

	Questions	Choix des réponses	MR	Ecolo	PS	CDH	
G E N E R A L I N F R A S T R U C T U R E	Quelle priorité votre parti donnera-t-il aux domaines suivants, relatifs à la mobilité, lors de la prochaine législature? (1=le plus important, 5=le moins important)	Congestion Fiscalité Infrastructure Environnement Sécurité routière Commentaires éventuels	1 3 5 2 4	5 3 4 1 2	Pas de réponse Pas de réponse Pas de réponse Pas de réponse Pas de réponse CommPS	4 5 3 2 1	
	Quelle mesure a la préférence de votre parti pour s'attaquer aux files structurelles ? (1=le plus important, 5=le moins important)	Ajout d'une bande supplémentaire et réalisation de chaînons manquants Réalisation de voies pour groupes spécifiques (transport collectif, poids lourds) Meilleure utilisation des routes existantes : gestion du trafic et télématique Davantage d'alternatives pour les déplacements (transport public, deux roues (motorisées)) Introduction d'une taxation intelligente au kilomètre Commentaires éventuels	5 4 3 1 2	5 2 4 1 3	5 3 2 1 4 CommPS	5 2 4 1 3	
	Comment votre parti optimiserait-il la capacité d'axes importants tels que le Ring de Bruxelles ou l'E42?	En ajoutant des bandes de circulation (R0 et E42)? OUI/NON/Pas de réponse <i>Si oui, est-ce possible dans les 5 prochaines années pour le Ring de Bruxelles?</i> <i>Si oui, est-ce possible dans les 5 prochaines années pour l'E42?</i> Avec des systèmes de gestion du trafic qui, au moyen de portiques, donnent des informations sur le trafic et les accidents, la durée du trajet, les routes alternatives et la vitesse conseillée en fonction de l'importance du trafic ? <i>Si oui, est-ce possible dans les 5 prochaines années pour le Ring de Bruxelles?</i> <i>Si oui, est-ce possible dans les 5 prochaines années pour d'autres axes importants?</i> Ou votre parti opte-t-il pour une combinaison des deux (élargissement + gestion du trafic)? Commentaires éventuels	NON NON NON OUI OUI OUI NON	NON NON NON OUI NON NON NON	Pas de réponse Pas de réponse OUI OUI OUI OUI OUI CommPS	NON NON NON OUI OUI NON NON CommCDH	
	Votre parti est-il partisan d'améliorer/prolonger les bandes de sortie et d'entrée sur autoroutes et Rings afin de s'attaquer aux files dangereuses et à l'utilisation anormale de la bande d'arrêt d'urgence?	OUI/NON/Pas de réponse Commentaires éventuels	OUI	OUI	OUI	OUI	
	Votre parti est-il d'accord pour l' interdiction aux camions de dépasser sur les routes à 2 bandes?	OUI/NON/Pas de réponse	OUI	OUI	OUI	OUI	
	Cette interdiction doit-elle être valable 24h sur 24 ou seulement à certaines heures, p.ex. 6-10h et 16-22h?	nombre limité d'heures/24h sur 24 Commentaires	nombre limité	nombre limité	Pas de réponse CommPS	nombre limité	
	Votre parti est-il d'accord pour l'interdiction aux camions de dépasser sur toute route humide ?	OUI/NON/Pas de réponse Commentaires éventuels	NON	OUI	OUI CommEcolo CommPS	OUI CommCDH	
	Etes-vous prêts à poursuivre la construction d'un réseau de voies cyclables ?	OUI/NON/Pas de réponse Commentaires éventuels	OUI	OUI	OUI CommPS	OUI CommCDH	
	Souvent, les feux de signalisation ne sont pas adaptés aux flux de trafic sur les routes, avec par conséquence des attentes inutiles ayant un effet négatif sur la fluidité et l'environnement. Etes-vous prêts à analyser et adapter le réglage de ces feux ?	OUI/NON/Pas de réponse Commentaires éventuels	OUI	OUI	OUI	NON CommCDH	
	Etes-vous prêts à optimiser la convivialité entre piétons et usagers motorisés, p.e. par des systèmes qui adaptent les feux de signalisation selon la présence/l'absence de piétons à un carrefour?	OUI/NON/Pas de réponse Commentaires éventuels	OUI	OUI	OUI	OUI CommCDH	
	Comptez-vous plaider/exécuter dans le nouveau gouvernement une augmentation du budget routier afin de réaliser les propositions ci-dessus?	OUI/NON/Pas de réponse <i>Si oui, quel est le pourcentage que votre parti veut voir augmenter pour le budget des infrastructures routières?</i> +50%, +100%, +200% Commentaires éventuels	OUI	NON	OUI Pas de réponse CommPS	OUI 50% CommCDH	
	Le télétravail/travail à domicile reste peu appliqué dans notre pays; pourtant il pourrait diminuer/différer des déplacements aux heures de pointe. Votre parti est-il prêt à plaider pour ce type de travail (partiel) auprès des partenaires sociaux ?	OUI/NON/Pas de réponse Commentaires éventuels	OUI	OUI	OUI	OUI CommCDH	
	T R A N S P O R T S E N C O M M U N	Quel rôle principal votre parti voit-il pour les transports en commun ?	une offre de mobilité de base /un moyen pour combattre les files structurelles	mobilité de base	mobilité de base	mobilité de base	mobilité de base
		Votre parti est-il partisan de transports en commun en fonction de l'offre ou de la demande ?	en fonction de la demande/basée sur l'offre	en fonction de la demande	basée sur l'offre	basée sur l'offre	en fonction de la demande
		Etes-vous pour des transports en commun gratuits ?	OUI/NON/Pas de réponse	NON	NON	OUI	OUI
		Dans quelle mesure les coûts des transports en commun doivent-ils être couverts par les recettes d'abonnements, de tickets ...en d'autres mots, quel pourcentage de couverture de coûts ?	% Commentaires éventuels	40 à 60%	pas de réponse	70%	pas de réponse CommCDH
		Ferez-vous soumettre les sites propres de bus à une analyse d'impact sur les files et l'environnement?	OUI/NON/Pas de réponse	OUI	NON	OUI	NON
		Serez-vous prêts, après évaluation de lignes existantes de bus , à renforcer les lignes dont l'offre est insuffisante et à alléger ou supprimer les lignes où il y a très peu ou pas de passagers?	OUI/NON/Pas de réponse Commentaires éventuels	OUI	OUI	Pas de réponse CommPS	NON
		Etes-vous partisans de "bus à la demande" ?	OUI/NON/Pas de réponse <i>Si non, des chèques rendant un trajet en taxi meilleur marché constituent-ils une meilleure alternative? OUI/NON/Pas de réponse</i> Commentaires éventuels	OUI NON	OUI OUI	OUI OUI	OUI OUI CommCDH
		La SNCB doit-elle construire des parkings pour autos et deux-roues autour des gares pour faciliter l'usage des deux-roues et le transfert voiture-train?	OUI/NON/Pas de réponse <i>Si oui, ces parkings doivent-ils être gratuits?</i> Commentaires éventuels	OUI NON	OUI NON	OUI OUI	OUI OUI CommCDH

