

«Il faut taxer les entreprises les plus polluantes»

Gonflée à bloc par un corps social réceptif comme jamais aux enjeux environnementaux, Zakia Khattabi part en campagne électorale. Coprésidente d'Ecolo et tête de liste à la Chambre pour Bruxelles, elle s'en prend durement au MR et lève un coin du voile sur ce que sera le projet que les écologistes proposeront à l'électeur.

LES PHRASES CLÉS

«Le choix de la transition écologique est le choix économique le plus rentable.»

«Les libéraux veulent du métro pour laisser de l'espace à la bagnole.»

«Si on attend la croissance, les inégalités vont continuer à se développer.»

INTERVIEW MATHIEU COLLEYN

Douze mille, 32.000, 35.000! Le directeur de la communication d'Ecolo jubile en surveillant le décompte sur son smartphone. À ses côtés, bien assise, à table devant ses fiches marquées de rouge, la coprésidente bruxelloise des verts répond aux questions de L'Echo. Elle est chez elle, nous sommes un jeudi matin. Et pour la troisième fois, des adolescents en foule bravent le froid dans le centre-ville de Bruxelles pour réclamer la prise en compte de l'urgence climatique. Encore un phénomène qui devrait favoriser la campagne des écologistes, déjà revigorés par leurs bons résultats aux élections communales. Même si une bonne part de ces manifestants n'est pas encore en âge de voter, le mouvement alimente une dynamique favorable. Mais ce n'est pas pour cela que Zakia Khattabi regarde cette jeunesse défilier «avec bienveillance». «Alors qu'on parle de désamour pour la politique, qu'on prétend même que les citoyens sont dépolitisés, c'est un signal important», dit-elle.

C'est plutôt sympa, en effet, mais faut-il encourager ces jeunes à faire l'école buissonnière toutes les semaines, aussi belle soit la cause, lui oppose-t-on. «La question de savoir s'ils peuvent y aller ou pas est un

écran de fumée pour ne pas répondre à la question fondamentale qu'ils posent. Nous sommes la première génération à subir les conséquences des changements climatiques et la dernière à pouvoir agir. Cette génération est la première à demander des comptes à ceux qui sont à la manœuvre. Il est là, le signal. Je comprends les parents, mais sur le fond, cette mobilisation est un apprentissage. Ils doivent s'informer, comprendre les termes du débat environnemental. J'ai vu que certains profs allaient manifester avec leurs élèves et en faisaient quelque chose en classe. Et si l'on s'inquiète qu'ils n'aillent plus à l'école, et bien répondons à leurs préoccupations. Nous, politiques, montrons-leur qu'on a compris le signal et ils reviendront en cours...»

La Bruxelloise embraye directement sur une autre mobilisation, celle des gilets jaunes. «Je fais le parallèle», pose-t-elle, saluant une nouvelle fois l'investissement de citoyens sur des enjeux politiques. Le point de départ de ce mouvement, en France, glisse-t-on, c'est la hausse du coût des carburants, une mesure qui a tous les atouts d'une politique bien verte. On a ouvert une brèche.

Écologie impopulaire

«Les mesures mises en place par le gouvernement Michel, comme celui d'Emmanuel Macron, ne sont pas des mesures écologistes de transition, ce sont d'abord des variables d'ajustement budgétaire, développe la coprésidente. On assiste à une instrumentalisation

de la fiscalité écologique qui ne se met pas au service de la transition. Nous le dénonçons. La mobilisation des gilets jaunes, c'est le prix du diesel. Si Macron voulait tuer la capacité de lancer la transition, il ne s'y serait pas pris autrement. Pour Ecolo, il n'y a pas de justice sociale sans justice environnementale. On ne peut pas augmenter les accises sur le diesel en fermant des gares dans le fin fond de la Wallonie. On doit réfléchir à la question de l'étalement urbain. On ne peut pas réfléchir à une taxation écologique si la politique organise toutes les conditions d'une utilisation extrême de la voiture. Ou en fermant les services publics. Et au niveau de la Région bruxelloise, on ne peut pas prôner une zone de basse émission et se taire sur l'élargissement du ring.»

