

lesoir.be

LE SOIR

WEEKend

JOZEF DE KESEL
« Il faut un Vatican II de l'islam »
P. 35 À 37



LES LIVRES
Lucky Luke, cette œuvre d'art
P. 48

AUDI FOREST
Comment un bon contrat vire au pugilat institutionnel
P. 20 & 21

HILLARY CLINTON
La difficulté d'être sympathique
P. 43

LIVRE-CONFESSION
En chute dans les sondages, Nicolas Sarkozy fait son « mea culpa »
P. 18 & 19

DAVID GOFFIN
« L'amour de Federer pour le jeu m'impressionne »
P. 64 & 65



C'est du belge !
GRATUIT avec ce journal



2 pots de 80 g

Bon à découper
Valable uniquement en librairie hors supérette, station essence et supermarché. Conditions voir page 23

VICTOIRE



DÉTOX GOURMANDE
Recettes, conseils et bons plans

Wouter Beke :
« Nous ne négocierons pas la fin de la Belgique »

Les questions institutionnelles sont revenues ces dernières semaines au premier plan, grâce à la communication parfaitement maîtrisée de Bart De Wever. Une menace pour le gouvernement ? Le président du CD&V tempère. Pour Wouter Beke, « tous les partis de la majorité ont intérêt à ce que l'on mette la priorité sur le socio-économique. C'est ça qui compte pour les citoyens. La N-VA dit qu'elle sera loyale à l'accord de gouvernement. Si elle veut faire l'inverse en dehors, elle peut faire toutes les études qu'elle veut, c'est son affaire. » Et de rappeler que « 2019 c'est encore loin ».

Wouter Beke est on ne peut plus clair. S'il pense qu'« à un moment donné, il faut réexaminer le cadre institutionnel (...) nous ne négocierons pas la fin de la Belgique. Si c'est pour parler de ça, ce sera sans le CD&V. » ■

► P. 4 NOTRE ENTRETIEN

Horeca : de nouveaux recours contre la boîte noire

Les fédérations sectorielles wallonne et bruxelloise attendent la publication des arrêtés royaux pour attaquer le fédéral. La première mouture de la loi avait été recalée par le Conseil d'Etat.

Quelques jours avant Noël, le gouvernement pensait avoir réglé l'épineux dossier de la « caisse intelligente » dans l'horeca en fixant à 25.000 euros de recettes alimentaires par an le seuil au-delà duquel l'usage de cette « black box » est obligatoire. En octobre, le Conseil d'Etat avait recalé la première version de la loi sur le système de caisse enregistreuse (SCE), basé sur le critère de 10 % de chiffre d'affaires réalisé sur les repas, car il le jugeait discriminatoire.

L'usage de la SCE est obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2016, mais son usage

est loin d'être généralisé (voir ci-contre). On attendait une réplique des fédérations de l'horeca. Celles-ci sont prêtes à contre-attaquer. Si elles ne l'ont pas encore fait, c'est que les arrêtés d'application ne sont toujours pas publiés. Ils sont encore examinés en réunions inter-cabinets. En l'absence de ces arrêtés royaux, rien n'oblige d'ailleurs les établissements horeca à s'équiper d'une caisse intelligente.

Les arguments des fédérations opposées à la nouvelle loi sont connus dans les grandes lignes. Thierry Neyens, président d'Horeca Wallonie, explique

pourquoi les griefs à l'encontre du système ne manquent pas. « Le communiqué du Conseil des ministres de fin décembre évoque des exceptions, pour les restaurants d'entreprise et les hôtels. Mais s'agit-il des hôtels ou des hôtels-restaurants ? Il y a encore trop de flou autour de cette loi. » Il pointe également le risque de concurrence déloyale entre restaurateurs dont le chiffre d'affaires se situe un peu en dessous pour l'un et, pour l'autre, un peu au-dessus du seuil de 25.000 euros. ■

► P. 26 NOTRE DOSSIER

40,99 %

Au 22 janvier, à peine quatre commerces wallons sur dix enregistrés pour le système de la caisse enregistreuse l'avaient effectivement installée. Les résultats ne sont guère différents à Bruxelles : 45,77 % d'installation. En Flandre, par contre, plus des deux tiers des établissements concernés (72,36 %) ont franchi le pas.

