

Test électoral 2014 de la RTBF

L'AVIS DES PRINCIPAUX PARTIS FRANCOPHONES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ



NIVEAU FÉDÉRAL

- **Les voitures de société doivent être taxées plus fortement**

Les partis « pour »



Il s'agit avant tout d'un problème de mobilité. La voiture ne devrait pas être un mode de rémunération. Il faudrait réfléchir à d'autres avantages fiscalement avantageux.



Nous voulons limiter cette niche fiscale au bénéfice d'une réduction générale de la taxation sur les revenus du travail. De la sorte, le citoyen aura un plus large choix dans l'affectation de ses revenus : voiture ou transports en commun, par exemple.

Les partis « contre »



Il faut maintenir l'avantage fiscal lié aux voitures de sociétés. Cependant, nous voulons offrir la possibilité à ceux qui le souhaitent de transformer cet avantage fiscal en d'autres avantages (aide au logement, titre-services...)



Les voitures de société font partie de la rémunération de nombreux travailleurs. Nous sommes opposés à un alourdissement déguisé de la fiscalité sur le travail.



Un rééquilibrage est déjà intervenu pour tenir compte de la valeur du véhicule. Cependant, il faut éviter les comportements qui détournent l'esprit de la loi.



► *Le système de voitures de société encourage fortement les déplacements en voiture, aggravant les problèmes de congestion et de pollution. Peu de partis semblent pourtant vouloir combattre le problème à la base. Si certains partis évoquent la possibilité de mettre en place des budgets « multi-modalité », les mesures contraignantes afin de réduire l'usage abusif de la voiture sont impopulaires.*

- **La vitesse maximale sur le ring de Bruxelles doit être diminuée à 100km/h**

Les partis « pour »



Comme dans beaucoup d'autres grandes villes, cette mesure doit permettre de réduire la pollution de l'air, le bruit mais aussi d'augmenter la sécurité routière.



Une telle limitation de vitesse réduirait la pollution et augmenterait la sécurité routière.

Les partis « contre »



Le problème du ring n'est pas la vitesse mais bien les embouteillages. Nous plaillons pour la mise en place d'un système qui repense globalement le covoiturage et qui réserve des bandes d'autoroutes vers Bruxelles aux véhicules à occupation multiples.



La vitesse devrait pouvoir être adaptée en fonction de la densité du trafic et des tranches horaires. En heure de pointe, la vitesse effective ne dépasse pas 50 km/h.



Il faut une signalisation dynamique qui permette d'adapter les limites de vitesse en fonction des conditions (volume du trafic, accident, zone dangereuse, mauvais temps) tout en renforçant le respect des règles et la qualité des infrastructures.



► Il est assez étonnant de constater que le MR et les FDF se déclarent favorables à une limitation systématique de la vitesse sur le ring pour des questions de pollution et de sécurité, alors que ces deux partis sont pourtant opposés au concept « Ville 30 » (limitation de la vitesse en agglomération dont l'impact en termes de sécurité routière serait pourtant plus élevé). Le PS et Ecolo plaident quant à eux pour un système de limitation modulable.

- **Les gares les moins fréquentées doivent aussi rester en service**

Les partis « pour »



La SNCB, en tant que service public, doit assurer une offre de qualité sur tout son réseau, et particulièrement dans les zones rurales, où le train constitue souvent le seul mode de transport pour se déplacer de manière optimale.



Une offre complète et attrayante de transports publics est nécessaire aussi dans les zones moins densément peuplées.



Le service public doit assurer un transport régulier pour un maximum de citoyens.



Le service public doit être garanti sur tout le territoire.



Il faut assurer une offre de service public de qualité sur tout le territoire. Les gares et points d'arrêts doivent rester accessibles.



- **Il faut remplacer une bande de circulation sur les grands axes bruxellois par une piste cyclable**

Les partis « pour »



Il faut encourager toutes les mesures en faveur des usagers faibles.

Les partis « contre »



Avant de remplacer des bandes de circulation pour les automobilistes au profit des cyclistes, il faut pouvoir donner une offre suffisante et de qualité en termes de transports en commun.



Même s'il est indispensable d'améliorer et d'augmenter le nombre de pistes cyclables sécurisées.



Nous souhaitons un aménagement de la ville respectant la sécurité de tous les usagers. Il faut donc envisager de placer des pistes cyclables sur des axes moins fréquentés par les voitures.



Cela ne peut se faire systématiquement même si l'installation d'une piste cyclable doit être envisagée à condition que la voirie soit suffisamment large afin de favoriser la circulation des cyclistes en toute sécurité.