Pause. Redémarrage immédiat. Les mesures telles que les hausses des prix du carburant habillées en politique environnementale «rendent la transition écologiste impopulaire alors qu'elle est indispensable», ajoute la coprésidente d'Ecolo. «Cette transition est une opportunité économique, mais pour en tirer profit, il faut admettre que c'est le système qui doit changer. On doit cesser de faire croire que la transition est néfaste d'un point de vue économique et social. Ce n'est vrai que dans la vision d'un Charles Michel ou d'un Emmanuel Macron.» Voilà les deux leaders mariés pour la deuxième fois. On braque la conversation sur les conclusions du think tank Bruegel, publiées jeudi matin dans nos colonnes. Elles soulignent un danger:

les mesures imposées par l'urgence climatique frappent plus durement les populations aux revenus les plus bas, ce qui risque d'exacerber les tensions sociales. Donc on demande comment Ecolo entend accompagner financièrement cette transition écologique «systémique et structurante»?

Réponse: «On élargit l'assiette fiscale. Pendant qu'on fait payer des augmentations

«Il faut cesser de faire croire que la transition écologique est néfaste d'un point de vue économique et social. Ce n'est vrai que dans la vision de Charles Michel.»

ZAKIA KHATTABI
COPRÉSIDENTE D'ECOLO

sur le diesel au citoyen, on exonère les entreprises les plus polluantes de payer leur part. Sur le marché européen, elles reçoivent donc un droit de polluer.» Avec une taxe sur le kérosène par exemple? «Pas seulement. L'UCM a avancé là-dessus en disant qu'il faut une taxe 'pollueur payeur'. Aujourd'hui, sur qui la taxation écologiste pèse? Sur le citoyen. Or, qui sont les plus gros pollueurs? Ce sont les grandes entreprises, c'est le transport marchand, et eux sont exonérés au niveau national comme européen. Ensuite, il faut réorienter le financement d'autres politiques. On a fait 3 milliards d'économies sur la SNCB ces dernières années. Il faut, au contraire, qu'on réinvestisse massivement dans les Tec, la Stib et la SNCB. Il faut un tax shift pour que l'assiette fiscale soit élargie à des sociétés qui participent à la financiarisation de nos économies mais plus au financement des politiques publiques.»

Tout ça ne nous dit pas comment Ecolo compte procéder. «C'est en discussion. Notre dispositif sera original. Il prévoit une juste participation de chacun à la hauteur de sa responsabilité. Aujourd'hui, la charge de cette fiscalité pèse sur le dos de ceux qui polluent le moins...»

La fin du low-cost

On oppose: charger les entreprises, c'est augmenter les prix pour les consommateurs qu'on cherche justement à épargner. Il faut donc faire le deuil de l'aller-retour Bruxelles-Barcelone pour 35 euros? Sans des prix aussi bas, une certaine catégorie de la population ne pourrait plus voyager. «Pour fournir ce low-cost, il faut des travailleurs low-cost et c'est là où on voit le lien entre le social et l'environnemental, réplique Zakia Khattabi. En payant le juste prix de mon déplacement, je paye justement les travailleurs. Pour nous, il faut que les bas salaires ne soient plus aussi bas, de sorte que ces gens ne soient plus obligés de consommer du low-cost avec tout ce que cela a comme conséquence sur la santé, et donc également sur la sécurité sociale. On ne peut pas se limiter à des mesures à la marge sans remettre en cause le modèle de production et de consommation. Il faut que les deux se rencontrent au bénéfice de tous. C'est ce que nous appelons une transition écologiste structurante.»

On comprend vite qu'on n'aura pas plus de détail sur le programme d'Ecolo en cours de construction. La coprésidente admet «louvoyer» pour ne pas répondre avant que les instances du parti n'approuvent quoi que ce soit. On décide donc de jouer à pour ou contre. Les voitures de société tiens, toujours contre? «Cela fait très longtemps qu'on dit qu'il faut supprimer l'avantage des voitures de société. De plus en plus de jeunes cadres n'y voient d'ailleurs plus un avantage et sont prêts à opter pour un shift modal. Des études ont montré que, du point de

vue économique, le plus grand risque, c'est le changement climatique et la mobilité. À ce niveau, le gouvernement Michel s'est contenté d'une mesure marginale sans interroger ou remettre en question le modèle.»