S E C U R I T E R O U T I E R E	Les grandes villes doivent-elles prévoir des parkings pour autos en suffisance aux abords de la ville , afin de faciliter la correspondance entre la voiture et les transports en commun?	OUI/NON/Pas de réponse	OUI	OUI	OUI	OUI			
		Commentaires éventuels	CommMR		CommPS	CommCDH			
	3 -	Quelle mesure a la préférence de votre parti pour diminuer (encore plus) le nombre d'accidents de la route ? (1=le plus important, 5=le moins important)	Véhicules plus sûrs et/ou technologie offrant plus de sécurité	5	5	Pas de réponse	5		
			Hierarchisation du réseau routier	4	2	Pas de réponse	4		
			Signalisation plus sûre des routes	2	4	Pas de réponse	3		
			Meilleur respect des règles existantes	1	1	Pas de réponse	1		
			Instauration de règles plus contraignantes	3	3	Pas de réponse	2		
				Commentaires éventuels			CommPS		
	-	Quelle mesure préconise votre parti si une limite de vitesse sur une route n'est pas très logique et n'est donc pas respectée de façon optimale ? (1=le plus important, 5=le moins important)	Vous adaptez la configuration de la route (rétrécissement, changement d'axe)	2	5		pas de réponse		
			Vous placez des dos d'âne ou autres types de ralentisseurs de vitesse	5	2		pas de réponse		
			Vous placez des radars supplémentaires	3	3		pas de réponse		
			Vous optez pour plus de contrôles policiers	4	4		pas de réponse		
			Vous appliquez une limite logique et donc plus acceptée	1	1	1	pas de réponse		
				Commentaires éventuels			CommPS	CommCDH	
	E N V I R O N N E M E N T	Votre parti est-il prêt à adapter la vitesse pour les voitures sur autoroutes comme suit: 130 km/h par temps sec et 110 km/h sur revêtement mouillé?	OUI/NON/Pas de réponse	OUI	NON	Pas de réponse	NON		
Commentaires éventuels				CommEcolo	CommPS	CommCDH			
Des cours de conduite adéquats sont d'une importance vitale pour la sécurité des conducteurs jeunes/débutants. En Europe, la formation moyenne est de 26h et est réalisée par des écoles de conduite professionnelles. En Belgique, 1 candidats-chauffeurs sur 3 ne suit pas de cours professionnels, 28% suit min 2h, 40% suit 20h.		La formation d'obtention du permis, doit-elle être intégrée dans l'enseignement secondaire ?	OUI/NON/Pas de réponse	OUI	NON	OUI	OUI		
			<i>Si oui, les cours théoriques? OUI/NON/Pas de réponse</i>	OUI		OUI	OUI		
			<i>Si oui, les cours pratiques? OUI/NON/Pas de réponse</i>	NON		NON	NON		
			La formation doit être assurée par une école de conduite? OUI/NON/Pas de réponse	OUI	pas de réponse	pas de réponse	pas de réponse		
			Tout détenteur d'un permis de conduite B depuis 8 ans peut apprendre à conduire à quelqu'un?	NON	OUI	OUI	OUI		
			L'examen de conduite doit-il être adapté? OUI/NON/Pas de réponse	NON	OUI	OUI	NON		
-		Votre parti envisagerait-il un Institut pour l'analyse des accidents qui réaliserait une analyse détaillée des accidents, de qu'en cas d'accident, on puisse en déterminer la cause exacte?	OUI/NON/Pas de réponse	OUI	NON	OUI	NON		
			Commentaires éventuels	CommMR	CommEcolo		CommCDH		
4 -		Quelle mesure a la préférence de votre parti pour réduire la pollution de l'air et les émissions de CO₂ ? (1=le plus important, 5=le moins important)	véhicules plus propres et plus économiques	3	3	2	4		
			fiscalité verte	1	2	4	2		
			conduite et déplacements plus "verts"	2	1	1	1		
