

- 1. Problème : L'autophobie/motophobie généralisée. Nous constatons que la voiture/moto particulière est accusée de tous les maux, et particulièrement, les motorisations diesel et les SUV. Or les moteurs diesel nouvelle génération ne polluent pratiquement plus (et en tous cas moins qu'un moteur essence !) et sont acceptés désormais au sein de la norme Euro 6. Quant à l'interdiction globale des SUV, elle est absurde, car les SUV ne sont pas uniformes ! Il existe en effet des SUV équipés de petits moteurs en deux roues motrices, des SUV 4x4 et même des SUV électriques ! Cette interdiction proposée montre donc à suffisance l'ignorance des spécificités automobiles des décideurs politiques, incapables de s'entourer d'experts qualifiés.**

L'interdiction des motos dans les villes est également une aberration.

Solutions :

Continuer à s'opposer, pied à pied, à toutes les mesures anti-voitures et anti-motos visant à chasser les conducteurs des villes : chicanes, suppression des places de stationnement, hausse des PV, LEZ, radars à profusion...

Exiger le remplacement de la Commission Régionale de la Mobilité (46 membres dont seulement 4 représentants des automobilistes & des motards : FEBETRA – Touring -VAB – Taxis, soit 10%. Voir ici la composition détaillée de cet organisme: https://etaamb.openjustice.be/fr/arrete-du-gouvernement-de-la-region-de-bruxellescapit_n2021031328.html), par la mise en place d'une instance véritablement équilibrée et représentative des conducteurs, pour orienter des politiques de sécurité routière (ainsi que de nombreuses autres problématiques concernant la mobilité - voir plus loin), au lieu de laisser la mainmise aux lobbys des radars et aux pseudo-experts anti-voiture qui conseillent les gouvernements. Cette instance doit être un contre-pouvoir destiné à lutter contre la propagande anti-voiture véhiculée par des élus urbains autophobes et coupés de la réalité, qui n'ont ni l'usage ni le besoin de la voiture. Elle doit surtout proposer des solutions constructives et réfléchies aux nombreux problèmes posés par la mobilité d'aujourd'hui.

- 2. Problème : la stigmatisation permanente et exagérée de la vitesse. Une voiture/moto qui roule, même à 1km/h, fait de la vitesse, par définition (vitesse : rapport de la longueur du chemin parcouru par un mobile, au temps mis pour le parcourir).**

Nous contestons également le développement des « radars-tronçon », qui créent des agglomérats de voitures et un détournement du regard vers le compteur de vitesse, au détriment de l'attention portée à la route.

Solutions : Au lieu de déresponsabiliser les conducteurs en contrôlant les vitesses de manière aveugle et pointilleuse, il faut uniquement pénaliser les vitesses non adaptées. Rouler à 51km/h au lieu de 50 ou rouler à 50km/h à minuit un dimanche dans une zone 30 aux abords d'une école, ne peuvent être considérés comme des « vitesses non-adaptées ».

Rouler à 80km/h dans une rue étroite bordée d'habitations est clairement une « vitesse non-adaptée ».

Imposer le 100km/h sur le ring sous prétexte de limiter la pollution est aberrant. Soit la circulation est à l'arrêt et impossible d'atteindre les 100km/h, soit la route est dégagée et rouler à 120km/h ne pose aucun problème, et la pollution n'est pas supérieure à celle d'une voiture arrêtée, moteur tournant !

Nous demandons que les limitations de vitesses soient appliquées de manière pragmatique et non empirique, et ce via les instances décrites au point 1. Nous partons du principe que des vitesses imposées en relation avec l'environnement et les circonstances seront acceptées et respectées par les usagers.

- 3. Problème : la police urbaine est désormais autorisée à verbaliser les conducteurs sur une simple évaluation visuelle, basée sur des critères totalement subjectifs.**

Solution : nous demandons de retirer sur le champ cette autorisation aux forces de l'ordre, car elle est sujette à abus, sans que le verbalisé n'ait aucun moyen de contester la contravention.

4. **Problème : la rage taxatoire. TOUS les véhicules qui circulent en Belgique ont été autorisés légalement à se déplacer PARTOUT, et leurs propriétaires ont dû pour cela s'acquitter d'un certain nombre de devoirs : disposer d'un certificat de conformité, payer une taxe d'immatriculation, de TVA, de roulage, une police d'assurance (taxée), d'un certificat de contrôle technique (taxé), de payer des accises et de la TVA sur les carburants et des droits de stationnement. Cependant, ils sont désormais utilisables dans de moins en moins d'endroits, à des vitesses de plus en plus faibles : 30km/h généralisé, LEZ, piétonniers, trajets en boucle, suppression de 65.000 places de parking à Bruxelles, radars tronçons, fermeture de voiries, suppression de bandes de circulation, etc.**

Solution :

Adapter la fiscalité sur un critère d'utilisation du véhicule, et non pas sur le poids, la puissance ou le type de voiture/moto.

