationnelle: le politique donne les impulsions, donne des axes et l'administration doit gérer en bon père de famille. Les problèmes techniques, technologiques, l'entretien, c'est du ressort de l'administration. Or, ici, en Belgique, à Bruxelles, le ministre peut être interrogé au Parlement parce que le portail d'ouverture automatique de tel immeuble ne fonctionne pas correctement. C'est hallucinant! On a une confusion totale des rôles, c'est paralyasant et c'est ce qui induit entre autres des cabinets ministériels pléthoriques pour pallier l'administration. C'est typiquement belge. En France, par exemple, les administrations ont une autonomie et un pouvoir fort par rapport à leur ministre.»

Et puis, cela paraît évident mais c'est, hélas, loin de l'être. «La mobilité doit se gérer de

manière interrégionale, c'est le bon sens même mais on voit bien que ça bloque là aussi. Impossible de faire entrer un tram de la Sib dans la mère Flandre. Impossible d'amener le métro jusqu'à Jerez-Eik. Impossible de discuter d'une politique de mobilité au-delà du territoire.»

Il soupire. «Si on additionne les blocages idéologiques, l'incapacité organisationnelle des administrations, des fiscalités rétrogrades sur la mobilité et en plus un blocage institutionnel, je dis: quid? Après, on ne se dédouane de rien. On est responsable, il y a un problème de responsabilité des ministres de la Mobilité bruxellois. Moi, je reconnais cela.»

L'une des issues pour améliorer les choses en matière de mobilité, plaide Gosuin, serait de revoir la fiscalité liée à la voiture. On porte à sa connaissance le fait que le fédéral s'y attelle. Lui (l'apudaire): «Insuffisant, tout tourne encore autour de la bagnole. Aujourd'hui, on a la possession des véhicules or il faut passer à une taxation à l'usage – comme le demande d'ailleurs la FEB. Il y avait un accord entre les trois Régions en 2011: même Lutgen l'avait signé quand il était ministre wallon. Cette taxation intelligente, je constate que les Wallons, le cdH en l'occurrence, n'en veulent plus! Mais on va devoir y passer: soit ce sera des péages dans les villes, soit cette taxation à l'usage. Notre choix nous



L'Echo 14/10/2017, pages 4 & 5

Tous droits réservés. Réutilisation et reproduction uniquement avec l'autorisation de l'éditeur de L'Echo