L'ÉDITO

Michel De Muelenaere



UN MODÈLE DE MOBILITÉ D'UNE GRANDE FRAGILITÉ

L'annonce de la fermeture du tunnel Stéphanie « pendant au minimum un an » en raison de risques de stabilité dans l'ouvrage est assurément un nouveau coup dur pour Bruxelles. Alors que la capitale cherche à effacer le douloureux souvenir du « lockdown » qu'elle a enduré fin novembre, l'étranglement d'une des voies d'entrée et de sortie du

Pentagone ne pouvait pas plus mal tomber. Cruelle ironie, les autorités de la Ville de Bruxelles, voulant à la fois faire oublier le lockdown et l'impact du piétonnier sur l'accessibilité du centre, ne cessent de répéter que celui-ci est « atteignable en voiture ». Alors que le Pentagone est le quartier de la capitale le mieux desservi par les transports en commun – trains, métros, trams et bus – et facile à parcourir à pied et à vélo...

Les problèmes du tunnel Stéphanie pourraient résulter d'un manque d'entretien. Il ne serait pas le seul : d'autres tunnels importants de la capitale doivent être rénovés d'urgence et à grand prix. Il y a manifestement eu défaut de prévoyance des autorités ; et pas seulement bruxelloises. On doit aujourd'hui réagir dans l'urgence dans un domaine, la mobilité, où les problèmes ont

des impacts immédiats et où les effets des solutions n'apparaissent que lentement. Il reste de nombreuses questions sans réponses pour l'instant.

Les canalisations ont été débordées. Mais on n'en a pas pris la mesure

Pourquoi cette annonce d'une fermeture qui, de deux jours, passe à une semaine puis à un an « au moins » ? Quelle est l'origine exacte des problèmes constatés ? Pourquoi faudra-t-il un an pour y remédier ? Que va-t-il se passer maintenant ? Et après ?

Ce qui se produit sous la petite ceinture bruxelloise illustre cruellement les conséquences d'un modèle de mobilité imaginé dans les années 50. À l'époque, la voiture se popularise et se répand comme une trainée de poudre. Près de 350 % de croissance sur

les décennies 50-60. C'était au temps où Bruxelles s'américanisait. Le boom automobile fait craquer les coutures de la vieille ville. Le mythe s'impose : il faut rouler. Rouler vite et jusqu'au plus proche possible de sa destination. Il faut aussi préserver l'auto d'éventuels conflits avec les autres occupants de la rue. La solution : une combinaison d'autoroutes urbaines et d'un maximum de parkings à destination. Cette idéologie urbaine et sociale qui n'a pas entièrement disparu. Progressivement, les « canalisations » ont été débordées. Mais on n'a pas pris la mesure de cette évolution. À défaut d'avoir franchement développé les solutions de remplacement, internes et externes, et d'avoir tenté de rééquilibrer la mobilité à et vers Bruxelles, on constate à quel point ce modèle est devenu fragile. À l'instar d'autres chaînes logistiques ou énergétiques. La capacité d'une société à résister à des chocs imprévus dépend de sa diversité. En matière de mobilité à Bruxelles, c'est une règle d'or qu'on a négligée.

22057010

Tintin prisonnier et Milou sur le Karaboudjan

FIGURINE HERGÉ OFFICIELLE

29,99 € la figurine + le livret



© Hergé / Moulinsart 2015 Une collection Moulinsart / TFI Entreprises

*Offre valable du 24/12/2015 au 18/03/2016. Contre remise de ce bon à votre libraire.

1829
DELVAUX

Marques d'atelier

Vendredi 29 janvier de 9h à 20h
À l'Arsenal – 7, boulevard Louis Schmidt, 1040 Bruxelles

FROM THE KINGDOM OF BELGIUM



MARCHÉS	22	MÉTÉO, JEUX & BD	59
TÉLÉVISION	54 À 56	PETITE GAZETTE	60
RÉGION	57-58	NÉCROLOGIE	67