La légalité du rapport entre la hauteur de plus en plus importantes des taxes payées et de la restriction des libertés de circulation en parallèle, doit être évaluée. Le cas échéant, une action en justice contre les autorités compétentes pourrait être entreprise, afin de rétablir une balance juste entre liberté d'utilisation et taxation du véhicule.

5. **Problème : prises de décisions politiques ineptes.**

Solution : nous demandons la création d'un réseau d'experts (voir au point 1) capables d'analyser de manière objective les causes réelles des accidents de la route, les réunir lors d'un colloque pour définir les règles de la circulation des 5 années à venir (prévention, répression, entretien et développement du réseau routier), et les imposer aux décideurs politiques via un vote dans les instances parlementaires. Ce réseau doit être la source des informations relayées par les organismes dénommés de « sécurité routière ». Les statistiques et le résultats d'enquêtes ou de sondages doivent être sévèrement contrôlés avant publication.

6. **Problèmes : Entretien du réseau routier et signalisation routière défectueux. La signalisation routière est mal pensée, mal entretenue, pléthorique, et complètement obsolète. De nombreux panneaux sont souillés par de la mousse ou des tags, les poteaux descellés, arrachés ou mal placés. Ils sont souvent beaucoup trop nombreux sur un espace limité, ce qui rend leur lecture rapide très difficile.**

Solutions : le réseau routier belge est dans un état déplorable, ce qui engendre une insécurité grandissante. Un plan pluriannuel d'investissement doit être réalisé avec l'aide des collectivités locales, mieux à même de connaître les faiblesses des infrastructures environnantes.

En ce qui concerne la signalisation, nous demandons l'intervention du panel d'experts (voir point 1) pour décider de leur nombre, de leur genre et de leur emplacement. Nous demandons aussi une attention particulière à la sécurité des motards : rails doublés dans les virages serrés, réparations des nids de poule avec du matériel anti-glisse.

7. **Problème : les dispositifs ralentisseurs sont souvent mal placés, mal conçus, peu visibles et ne respectent pas les prescriptions légales. D'autres sont extrêmement dangereux, particulièrement pour les motards.**

Solution : c'est le panel d'experts (voir point 1) qui doit valider les emplacements choisis et vérifier leur conformité, ainsi que leur éventuelle dangerosité.

8. **Problème : le stationnement à prix exorbitant & aux zones de plus en plus réduites.**

Solution : Dans les quartiers commerçants le parking de voirie doit être gratuit durant une heure minimum en semaine et totalement gratuit le weekend et en soirée. La politique de suppression de places de parking doit être arrêtée. Les places PMR doivent être préservées, et de nouvelles doivent être créées.

9. **Problème : fréquence et disponibilité des transports en commun, surtout en zone rurale.**

Solutions : En ville, l'accès des transports en communs doit impérativement être couplée avec des parkings de dissuasion gratuits à l'entrée mais également dans les villes. Ceci particulièrement pour les communes non desservies par un réseau de métro.

En zone rurale : si l'on veut diminuer les déplacements en voiture, l'offre de transports en commun doit être bien plus importante qu'aujourd'hui. Augmenter l'offre de manière significative aurait un impact financier énorme sur les finances publiques et serait très peu (ou pas du tout) rentable. Il faut donc proposer aux habitants de ces zones, une solution fiscale et de dérogation environnementale qui leur permettrait de continuer à utiliser leur véhicule, tout en gérant un taux d'émission progressivement plus restrictif (la vie moyenne d'une automobile en Belgique est d'environ 8 ans).

10. Problème : Les LEZ pénalisent économiquement les personnes les plus fragiles et les artisans. La mesure est déclarée discriminatoire par le Conseil d'Etat, et devra probablement être revue.

Solutions : dans un premier temps, nous demandons que les personnes aux revenus modestes ou les personnes âgées, disposant de voitures généralement non admises dans les LEZ, soient autorisées à y pénétrer gratuitement à concurrence de une fois par semaine (ou x fois/mois ou/an). Ceci afin de ne pas les obliger de se séparer de leur véhicule, avec les difficultés que cela entraîne pour eux (achat d'une nouvelle voiture, petits déplacements au départ de leur domicile...). La situation des petits artisans (camionnettes équipées) doit également être prise en compte. Dans un deuxième temps, nous demandons la suppression des LEZ qui ont largement démontré leur inefficacité.