			introduction de la gestion du trafic sur les routes principales	4	4	3	3		
	(ré)aménagement des routes pour rendre le trafic plus propre et plus sain		5	5	5	5			
			Commentaires éventuels	CommMR	CommEcolo	CommPS	CommCDH		
-	Votre parti est-il partisan d'une diminution de la vitesse sur autoroutes en cas de smog ?	OUI/NON/Pas de réponse	OUI	OUI	OUI	OUI			
		Votre parti est-il partisan de limiter le trafic automobile au centre-ville via un système d'alternance de numéros de plaque en cas de smog?	OUI/NON/Pas de réponse	NON	OUI	OUI	OUI		
			Souhaitez-vous interdire tout trafic en ville en cas de smog important?	OUI/NON/Pas de réponse	NON	OUI	NON	OUI	
				Commentaires éventuels	CommMR	CommEcolo		CommCDH	
				De nombreuses routes sont parsemées de ralentisseurs de trafic construits de façon incorrecte et qui, à cause du freinage/redémarrage, augmentent la consommation de carburant, de particules fines, autres polluants et le bruit. Votre parti est-il partisan d'analyser ces situations et de réaliser des adaptations, là où c'est nécessaire?	OUI/NON/Pas de réponse	OUI	OUI	OUI	OUI
					Commentaires éventuels	CommMR			CommCDH
F I S C A L I T E	Quel principe de taxation a la préférence de votre parti ? (1=le plus important, 5=le moins important)	« le propriétaire paie » - transport privé	5	pas de réponse	3	5			
		« le pollueur paie » à appliquer au transport privé	2	pas de réponse	1	2			
		« le pollueur paie » à appliquer et au transport privé et au transport public	1	pas de réponse	4	3			
		« l'utilisateur paie » à appliquer au transport privé	4	pas de réponse	2	1			
		« l'utilisateur paie » à appliquer et au transport privé et au transport public	3	pas de réponse	5	4			
			Commentaires éventuels		CommEcolo	CommPS			
	-	Votre parti est-il pour une fiscalité plus verte à court terme, afin que celui qui pollue plus paie plus ?	OUI/NON/Pas de réponse	OUI	OUI	OUI	OUI		
			Commentaires éventuels	CommMR	CommEcolo	CommPS	CommCDH		
	-	L'Ecoscore est-il un bon instrument pour baser la taxation ou un mix entre les normes européennes EURO + l'émission de CO₂ du véhicule?	Ecocore/Norme EURO + CO2/Autre	Norme EURO+CO2	Ecocore	Norme EURO+CO2	Norme EURO+CO2		
			Commentaires éventuels		CommEcolo	CommPS	CommCDH		
			Votre parti souhaite-t-il augmenter les accises sur le diesel de telle sorte qu'un litre de diesel coûte le même prix que l'essence ?	OUI/NON/Pas de réponse	NON	NON	NON	NON	
				Commentaires éventuels	CommMR	CommEcolo		CommCDH	
			-	Votre parti est-il partisan, à long terme, d'une redevance intelligente au kilomètre pour voitures particulières qui varie en fonction de l'importance du trafic, de l'endroit et de l'heure du déplacement?	OUI/NON/Pas de réponse	OUI	OUI	Pas de réponse	OUI
						<i>Si oui, votre parti est-il d'accord pour supprimer les taxes à l'achat et à la possession d'une auto, comme la TMC et la taxe de circulation (pour obtenir ce qu'on appelle la variabilisation des coûts) ?</i>	OUI	NON	
	<i>Si oui, êtes-vous d'accord que, si une taxation au kilomètre est instaurée, les recettes soient intégralement ou partiellement versées à un fonds pour uniquement améliorer le réseau routier?</i>	partiellement pour ..%			pas de réponse	Pas de réponse	partiellement pour ..%		
	Commentaires éventuels	CommMR	CommEcolo	CommPS					

