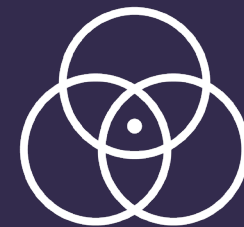


Panels citoyens

Rapportage



all for zero

Trois thèmes

Dans la perspective de l'élaboration du plan d'action fédéral pour la sécurité routière et des Etats Généraux de la Sécurité Routière, le Ministre fédéral de la Mobilité, le SPF Mobilité et Transports et l'Institut Vias ont organisé une enquête citoyenne autour des thèmes suivants :

- **Cohabiter sur la route** : l'objectif est de pacifier autant que possible nos routes, viser une saine cohabitation des différents modes de transport.
- **Comportements à risque** : les mesures spécifiques visant à lutter contre les principaux comportements qui participent à l'insécurité routière.
- **Contrôle, sanctions, accompagnement et formation** : les suites à donner lorsque des infractions sont commises.

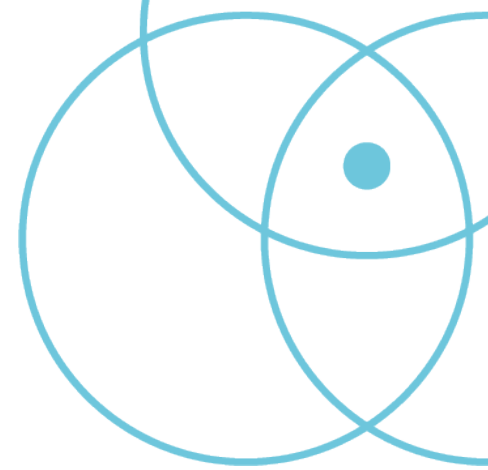
Deux pistes: enquêtes et panels de citoyens

- Au cours de la période juillet-octobre 2021, une enquête a été menée sur les trois thèmes.
- Plus de 5500 enquêtes ont été remplies sur les différents thèmes.
- Les résultats préliminaires de ces enquêtes ont été pris en compte lors de l'organisation de panels de citoyens en septembre. Elles ont eu lieu à Anvers, Bruxelles, Gand, Louvain, Namur et Liège et ont rassemblé près de 100 participants au total.

Contenu de cette présentation

- Cette présentation contient un rapport des discussions et des propositions des panels de citoyens.
- Les sujets abordés concernent principalement les compétences fédérales, mais les citoyens ont également eu la liberté de s'exprimer sur les sujets de leur choix ; c'est pourquoi cette présentation comporte quelques sujets régionaux.

Programme des panels de citoyens



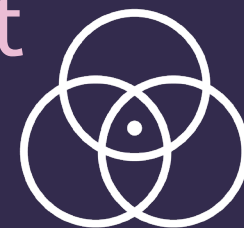
- 16h30 - 16h35 : Bienvenue
- 16h35 - 16h50 : Objectifs de “All For Zero” et résultats de l'enquête auprès des citoyens
- 16h50 - 17h00 : Tour de table
- 17h00 - 18h00 : Round 1 : Analyse des problèmes et sélection de deux problèmes (par groupe)
- 18h00 - 18h15 : Pause
- 18h15 - 19h15 : Round 2 : Formuler des propositions politiques pour deux problèmes et les argumenter (par groupe)
- 19h15 - 19h30 : Conclusions par les modérateurs & prochaines étapes
- 19h30 : Fin