11. Problème : les poids lourds circulant en ville, et le stationnement en double file.

Solutions : Il est évident qu'il est impossible d'interdire complètement la circulation des poids lourds au sein des grosses agglomérations. Toutefois, il conviendrait déjà de lutter contre le trafic de transit des camions, surtout étrangers, qui suivent aveuglément leur GPS, et se retrouvent alors dans des centres-villes, en y entravant la circulation. Les voieries limitées en tonnage devraient être équipées de caméras capables de verbaliser les contrevenants (on se souviendra du récent effondrement de pont survenu en France, suite au passage d'un camion de 40 tonnes, là où 19 tonnes étaient la limite imposée...).

Pour éviter les stationnements en double file, il faut prévoir des zones de déchargement, limitées dans la durée et dans les heures d'utilisation, en privilégiant les heures durant lesquelles la circulation est la moins importante. Il faut bannir les pistes cyclables qui empêchent les déchargements en bordure de trottoir.

Un système de plateforme logistique, permettant de fractionner les chargements avant l'entrée en ville doit être étudiée.

12. Problème : les nouveaux moyens de déplacement (scooters, vélos & trottinettes partagés) prennent de plus en plus possession de l'espace public de manière anarchique, et ne respectent pas le code de la route.

Solution : des emplacements réservés à leur stationnement doivent être clairement délimités. Tous ces véhicules doivent être immatriculés, afin qu'ils puissent être identifiés et verbalisés, le cas échéant. Nous demandons aussi la suppression de l'autorisation d'emprunter les sens uniques par les vélos, que nous considérons comme étant une mesure accidentogène. Une assurance RC ou familiale doit être imposée à tous les usagers de ces modes de mobilité.

13. Problème : Défauts d'assurance et de permis de conduire.

Solutions : Une vignette doit être apposée sur chaque véhicule afin de prouver la conformité et la validité de sa police d'assurance. Le prix exorbitant du passage de permis de conduire (qui incite à s'en passer !) doit être largement réduit. Nous proposons que les écoles de conduite soient subsidiées en partie par la manne récoltée via les amendes routières, les accises sur le carburant et les taxes de roulage, d'immatriculation, etc...

14. Problème : l'examen du permis « de conduire » trop théorique et pas assez pratique.

Avoir un permis signifie uniquement que l'on possède une connaissance livresque des règles du code de la route, mais aucune notion de conduite défensive.

Solution : nous demandons qu'une partie de la manne financière des amendes routières soit affectée à une formation obligatoire à la conduite défensive dans le processus d'attribution du permis de conduire (mesure déjà d'application en partie en Flandre).

Nous demandons également qu'une adaptation modernisée du code de la route (que nous respectons et encourageons) soit réalisée, en coordination avec l'instance citée dans l'article 1.

15. Problème : la situation des Oldtimers/plaques « O ».

La législation qui concerne les véhicules immatriculés en plaque « O » est de la responsabilité des régions, et dès lors très différente que l'on soit domicilié au Nord, au centre ou au Sud du pays.

En Flandre, seuls les véhicules concernés de plus de 40 ans constituent une exception pour pénétrer dans les LEZ. MAIS les municipalités sont libres d'appliquer cette règle ou non ! A Anvers, par exemple les voitures de plus de 40 ans sont autorisées à circuler dans la LEZ, MAIS en payant une redevance ! Voilà une législation pour le moins nébuleuse...

En région de Bruxelles-Capitale les choses semblent plus claires : les voitures en plaques « O » de plus de 30 ans sont autorisées dans la LEZ, sans autre forme de contrainte. En dessous de 30 ans, c'est la réglementation de base qui s'applique (inscription via le site, 35€ de redevance, 8 fois par an maximum).

En Wallonie les choses ne sont pas encore coulées sous forme de loi, mais on parle d'une exception complète pour les véhicules, anciens ou non, qui parcourent moins de 3.000km/an. Simple sur le papier, mais difficile à appliquer et surtout à contrôler (quid si l'on part à l'étranger avec le véhicule, par exemple...).

Solution :

Il est impératif de simplifier ces mesures et de leur donner une vraie cohérence en unifiant les mesures dans les trois régions du pays. C'est évidemment à la BEHVA de proposer une harmonisation des mesures aux responsables politiques.