MR

Le secrétaire d'Etat Monsieur Clerfayt, est favorable pour diminuer le nombre de véhicules entrant dans Bruxelles. De plus, augmenter les bandes de circulation ne va pas changer structurellement le problème de la congestion du trafic qui est central dans la thématique de la mobilité. La congestion est ce qui coûte le plus cher lorsqu'on calcule le coût externe global de la mobilité

La sécurité routière est au cœur des préoccupations du MR et les bandes de lancement ont un rôle à jouer à ce niveau-là. De même cela assurera une plus grande fluidité du trafic et réduira dès lors la congestion

Particulièrement en ville pour le développement de l'intermodalité des transports mais également pour augmenter la sécurité tant des usagers de deux roues que les automobilistes

Important également pour la sécurité. A adapter et renforcer aux endroits critiques. Permet également une fluidité du trafic.

Augmentation en fonction des besoins et des priorités définies ci-dessus

L'employeur a un rôle crucial à jouer dans l'amélioration de la mobilité de ses employés

Voir la carte blanche du député Pierre-Yves Jeholet. Il est indispensable de revoir l'offre des transports en commun, il faut qu'elle soit beaucoup plus en accord avec la demande. Il y a trop souvent des rames soit vides, soit ultra bondées

Ces parkings devraient être gratuits uniquement pour les usagers du train. Il faut développer un mécanisme avec le ticket de train ou l'abonnement. De plus l'employeur a un rôle à jouer pour aboutir à un traitement fiscal favorable

Notre crédo est de renforcer l'intermodalité et de réduire la congestion automobile

Il est effrayant de voir le nombre de cyclistes qui ne respectent pas le code de la route et qui ainsi se mettent en danger et mettent en danger les autres usagers de la route. Il faut également agir sur ce point

On peut s'inspirer à ce niveau des exemples de la Suède et du Portugal

Il faut un meilleur revêtement et un meilleur marquage, spécifiquement pour les 2 roues motorisés

Il serait plus judicieux d'appliquer un système de pastilles identifiant les véhicules polluants et ne faire rouler que les véhicules avec une pastille les identifiant comme propre

A nouveau, cela aura une incidence positive sur la fluidité du trafic et dès lors sur la sécurité et la congestion

Le secrétaire d'Etat Mr Clerfayt et Mr Reynders œuvrent dans ce sens. Il est important de trouver une neutralité fiscale sur ce point, pourquoi pas relier cela avec la fiscalité sur le travail ?

