



Vers notre site Web

## UN NOUVEAU PARTI POLITIQUE ? OUI, SI ET SEULEMENT SI !

Les LiDem ont pour slogan « OSONS LA VERITÉ » depuis leur candidature aux élections de 2019 et nous en sommes fiers. Notre mouvement a vécu les difficultés naturelles des tensions qui naissent au travers des courants d'opinion et nous avons assumé les décisions qui s'imposaient à la majorité, démocratie oblige. Nous démontrons ainsi la volonté de poursuivre pour le bien du plus grand nombre, particulièrement pour les générations suivantes, comme l'ont pensé les pères de nos pères durant les guerres du siècle précédent. Une nouvelle classe politique se doit avant tout d'œuvrer dans les directions de bon sens et non pas en espérant préserver son électorat. Pour cela, les Libéraux Démocrates, garantissent une vision politique basée sur l'exemplarité, la responsabilité, le respect et l'honnêteté des membres composant ce parti. Les 3 dernières décennies ont démontré que la participatie belge n'en a cure et le plus bel exemple reste la déclaration de Di Rupo en 2003, exprimant sa volonté de se débarrasser des parvenus de son parti : on a vu ce qu'il en était plus tard comme le SAMU SOCIAL et PUBLIFIN ( Et il y en a tant d'autres qui expliquent notre faillite virtuelle en région wallonne, heureusement sortie de l'obscurité entretenue par cette participatie ). Les autres partis sont également coupables de manipulations diverses et sont prêts à vendre nos libertés pour garder le pouvoir et les privilèges en prétendant préserver la démocratie.

Notre mouvement se renforce sans aucun doute, ainsi que la conviction des membres du bureau politique : nous prétendons aux prochaines élections représenter une force politique honnête avec le concours de ceux qui se battent pour la justice et la liberté des droits si chèrement acquis au fil du temps. Nous ne voulons pas payer pour les décennies d'erreurs d'une participatie trop égoïste dans ses calculs politiques. Les 4 composants ( l'exemplarité, la responsabilité, le respect, l'honnêteté ) seront le ciment qui liera chaque pierre de nos fondations et assurera la stabilité de l'édifice en devenir . Nous ne pourrons rien faire sans le concours d'une majorité de citoyens intéressés par un renouveau politique si ardemment souhaité par tous. Nous ferons d'ailleurs appel prochainement à votre candidature pour venir renforcer cet édifice. Chaque pierre apportée sera une preuve de confiance pour l'ensemble de la société.

Sur base d'une représentation politique saine et honnête des LiDem, nous pourrons prendre les meilleures décisions en toute transparence avec les experts des domaines concernés. L'absence de transparence empêche tout discernement du citoyen sur l'incompétence de ceux qui composent une gouvernance : c'est d'ailleurs la raison pour laquelle cell-ci préfère depuis 2019 les pouvoirs spéciaux à la décision d'un parlement composé des représentants d'une société . Eh oui, aucune volonté de tendre vers la démocratie, mais bien vers celle d'une minorité. Je vous rappelle le pacte de Marrakech dans lequel, le premier ministre en place et président du MR a délibérément signé l'accord contre la volonté d'une majorité réduite au silence. Nous mettrons sur pied un projet garantissant à chaque citoyen la possibilité de se prononcer officiellement sur toute grande décision sociétale, ce que la participatie n'a jamais souhaité pour garder le contrôle des messes basses en coulisses ( Souvenez-vous de l'affaire Khattabi pour la fonction de Juge à la Cour Constitutionnelle et le deal avec le président du MR ).

## Réflexion sur la mobilité

Par Raymond Berger, conseiller indépendant en mobilité.