16. Problème : instauration d'une zone 30 généralisée à Bruxelles. Nous estimons que cette mesure doit être supprimée, parce que :

- Pour être respectée, elle nécessite des contrôles encore plus nombreux qu'aujourd'hui et donc un important déploiement de radars, déjà trop implantés à notre sens.
- Garder une vitesse aussi faible, avec une marge de dépassement tolérée de 3km/h (10%) demande au conducteur de regarder plus son compteur de vitesse que la route, ce qui nuit clairement à la sécurité.
- Invoquer cette mesure comme source d'une meilleure sécurité routière est un leurre. Rien ne prouve, en effet que le nombre de morts par accident en milieu urbain, soit directement lié à une vitesse plus élevée de 20km/h (50kmh vs 30km/h).

Si un mort ou un blessé est bien entendu un mort ou un blessé de trop, de quoi parle-t-on exactement à Bruxelles (voir étude sur notre site www.mautodefense.org) ?

Pour 2020, le chiffre des décès dans la circulation est de 20. En examinant les 20 cas, on s'aperçoit qu'une vitesse non-adaptée pourrait éventuellement être en cause (aucun radar n'était sur place pour en faire état...)

A titre d'exemple, du côté de la STIB on a les chiffres suivants pour 2017 : deux personnes sont décédées sur le réseau de transport en surface de la société selon les derniers chiffres recensés. Au total, 89 accidents ont été répertoriés entre des piétons et des trams ou des bus de la STIB sur les 584 km cumulés de réseau en surface. On constate un accident tous les quatre jours avec un usager faible impliqué (et donc pas d'automobiles). Ce sont les bus qui sont le plus concernés par les incidents puisque cette année, il y en a eu 52 avec des piétons. Les trams ont atteint un chiffre de 37 au dernier comptage. La vitesse n'est donc ici pas en cause.

Il est cependant pratiquement impossible d'obtenir des détails précis de ce type, sur l'ensemble de la région. L'insécurité routière causée par une vitesse de 50km/h a donc bon dos !

A titre de comparaison avec les 28 décès dans la circulation en 2017, en 2014, 342 décès par accident de la vie courante ont été enregistrés en RBC via les bulletins statistiques de décès, dont 143 résultent d'une chute accidentelle, 30 d'une intoxication accidentelle et 169 d'une autre cause. Chaque année, les décès par accidents de la vie courante représentent en moyenne environ 3,6 % de tous les décès de l'année (tout âge et toute cause), et 57,8 % des décès liés aux accidents. 28 décès contre 342 ! On voit qu'il y a sans doute plus à faire pour prévenir les accidents domestiques que de stigmatiser l'automobile en permanence ! Chaque année (en période hors Covid) 1 milliards de kilomètres sont parcourus en RBC. Le ratio KM/décès est donc particulièrement faible (même si toujours trop élevé !), et certainement moins important que ce que l'on essaye de nous faire croire...

- Nous exigeons que les voies structurantes soient toutes placées à 50 ou à 70km/h, en concertation avec les communes (la plupart de ces voies dépendent de la RBC).
- Le 30km/h devrait aussi être imposé aux transports en communs, (souvent en site propre désormais), diminuant d'autant une vitesse commerciale déjà peu performante (un tram de 80 tonnes est plus difficile à arrêter qu'une voiture circulant à la même vitesse).
- En cas de zone 30 généralisée, de nombreux aménagements de voiries devraient être réalisés (et ne parlons pas de l'installations de bornes de rechargement pour les véhicules électriques). Avec quels moyens, sachant que l'Etat, la RBC et les communes sont en déficit permanent ? Instaurer de nouvelles taxes n'est pas envisageable, le citoyen belge étant déjà l'un des plus taxés en Europe, voire dans le Monde !
- Une zone 30 généralisée est une mesure de plus qui stigmatise les automobilistes et les motards, qui aux yeux des autorités sont la cause de tous les maux environnementaux. Toutefois, d'autres sources de pollution (chauffages, centrales électriques, usines, péniches...) ne sont pas prises en compte !
- D'une manière générale, nous pensons que nos responsables politiques placent « la charrue avant les bœufs », car si leur objectif est à terme de supprimer la voiture en ville, il convient d'avoir une vision d'ensemble du problème. A savoir : pour mettre une telle mesure en place, il faut D'ABORD pouvoir bénéficier d'un réseau de transports en commun performant, de parking de dissuasion gratuits, de terminer le RER ...AVANT d'empêcher les voitures d'entrer en ville. Ici, nous sommes exactement dans l'action inverse !