Il serait plus judicieux d'approfondir l'utilisation de filtres à particules mais tôt ou tard les carburants à la pompe seront tous chers et cette augmentation de tarifs poussera à changer les attitudes et les choix de consommation

Ce pourcentage est à calculer en fonction du coût de la modernisation du réseau routier

ECOLO

Pour Ecolo, la priorité est l'investissement massif dans les mesures visant à assurer le transfert modal progressif de la voiture vers les autres modes de transport. A ce titre nous défendons l'instauration d'un moratoire sur la construction ou l'agrandissement des axes autoroutiers.

Ecolo est favorable à de telles mesures dès lors qu'elles reposent sur les budgets d'entretien « classique » des autoroutes et qu'elles ne font pas partie d'engagements budgétaires supplémentaires spécifiques pour leur réalisation.

Ecolo est favorable à toutes les mesures qui permettent d'améliorer la sécurité routière en lien avec la problématique de la circulation des camions

Il s'agit là d'une de nos priorités programmatiques. L'ensemble du réseau de voiries doit progressivement être équipé de bandes cyclables. L'investissement dans l'infrastructure routière n'est pas une priorité d'Ecolo. Les budgets dévolus aux infrastructures de transport en commun doivent être amplifiés.

Ecolo est favorable au principe du télétravail. Il doit cependant être bien encadré pour éviter les risques d'une trop grande flexibilité non souhaitée ou l'isolement social. Le pourcentage actuel d'intervention varie selon les sociétés de transport public et la densité du réseau. Il n'est donc pas opportun, face à des réalités de densité et de type de zones (urbaines ou rurales) variables d'adopter un taux fixé a priori. Ce taux de couverture est par ailleurs lié à l'efficacité relative dans les différentes zones. Il est « logique » qu'un réseau de transport urbain couvre mieux ses coûts propres qu'un réseau rural décentralisé. Le rôle des pouvoirs publics est d'assurer un service public de qualité pour tous en matière de transport public. L'impact de la création d'une ligne de bus est de toute façon positif. Il est néanmoins opportun en terme de priorisation d'agir là où des problèmes concrets se posent. Ecolo est favorable aux deux mesures qui selon nous, ne s'excluent pas mais peuvent s'avérer complémentaires.

Les moyens récoltés par les redevances de parkings sont des moyens complémentaires à réinvestir dans le développement des services autour et dans les gares. Le 120 Km/h actuel ne doit pas être modifié si ce n'est pour être diminué là où la sécurité ou la fluidité le justifierait (comme sur le ring de Bruxelles par exemple)

L'examen doit être adapté, notamment pour y inclure des informations accrues sur l'impact de la circulation automobile sur l'environnement

Il faut renforcer les moyens attribués à l'IBSR ; pas créer de nouvelles structures pour assurer ce type de mission

Dans la limite des moyens actuels liés à l'entretien, cet aspect doit être examiné avec plus d'attention

Il ne s'agit pas là de mesures « souhaitables » et leur éventuelle mise en œuvre d'analyses fines de ce que représente comme impact sur la santé un smog important. La question ne précise d'ailleurs pas ce qu'il faut entendre par l'adjectif « important ». L'apparition chez nous d'épisodes de pics de pollution extrêmement graves comme ont pu en connaître à diverses reprises certaines grandes capitales méditerranéennes (comme Athènes) pourraient à l'avenir devoir conduire à des mesures radicales au bénéfice de la santé publique dès lors que des risques de mortalité graves seraient observés. Il y a lieu d'espérer que les mesures de prévention et le renforcement de l'utilisation des transports publics ne nous conduirons pas à de telles extrémités.

Cette question nous semble non pertinente et non pertinente. Nous ne voyons en effet pas la pertinence de distinguer des catégories sur une base « pollueur », « utilisateur » et « propriétaire », le recours au transport faisant appel à ces trois notions, souvent confondues sur la même personne.