► *Lors de nos rencontres avec les différents partis, tous nous ont assuré de leur volonté de promouvoir le vélo. Mais alors que plusieurs enquêtes ont démontré que le manque d'infrastructures sécurisées est le principal frein au développement du vélo, la grande majorité des partis ne sont pas disposés à prendre les mesures qui s'imposent.*

Le cdH ne considère apparemment pas le vélo comme une réelle alternative à la voiture. Développer les infrastructures cyclables est pourtant bien moins coûteux que les investissements dans les transports publics, et permettrait en outre de soulager en partie les transports publics. Le FDF et le PS consentent à des aménagements à condition de ne pas ennuyer les automobilistes. Quant au MR, il propose non pas d'équiper les axes très fréquentés (où les cyclistes ont réellement besoin d'infrastructures cyclables sécurisées), mais plutôt de mettre les pistes cyclables là où il y a peu de circulation (et donc où elles se justifient beaucoup moins). Cherchez l'erreur...

- **Au lieu de la taxe de roulage, les automobilistes doivent payer en fonction du nombre de kilomètres qu'ils roulent**

Les partis « pour »



Mais seulement si le projet pilote en cours offre des garanties en termes de respect de la vie privée, justice sociale, alternatives de mobilité et de neutralité fiscale.

Les partis « contre »



Nous sommes totalement contre. Cette taxation pénaliserait les personnes qui n'ont pas d'autres solutions que de prendre leur voiture pour se rendre à leur travail et les habitants des zones rurales.



/



Nous sommes opposés à une augmentation de la fiscalité automobile qui sera un piège à l'emploi pour de nombreux travailleurs. La priorité est la disponibilité et la qualité de transports publics ainsi que la construction des parkings de dissuasion.



Les conditions ne sont pas réunies. Il faut poursuivre la réflexion afin de réduire le trafic, à condition de ne pas créer de nouvelle taxe ni d'impact socio-économique négatif et de renforcer au préalable les alternatives à la voiture.



► **Le principe de la « taxe kilométrique » est plus complexe que « payer en fonction du nombre de kilomètres parcourus », mais encore une fois, on constate que les mesures destinées à décourager l'utilisation de la voiture ou à faire contribuer plus justement l'automobiliste aux externalités négatives liées à ses déplacements sont très impopulaires.**

- **Les rues qui sont réaménagées doivent comporter un maximum de parkings**

Les partis « pour »



La Région a besoin de places de parking dans l'intérêt des Bruxellois et des entreprises. Dans certains quartiers, cette pénurie devient un véritable frein à la mobilité et à l'économie.



Il faut prévoir suffisamment de places de parking tout en offrant l'espace nécessaire aux autres usagers de l'espace public pour garantir leur confort, leur sécurité et la rapidité de leur déplacement, notamment en favorisant le parking hors voirie.

Les partis « contre »



Il convient que l'espace public soit partagé entre les différents utilisateurs (cyclistes, piétons, automobilistes, bus, tram...) de manière raisonnée en ayant une attention particulière à la problématique du stationnement des riverains.



La priorité doit être donnée au confort et à la sécurité des usagers actifs. Les trottoirs doivent être confortables et sûrs, y compris pour les personnes à mobilité réduite.



Il faut un nombre suffisant de parking en voirie mais il faut préserver l'aménagement de surface, compenser hors voirie les pertes de places et développer les parkings souterrains.



► **Plusieurs études ont démontré que la garantie d'avoir une place de stationnement disponible à destination constitue un incitant fort à l'usage de la voiture même lorsque les transports en commun sont plus rapides. Pourtant, toucher à la question du stationnement reste encore très problématique à Bruxelles, où l'espace public est une ressource limitée. Quel gaspillage, quand on sait qu'une voiture est immobilisée en moyenne 95% du temps ! Certains partis sont ouvertement pour une multiplication du parking (ce qui aura pour effet d'aggraver d'autant plus la congestion), d'autres parlent vaguement de partage « raisonné » de l'espace.**

- **Le centre historique de Bruxelles doit rester ouvert aux voitures**

Les partis « pour »



Le centre de Bruxelles doit devenir, à terme, un piétonnier (de la place De Brouckère à la place Fontainas). Cependant, cela nécessite d'avoir un plan global discuté avec tous les acteurs (STIB, taxis, commerçants...).

Les partis « contre »



Il faut améliorer l'attractivité et la qualité des espaces pour les habitants et les utilisateurs (clients, promeneurs, travailleurs...) et cela passe aussi par un nouveau partage de l'espace public entre la voiture et les autres usagers.



/



Le centre de Bruxelles doit se piétonner et les voitures doivent être dirigées directement vers de nouveaux parkings publics.



Il faut éviter le trafic de transit dans le centre et y améliorer la qualité de vie sans pénaliser les riverains, les commerçants, les clients de magasin ou les professionnels qui doivent pouvoir continuer à circuler en voiture.