Elle ajoute que les écologistes n'ont jamais prôné un désert économique mais défendent «une vision de l'économie ancrée dans nos territoires créant des emplois non délocalisables et des produits de qualité distribués en circuit court». Toujours dans une logique de croissance? «Plus personne ne croit à la croissance, même le FMI, répond sèchement Zakia Khattabi. C'est une chimère. Si on attend la croissance, les inégalités vont continuer à se développer. Je ne lis plus nulle part que la croissance adviendra. Et d'un point de vue écono-

mique, le choix de la transition écologiste est le choix le plus rentable pour les années à venir.»

La baisse de la TVA sur l'électricité (un combat porté par le PS et le PTB), pour ou contre? «Fausse bonne réponse! Baisser la TVA sans un plan massif d'isolation des bâtiments, cela n'a pas de sens. Philippe Defeyt a montré que la mesure ne bénéficie pas forcément aux plus fragiles. Baisser la TVA, c'est facile à dire. Nous disons que la différence entre les 21 et les 6% correspond à 800 millions d'euros. Puisqu'on peut s'en passer, redistribuons-les vers les publics qui en ont le plus besoin.» Dans une logique de prime? «L'idée est d'octroyer un chèque énergie avec une dégressivité...»

Et la voiture électrique, pour ou contre? «C'est un débat compliqué. La production même de la voiture électrique est polluante et le besoin en alimentation électrique appelle à ce qu'on passe d'abord par une transition éner-

gétique. Aujourd'hui, on justifie un besoin de production plus important à cause de cela. On n'a jamais dit qu'on était contre, mais il ne me semble pas que les conditions soient réunies pour que ce soit efficace.»

Sortir du nucléaire en 2025

Avant d'attaquer sur le métro bruxellois, on aborde le dossier nucléaire. Une sortie de la Belgique avant 2025 est-elle encore jouable? «Ce qui est certain, c'est que le gouvernement n'a rien fait pour y arriver. S'il continue dans sa ligne, non. Mais je refuse l'idée que ce n'est pas possible. Maintenant que la N-VA n'est plus là, il n'a plus de raison de ne pas être plus volontariste.» Même en affaires courantes? «Nous avons déposé une résolution en décembre pour financer des alternatives. Elle a été votée, donc oui, Marie Christine Marghem a une majorité qui peut la soutenir.»

En collaboration avec le Fédéral, la

Région bruxelloise ambitionne d'étendre le réseau du métro au nord jusque Bordet et au sud jusqu'à Albert, voire plus loin vers Uccle où Ecolo vient de monter au pouvoir avec le MR. Les verts s'interrogent sur l'évolution du dossier, sont accusés de freiner un projet fondamental pour la mobilité à Bruxelles. La coprésidente s'inscrit en faux, et accuse Didier Reynders, vice-Premier ministre MR en charge de Beliris (le fonds fédéral qui cofinance le projet) et probable tête de liste à la Chambre de masquer un problème de financement. «Nous ne sommes pas contre le métro, puisque nous l'avons approuvé en 2012 lorsque nous étions au gouvernement bruxellois, dit Zakia Khattabi. Aujourd'hui, ma préoccupation est financière. À l'époque, on annonçait que le métro serait terminé en 2023. En 2018, 6 ans plus tard, l'échéance annoncée est en 2030. Le montant prévu alors était de 800 millions. Il

est plus que doublé aujourd'hui.» Il y a un nœud, dit-elle. Une fois qu'il sera dénoué, «on pourra mettre du métro partout». C'est le moment où elle plonge dans ses fiches