Le détail de nos propositions en matière de fiscalité automobile figure sur notre site internet à l'adresse : <http://web4.ecolo.be/spip.php?rubrique173> (Priorité n°8 : Mettre en œuvre une fiscalité automobile plus verte et plus juste ainsi qu'un soutien aux véhicules moins polluants)

Ecolo n'est pas favorable à une augmentation des accises visant à créer une équivalence entre l'essence et le diesel. Il nous apparaît cependant opportun d'adapter progressivement la fiscalité en vigueur sur les accises des sources d'énergies fossiles afin de les optimiser des points de vue écologique, économique et social, d'étendre progressivement le mécanisme du cliquet en vigueur sur les accises des carburants fossiles (quand le prix hors taxe du carburant baisse, les accises augmentent légèrement pour compenser une partie de la baisse du prix du carburant) à toutes les sources d'énergies fossiles, de consolider ce mécanisme pour les carburants et de viser également le kérosène, par la suppression progressive des exonérations fiscales dont il bénéficie.

Le détail de nos propositions en matière de fiscalité automobile figure sur notre site internet à l'adresse : <http://web4.ecolo.be/spip.php?rubrique173> (Priorité n°8 : Mettre en œuvre une fiscalité automobile plus verte et plus juste ainsi qu'un soutien aux véhicules moins polluants). La taxe d'immatriculation que vous évoquez dans votre proposition a été supprimée en date du 1^{er} janvier 2006. Ecolo est favorable au maintien de la seule taxe de mise en circulation dont le montant serait déterminé en fonction de l'ecoscore et de la consommation.

PS

Ce n'est que par une approche globale et une action coordonnée entre ces différentes thématiques que l'on pourra développer le concept de mobilité durable dans chacune de nos Régions. Les thèmes cités ci-avant doivent être abordés en complément les uns des autres. Les classer reviendrait à les opposer ou donner l'impression que l'un est plus important que l'autre. Le PS vise au contraire la complémentarité des actions afin d'atteindre les objectifs ambitieux qui sont fixés tant en matière de mobilité durable que de sécurité routière

La remarque précédente s'applique également ici. Ces différentes mesures sont complémentaires et doivent être coordonnées, afin d'avoir une approche globale et durable de la politique de mobilité

La combinaison élargissement et gestion du trafic peut s'envisager, cela varie toutefois fortement en fonction des cas particuliers. La situation doit être analysée au cas par cas, et non de façon générale, en fonction de critères de mobilité durable, de sécurité routière, d'utilité socio-économique et d'impact sur l'environnement et la qualité de vie et la santé des gens. Les réponses ci-dessus sont donc indicatives et non pas applicables strictement en tout temps et dans chaque situation

C'est une mesure qui doit s'envisager au cas par cas en fonction des volumes de trafic tant sur l'axe principal que sur la bande d'entrée ou de sortie. Le gestionnaire de voirie doit être sensibilisé à cette problématique. Il ne s'agit pas d'une réponse générale.

Ce ne sont pas les tranches horaires qui doivent être les paramètres de référence, mais bien le volume de trafic. Le dépassement des poids lourds doit être autorisé lorsque les conditions de fluidité le permettent. La gestion de ces dépassements doit se faire de manière dynamique par des panneaux à messages variables

Il convient de rechercher une harmonisation des réglementations à l'échelle européenne. L'objectif est d'interdire le dépassement par temps de pluie et que cette règle soit appliquée partout en Europe de manière telle que l'ensemble des chauffeurs routiers connaissent une seule et même règle pour l'ensemble de leurs déplacements. Il faut viser la simplification pour les transporteurs routiers pour éviter les désagréments.

Il s'agit même de mettre en place une politique globale de promotion de l'usage des deux roues, pour augmenter substantiellement le nombre de déplacements quotidiens à vélo.

Dans l'enveloppe budgétaire existante, il est important de définir comme priorité majeure l'entretien du réseau. Toutefois, il paraît nécessaire d'investir pour remettre à niveau la qualité du réseau routier régional, afin d'assurer la sécurité de tous les usagers.