La mobilité ne va pas assez vite.  
En matière de mobilité, il faut faire avancer les choses beaucoup plus vite. La mobilité à Bruxelles est catastrophique. Le transport public est de bonne qualité mais pourrait mieux faire, si il était bien aidé.  
Le projet du M3 est exemplaire et inadmissible, sauf but sous-jacent de ne pas le réaliser, au vu des lenteurs administratives et des récriminations des "riverains" avec un délai de mise en oeuvre ahurissant, car on parle maintenant de 2030 ! Et chaque année on va un an plus loin... En 2008, c'était pour 2016 et pour la place Meiser, les médias avaient évoqué 2012 et en 2020 on ne sait plus où nous en sommes !  
Les médias et les groupes de pression vélocipédistes font par contre beaucoup d'efforts pour encourager l'image et l'usage du vélo mais c'est insuffisant sur le plan général et en plus, c'est imprégné pour une grande part de démagogie orientée politiquement écologiste.  
Le vélo, c'est bien mais son usage reste marginal ; on le voit bien sur les vidéos de promotion du vélo : on voit un vélo passer juste en arrière-plan, mais sur le fond de l'image, il n'y a pas de vélos !  
Ce n'est évidemment pas le vélo ou la marche qui vont nous sauver du fameux réchauffement climatique. Il s'agit d'un enjeu global où tous les modes de transports sont à prendre en compte, sans discrimination. C'est une bonne chose de réaliser des pistes cyclables qui attirent les cyclistes, mais il ne faut tout de même pas oublier que c'est l'automobiliste qui paie, et il paie pour des suppressions de voies de circulation, des restrictions de vitesses, des obstructions, des détournements, des interdictions d'accès, des passages payants et, au final, partage la voirie avec des usagers qui ne suivent pas le code de la route, roulent gratuitement, écoutent de la musique avec un casque, et par dessus tout, obtiennent encore raison quand ils sont en tort dans un accident comme "usager faible".  
L'encombrement des rues est de plus en plus important et l'arrivée des engins électriques ne va rien changer sur ce plan. Plus de deux roues, donc plus de pistes cyclables...  
Par contre, plus de voitures et diminution de l'offre de voiries !  
On peut dire qu'aucune nouvelle route n'a été tracée depuis 1980, hors dessertes de lotissements et l'une ou l'autre réalisation ponctuelle comme le contournement de Couvin par exemple. Une carte routière de 1980 est encore parfaitement valable en 2020 pour la Belgique, alors que le nombre de véhicules en circulation a augmenté de manière exponentielle. Et contrairement à l'idée reçue, il se construit des ouvrages routiers partout en Europe et de grandes dimensions, à Stockholm, Prague, Rome, Strasbourg ; il suffit de consulter "Google Maps".  
Une grande idée pour limiter l'usage de la voiture en ville est le péage urbain et certaines villes qui l'appliquent, sont bien équipées en matière de transports publics. De beaux exemples sont Londres et Stockholm. A savoir que le péage à Londres ne fonctionne pas bien alors qu'il est une réussite à Stockholm; il faudrait évaluer le problème.  
Il ressort de cette situation qu'il n'y a pas de méthode à appliquer en fonction d'une idéologie, mais qu'il faut remédier aux problèmes de manière pragmatique. Chaque déplacement privé est personnel ; certains veulent rester personnels, d'autres se confient au public. Certains aiment les modes "doux" et d'autres n'aiment pas trop, ou alors juste pour la promenade dominicale. On ne peut pas forcer. Il faut investir dans tous les modes en fonction de ce que les gens paient. On ne place pas dans la meilleure loge un spectateur qui a payé pour un siège devant la scène ( ou cas limite, qui ne paie pas). Au final, c'est à l'utilisateur de choisir son mode de transport, en fonction des avantages et inconvénients et si le trajet en voiture prend deux heures et le trajet en train une demi-heure, le quidam prendra le train, d'autant mieux qu'il arrive à l'heure au travail, alors qu'en voiture, c'est " la galère". Le problème c'est qu'actuellement, c'est le contraire qui se passe !  
Quand les routes ne serviront plus à rien, elles seront supprimées, mais il faut admettre que nous ne sommes pas dans cette situation ; l'urbanisation continue, les lotissements se remplissent, et encore, on n'imagine pas les urbanisations ailleurs dans le monde. Ici, nous sommes encore dans le gérable!  
L'approche en matière de transport public doit être dynamique, non électoraliste et empreinte de volontarisme, avec des finalités dans le temps intéressantes. Il y a des choix à faire, on rend bien une voirie cyclable, pourquoi ne fait on pas des rues "tramables" quand la voirie ne permet pas la séparation des modes? Des tunnels pour métro, oui, mais on peut aussi proposer des tunnels pour tramways et ailleurs dans le monde, même des bus empruntent les tunnels des trams. ( Il ne s'agit pas de tunnel de pré-métro, mais d'un tunnel pour trams comme à Vienne, Nice et Strasbourg depuis peu).  
Toucher les gens au portefeuille pour qu'ils laissent leurs voitures au garage ne fonctionne que partiellement. Tant que l'usager préfère être dans sa voiture même dans l'embouteillage, il se dira qu'il est mieux que dans le bus, avec un voisin qui sent le tabac, un autre qui lui fait écouter sa sono .  
En fin de compte, on peut espérer que celui qui se déplacera en voiture, en se faisant rire au nez suite au fait qu'il est régulièrement en retard, face aux autres toujours ponctuels grâce à des trajets moins longs en tram bus ou vélo, cessera d'utiliser sa voiture. Il pensera aussi au prix que cela coûte en taxes, amendes, réparations, carburant. Malheureusement, c'est une situation invraisemblable ! En fonction de ce que l'automobiliste débourse, il faut s'en soucier aussi et lui procurer les services et facilités qu'il est en droit d'exiger et non le restreindre comme cela se fait actuellement.

Ce texte est un condensé d'une étude au départ d'un article paru dans le magazine Touring qui donnait les orientations d'un expert canadien en mobilité.



Cet e-mail a été envoyé à {{ contact.EMAIL }}  
Vous avez reçu cet email car vous vous êtes inscrit sur Les Libéraux Démocrates.

[Se désinscrire](#)