► *L'idée d'un centre historique désengorgé semble globalement séduire. On relève quand même la proposition du PS, qui souhaite interdire les voitures dans le centre, sauf celles des riverains, celles des commerçants, celles des clients des magasins et celles des professionnels...*

- **En cas d'alerte à la pollution de l'air, les limitations d'utilisation des voitures doivent être renforcées**

Les partis « pour »



Ce type de pollution est néfaste sur la santé surtout des enfants et des personnes âgées. Pour y remédier, il faut prendre toutes les mesures nécessaires (augmentation de l'offre de transports en commun, limitation des émissions des entreprises...)



Les problèmes respiratoires de la population ont comme source importante la pollution liée au trafic. Il y a un enjeu de santé publique. Le dispositif en place doit faire l'objet d'une évaluation et être éventuellement renforcé.



Mise en place de zones « basse émission »



Il faut dans ce cas renforcer les limitations de vitesse, et renforcer les transports en commun, les voitures peu ou pas polluantes, la mobilité douce et les autres alternatives à la voiture individuelle.

Les partis « contre »



/



► *On regrette que la question n'aborde pas la mise en place de mesures structurelles pour lutter contre la pollution de l'air. Le cdH se dit favorable mais n'aborde pas spécifiquement la question des voitures. On aurait également souhaité connaître les motivations du MR (qui se déclare pourtant favorable à cette limitation en Wallonie).*



NIVEAU WALLON

- **En cas d'alerte à la pollution de l'air, les limitations d'utilisation des voitures doivent être renforcées**

Les partis « pour »



La pollution aux particules fines est néfaste sur la santé surtout sur celle des enfants et des personnes âgées. Pour y remédier, il convient de prendre toutes les mesures nécessaires (augmentation de l'offre de transports en commun...).



La législation le prévoit déjà, simultanément à une offre renforcée des transports en commun, qui peut aller jusqu'à la gratuité. C'est important pour protéger la santé de tous, en particulier des plus faibles (bébés, personnes âgées, sensibles...).



Il s'agit d'une mesure saine de protection de l'environnement dans les centres urbains.



Cela doit évidemment s'accompagner d'une offre renforcée dans les transports en commun.



Il faut dans ce cas renforcer les limitations de vitesse, et renforcer les transports en commun, les voitures peu ou pas polluantes, la mobilité douce et les autres alternatives à la voiture individuelle.



► *On regrette que la question n'aborde pas la mise en place de mesures structurelles. Le cdH se dit favorable mais n'aborde pas spécifiquement la question des voitures, tout comme Ecolo qui ne semble pourtant pas vouloir aller plus loin que ce qui est déjà mis en place. Alors que le MR s'oppose à la limitation renforcée des voitures à Bruxelles, il y est favorable pour la Wallonie.*

- **Pendant les heures de pointe, une bande de circulation doit être réservée au covoiturage**

Les partis « pour »



Nous proposons de développer le Réseau Express de Covoiturage (RECO). Il s'agit d'un système qui repense globalement le covoiturage et qui réserve des bandes d'autoroutes aux véhicules à occupation multiple afin de limiter les embouteillages.



Il faut réfléchir à la faisabilité d'une telle proposition qui pourrait, là c'est le plus pertinent, être une des pistes de nature à favoriser les modes de déplacement partagés.



Cela peut permettre de décongestionner le trafic automobile.



Si l'expérience pilote démontre que cela peut se faire sans entraver le trafic actuel.



Il faut réfléchir aux modalités concrètes de mise en œuvre à terme de cette mesure pour garantir son efficacité et la sécurité du trafic en vue de réduire les embouteillages.

- **Il ne faut pas rajouter de pistes cyclables si cela complique la vie des automobilistes**

Les partis « pour »



Il faut continuer de développer et améliorer la qualité et la sécurité des infrastructures spécifiquement destinées aux cyclistes et l'entretien des itinéraires cyclables.



Il faut prendre systématiquement en compte le vélo dans la gestion des voiries, afin de promouvoir la pratique du vélo en toute sécurité, mais il ne faut pas pour autant bloquer le trafic automobile ou créer des situations dangereuses.

Les partis « contre »



Nous voulons doubler la longueur des voiries adaptées aux piétons et cyclistes notamment en améliorant le marquage au sol et la signalisation sur l'ensemble du réseau routier existant.



Ces aménagements n'ont pas pour objectif de compliquer la vie des automobilistes, mais d'assurer le partage de l'espace entre tous les usagers, de renforcer la sécurité de tous et de répondre aux enjeux en termes de CO2.



Il faut pouvoir développer parallèlement et de manière harmonieuse d'autres modes de transport plus propres.



► *Si on regrette que la question ne soit pas plus pertinente (que veut-on dire par « compliquer » la vie des automobilistes ?), le MR et le PS donnent cependant la priorité au trafic automobile.*