Il conviendra de tirer les enseignements des expériences pilotes menées en Région wallonne en matière de télétravail et, sur cette base, introduire sur un mode balisé le télétravail dans le Service Public de Wallonie.

Le travail d'évaluation du rendement des lignes de bus est important. Toutefois, l'ensemble de la population a droit à un service de qualité. Il faut donc travailler sur les deux axes: renfort là où l'offre est insuffisante, tout en maintenant des lignes notamment dans les zones rurales. Les deux concepts ne doivent pas être opposés. Pour le PS, il peut exister des lignes qui sont moins rentables que d'autres, mais qui permettent la desserte de zones moins densément peuplées.

Pour le PS, il n'y a pas lieu d'opposer les deux mécanismes. Le chèque-taxi peut être une piste également étudiée. L'application plus large de ce genre de systèmes dépendra des résultats des expériences pilote.

Pour le PS, le concept du "Park and Ride" doit se développer, afin de permettre à l'automobiliste de laisser sa voiture en toute sécurité aux abords des villes et d'utiliser des transports en commun performants qui leur permettront d'atteindre le centre-ville de manière sûre et rapide.

Pour le PS, seule une approche transversale de la sécurité routière permet de réduire le nombre de victimes. La palette des mesures s'étale depuis la formation et l'éducation jusqu'à la répression en passant par la sensibilisation et l'amélioration des infrastructures. Il faut jouer sur tous les paramètres en même temps et de manière coordonnée : le conducteur, la voiture, l'infrastructure, les règles, le contrôle,... Classer les mesures proposées ci-dessus donnerait l'impression qu'on les oppose ou qu'une est plus importante que l'autre.

L'objectif est d'atteindre une cohérence dans la lisibilité de la route pour ses usagers. La limitation doit être adaptée au site, à l'urbanisation, à la configuration de la chaussée. Lorsqu'une règle est édictée, en l'occurrence une limitation de vitesse, elle doit être respectée avec pour objectif la sécurité de tous les usagers qu'ils soient motorisés ou non. De façon générale, les situations doivent être analysées au cas par cas dans un souci de sécurité.

Le PS préconise une harmonisation au niveau européen pour une plus grande cohérence. Adapter la vitesse à 110 km/h sur autoroute par temps de pluie semble une mesure utile dans une optique de sécurité des usagers. Il faudrait réaliser une étude pour évaluer l'opportunité d'augmenter la vitesse à 130 km/h par temps sec.

De manière générale, la qualité des revêtements doit être améliorée, un grand plan d'investissement en ce sens va être mis en œuvre à l'initiative du Ministre wallon de l'Équipement. Spécifiquement, concernant les deux roues, le PS propose notamment de continuer les travaux d'adaptation des glissières de sécurité le long des (auto)routes régionales et de poursuivre l'installation de revêtements antidérapants sur les plaques d'égout et d'augmenter la rugosité des marquages routiers, pour éviter les glissades.

Pour le PS, en termes de fiscalité de transports, il faut prendre en considération les 2 paramètres suivants: celui qui utilise paie et le tarif est fonction des caractéristiques environnementales du véhicules. Le transport public doit être traité dans un système différent, vu que la démarche de mobilité est différente.

Le PS propose de modifier le calcul de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation en fonction des émissions de CO2 et de polluants et de revoir les dispositifs d'écobonus et d'écomalus wallons pour y intégrer les émissions de polluants.

En matière de fiscalité, il convient d'utiliser des paramètres qui sont régis par des règles reconnues et incontestables. C'est pourquoi, le PS préconise de se baser sur des normes européennes.

Le PS privilégie l'instauration d'un système de taxation au kilomètre pour les poids lourds. Parallèlement, il convient de s'engager dans une réforme de la fiscalité automobile basée sur des paramètres écologiques, afin de faire en sorte que celui qui pollue plus paie plus. Il faut aussi tenir compte de l'existence ou non d'alternatives en transport en commun accessibles.

CDH

Le système hollandais de régulation de vitesse via des portique fonctionne relativement bien et il serait utile de mener une expérience pilote à ce sujet

Aucune étude n'existe à notre connaissance sur ces dangers. S'ils posent de réels problèmes de sécurité, il faut y pallier en augmentant la longueur de ces bandes pour accroître la sécurité

Bien qu'il soit prouvé que les poids lourds ne sont pas à l'origine de plus d'accidents que les automobiles, la gravité de ces accidents est bien plus importante. Il faut donc éviter dans la mesure du possible les manœuvres dangereuses aux heures critiques sur le réseau, de manière à intensifier la sécurité tout en améliorant la fluidité générale du trafic.