Quelques points forts de notre philosophie.

Nous sommes POUR :

- La création d'une instance supérieure, composée de spécialistes de l'automobile, de la moto et de la presse spécialisée capable de jouer le rôle contre-pouvoir aux lobbys environnementaux autophobes.
- Un partage raisonné du réseau routier et urbain, sans stigmatisation de l'un ou l'autre moyen de déplacement, dans une organisation concertée respectable par tous.
- Nous soutenons la création de « véloroutes » séparées des voiries utilisées par les automobiles et les motos.
- L'application à tous les usagers d'un code de la route modernisé, composé de règles simples et logiques.

- Une application raisonnée de limitations de vitesse justifiées et acceptables par tous.
- Une application graduelle des mesures environnementales, concertée avec les différentes composantes d'une mobilité efficace.
- Inclure une formation de conduite défensive dans le cursus du permis de conduire.
- La sanction sévère de l'alcool et de l'usage du téléphone au volant, du défaut d'assurance ou de permis de conduire.
- L'utilisation des recettes fiscales liées à la possession et l'usage de véhicules, et de celles des amendes routières, EXCLUSIVEMENT à destination de l'entretien du réseau routier, de la signalisation, de la sécurité routière au sens large, et de la formation des nouveaux conducteurs.
- Un respect et une valorisation du patrimoine automobile.
- Un retour à la responsabilisation du conducteur lambda, en opposition avec un lot d'interdictions et de « flicage » permanent.
- Les motorisations hybrides et diesel dernière génération.
- Une meilleure considération des oldtimers, qui constituent le patrimoine automobile de notre pays, en collaboration avec la BEHVA et Autoworld.
- La suppression des LEZ mal adaptées aux usagers faibles, aux personnes âgées, aux handicapés, aux artisans, aux oldtimers, et à son inefficacité prouvée.
- Une adaptation de la fiscalité en fonction des zones accessibles par un véhicule donné.
- Un contrôle accru de l'usage fait des subsides des ASBL pro vélo soutenues par la région bruxelloise.
- Une obligation de publier les données techniques et les questions des enquêtes qui concernent la mobilité (Bruxelles Mobilité – VIAS).
- L'immatriculation des vélos et l'obligation pour les cyclistes d'être assuré en R.C. pour circuler dans l'espace public.
- La promotion des e-carburants, bio carburants à base de biomasse et de l'hydrogène comme sources d'énergie pour les véhicules.
- Une réglementation plus stricte pour les trottinettes, monoroues et vélos-cargos transportant des enfants.
- Une synchronisation des feux de signalisation sur les grands axes.
- L'accélération des travaux du RER en Wallonie et à Bruxelles.
- Un meilleur maillage des transports en commun bruxellois.

Nous sommes CONTRE :

- Le plan « Good Move » qui a été imposé de manière autoritaire, sur base d'une enquête biaisée.
- La suppression de voies de circulation automobiles pour laisser la place à des pistes cyclables.
- Une répression aveugle dirigée contre l'automobiliste et le motard.
- Un nivellement par le bas, pénalisant systématiquement les bons conducteurs, obligés de subir des réglementations dé-responsabilisantes, destinées à la base à punir une infime partie des usagers, non respectueux des règles.
- L'instauration d'un permis à points.
- La stigmatisation puis l'interdiction des moteurs thermiques et des SUV, menée sans discernement par des responsables manifestement mal informés.
- Une taxation sans cesse en hausse, parallèle à un usage de plus en plus restrictif des véhicules.
- La prolifération insensée des radars (fixes, mobiles, tronçon).
- L'interdiction éventuelle des dispositifs du type « Coyote » et des applications du type « Waze ».
- La suppression systématique des zones de stationnement et les tarifs abusifs des parcmètres.
- La circulation autorisée des vélos dans les sens uniques.

- Les casse-vitesses non réglementaires.
- La généralisation imposée de la motorisation électrique.
- Les différences de législation pour les oldtimers entre les trois régions du pays.
- L'utilisation de prétextes comme la vitesse ou les émissions de CO2 pour imposer une zone 30 généralisée à Bruxelles. Cette mesure doit être supprimée.
- Le mépris avec lequel sont traités les PMR à Bruxelles relativement à leur droit à la mobilité.
- La fermeture du Bois de la Cambre.
- L'impunité des cyclistes qui ne respectent pas le code de la route.