pour trouver des chiffres. «Le budget Beliris est de 125 millions par an, expose-t-elle en relevant la tête. La moitié va en mobilité. Le reste en aménagement des quartiers, en investissements fonciers, en bâtiments publics, en investissements culturels, scientifiques et patrimoniaux... Si on considère un budget total de 2 milliards pour le projet de métro, dont deux tiers couverts par Beliris, soit sept des huit stations prévues entre le nord et Bordet, il faudrait une affectation à 100% de toute l'enveloppe Beliris pendant 10 ans, ou alors une affectation à 100% de la part actuelle de Beliris pour la mobilité pendant 20 ans pour y arriver. Très franchement, comment vont-ils faire? C'est pour cela que Didier Reynders essaye de faire porter la responsabilité du blocage du métro par Ecolo. En réalité, ils ont explosé le budget et le timing. Maintenant, si on me dit il y a l'argent sans que cela ne grève d'autres politiques de mobilité...»

Un métro sud pas pertinent

Et pour l'extension vers Uccle, l'accueil est aussi glacial qu'un pavé bruxellois au mois de janvier. «Les ruptures de charge sont telles que ce n'est pas pertinent. Quand on regarde la carte de ce qui est proposé, on constate que c'est le projet qui était déjà sur la table dans les années 70...» En cas de participation d'Ecolo au prochain gouvernement, les verts demanderont «la transparence totale» sur les chiffres. «Le métro, c'est la chronique d'une mort annoncée, conclut Zakia Khattabi. Une fois que les chiffres sont sur la table, organisons un débat à l'échelle de la Région sur ce que les Bruxellois veulent», finit-elle par trancher. Et là, on avoue, on a bondi. Aller d'un point A à un point B avec la Stib peut prendre plus d'une heure, relève-t-on. Comment augmenter la vitesse commerciale pour détourner les usagers de leur voiture sans métro? «Je suis d'accord, je le sais mieux que Reynders car j'utilise les transports publics. Quand les libéraux disent vouloir du métro, est-ce qu'on les entend dire qu'ils vont décongestionner Bruxelles? Qu'on va arrêter le tout à la voiture? Non. Ils veulent du métro pour laisser de l'espace à la bagnole. Mai, je ne dis pas non au métro, je demande simplement comment on le finance.»

À entendre tout cela, ça a l'air bien parti pour l'alliance progressiste avec le PS et DéFI, tel que préconisé par les socialistes, relève-t-on. Mais Ecolo ne veut disqualifier personne. «Je prône une alliance de la transition. Nous nous allions avec ceux avec qui il sera possible d'appliquer une vision écologiste et non une série de mesures à la marge. Aujourd'hui, l'ensemble des partis n'abordent l'écologie que par un prisme électoraliste car c'est dans l'air du temps. Les écologistes et les néoécologistes qui accueillent Ali Baba à bras ouverts sans interroger le modèle économique qu'il y a derrière montrent qu'il y a quelque chose de grippé. On discutera quelles que soient leurs raisons de se convertir, mais on ne se contentera pas de l'une ou l'autre mesure. Nous voulons faire de Bruxelles une région exemplaire en matière de transition écologique et solidaire à l'échelle de l'Europe.»

Une dernière avant de reprendre la route (en voiture, mea culpa). Zakia Khattabi est tête de liste à la Chambre mais s'est dite disponible pour devenir ministre-présidente. L'éventualité de ne pas siéger là où elle se présente gêne même certains écologistes et pourrait perturber la campagne de la tête de liste régionale, Alain Maron. «En voyant les scores d'Ecolo aux communales, certains ont eu cette ambition pour moi, nuance-t-elle. Or, je m'inscris dans un jeu collectif. Nous allons en campagne pour Bruxelles depuis la liste Région et la liste Chambre. Nous ne partons pas en campagne pour la ministre-présidence, nous ne l'avons jamais fait. Mon

intention est de siéger au Parlement fédéral comme bruxelloise et si la question de la ministre-présidence se pose, on discutera collectivement du casting. On n'a jamais fait des campagnes individuelles pour un titre. Nous défendons un projet.»

On va dire que la couleur est annoncée.