La Région wallonne a été un pilier dans ce domaine lors de la précédente législature et nous désirons maintenir un réseau performant pour la mobilité douce. Il convient tout d'abord d'analyser la situation au regard de la sécurité et non uniquement en terme de fluidification du trafic existant. Néanmoins, si des aménagements de la signalisation permettaient une meilleure sécurité et une meilleure fluidité alors ils doivent être étudiés et mis en œuvre dans la mesure du possible.

Il faudrait d'interroger sur les dispositifs techniques de détection existants à ce niveau, mais à notre sens, il n'est pas fondamental d'y consacrer une priorité : la sécurité reste l'aspect le plus important

L'amélioration des infrastructures doit se faire au bénéfice de tous les usagers et non uniquement des usagers motorisés. Il convient de tenir particulièrement compte des transports publics (aménagement de sites propres) dans le cadre de nouvelles infrastructures de transport.

En tant que ministre de l'emploi, Madame Milquet est particulièrement sensibilisée à cette problématique et a déjà obtenu des avancées concrètes à ce sujet. Actuellement l'intervention financière de la Région wallonne couvre environ 75% des charges du secteur. Le solde étant couvert par les recettes de trafic. Le pourcentage d'intervention doit évoluer en fonction des choix politiques en matière de gratuité. La gratuité totale revient à une intervention de 100%). A Bruxelles, le cdH plaide pour la gratuité des transports en commun urbain (sur tout le réseau de la STIB). L'opportunité d'une telle mesure dans une autre zone géographique doit être étudiée au cas par cas : la demande de transport public n'est pas fonction que du prix, mais d'autres facteurs (liberté de disposition, fréquence, qualité...), et l'usager est quelques fois prêt à payer un certain prix pour obtenir ce transport.

André Antoine, sous cette législature a mis en place un système de TaxiTEC à Namur, système de taxis qui se substituent aux lignes de bus en soirée.

Les contrats de gestion actuel entre l'Etat et le groupe SNCB prévoient déjà une amélioration conséquente du nombre de place de parking.

Il est fondamental de mettre en place des parkings de délestage aux abords de grandes villes à proximité des nœuds d'intermodalité pour que l'usager puisse avoir un mode de transport rapide plus concurrentiel que son automobile pour les déplacements urbains.

Il est impossible de répondre précisément à cette question tant elle dépend de la situation particulière visée ! La vitesse estimée trop basse donc "illogique" l'est par le conducteur et non par l'autorité. L'autorité doit adapter les aménagements ou la signalisation en fonction de l'endroit pour veiller à garantir la sécurité routière de manière optimale.

La réglementation actuelle ne semble pas poser de problème et il est prouvé que plus la vitesse moyenne augmente, plus le nombre de tués sur les routes est important. Les chèques de formation à la conduite ne doivent pas être élargis à tous les jeunes puisque ceux-ci recevront une formation à l'école secondaire.

L'IBSR effectue de nombreuses études à ce sujet, mais il n'est pas inutile de procéder à des études plus ciblées si un endroit pose problème et cause des accidents.

Plusieurs propositions de loi ont été déposées en ce sens par Vanessa Matz au Sénat. Nous plaidons pour la déduction fiscale des vêtements de protection pour les motards, mais aussi pour l'obligation de siège enfant sur les motos.

En cas de pic de pollution, les transports en communs deviennent gratuits.

Qui si ces adaptations sont compatibles avec les objectifs de sécurité routière.

Notre parti est partisan d'un système de taxation proportionnelle à l'impact sur l'environnement, en tenant compte de la situation familiale et professionnelle. Faut il rappeler que nous avons œuvré à la mise en œuvre du système de bonus malus pour l'achat de véhicules propres ?

Idéalement, l'Ecoscore reflète mieux l'impact environnemental mais l'Euronorme est la seule norme standardisée au niveau européen et donc utilisable actuellement

L'Imposition du Filtre à particule serait une mesure efficace à long terme