Rapport panel citoyen Anvers

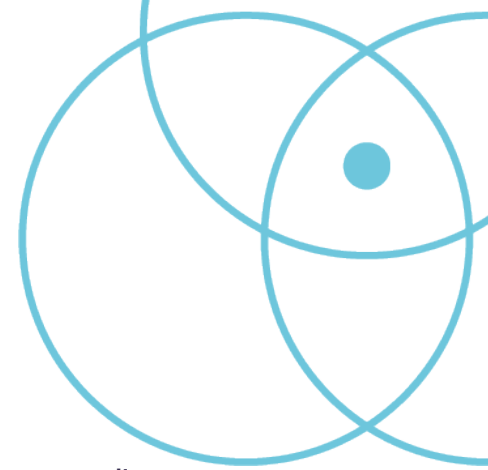
Contrôle, formation et accompagnement

Anvers, le 7 septembre 2021



all for zero

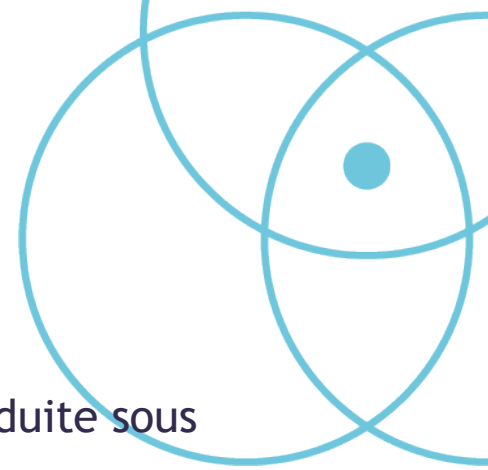
Tour 1 - Table rouge : Quels sont les problèmes ?



- L'idée que la vitesse/la conduite jusqu'à la porte est un droit/une liberté
 - Les automobilistes sont réticents à renoncer à leur « droit acquis » de ne plus pouvoir se rendre en voiture à la porte d'un magasin, de voir apparaître des zones interdites aux voitures ou de voir la circulation réduite.
- Comportement et respect ; trop de mauvaise mentalité sur la route ; respect de l'usager de la route plus faible.
 - Un comportement inadapté provoque des dangers dans la circulation. En outre, il y a un manque de respect, surtout envers un usager plus faible
- Le code de la route n'est pas suffisamment connu des usagers de la route
 - Les cyclistes ne connaissent pas toujours le code de la route → organiser une formation ?
 - Formations et examens destinés aux conducteurs (pas uniquement aux conducteurs de poids lourds) afin de rafraîchir les connaissances du code de la route.
- La présence de trottinettes électriques dans une circulation piétonne donne lieu à des situations dangereuses
- Différences de vitesse sur la piste cyclable (cyclistes lents, speed pedelecs, trottinettes, cyclomoteurs...)
 - De grandes différences de vitesse sont problématiques pour les cyclistes mêmes. De surcroît, doubler sur de doubles pistes cyclables peut causer des problèmes



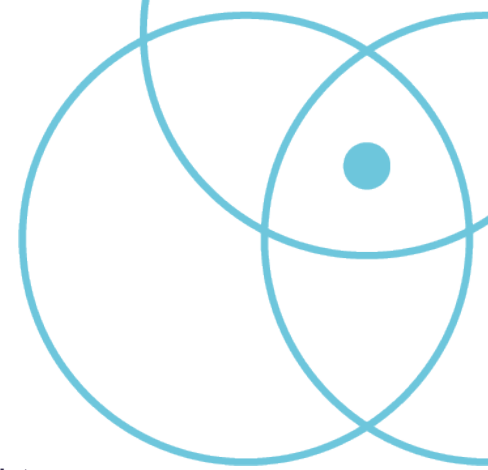
Tour 1 - Table rouge : Quels sont les problèmes ?



- Le risque de se faire contrôler est beaucoup trop faible, surtout pour ce qui est de la conduite sous influence des conducteurs (alcool/drogues)
- Les pistes cyclables bidirectionnelles sèment de la confusion pour les automobilistes qui tournent
 - Il n'est pas toujours clair pour les conducteurs s'il s'agit d'une piste cyclable bidirectionnelle, ce qui peut provoquer des accidents si les automobilistes tournent et ne vérifient pas les deux directions
- Les centristes font en sorte que d'autres usagers doublent par la droite, ce qui donne lieu à des situations dangereuses
- Il y a de trop grandes différences de vitesse sur la chaussée (surtout sur les autoroutes).
 - Les contrôles de trajet harmonisent les vitesses et veillent à réduire le nombre de situations dangereuses
- La qualité de vie est désormais souvent secondaire par rapport au trafic.
- Les cyclistes craignent désormais surtout de se faire écraser sur la route
- L'utilisation du GSM (et des écrans GPS et autres) sont des sources de distraction aussi bien pour les cyclistes que pour les automobilistes
- L'infrastructure routière est pour la plupart inadaptée et non sûre pour les situations actuelles



Tour 1 - Table rouge : Quels sont les problèmes ?



- Les camions en ville sont dangereux pour les cyclistes (~angle mort)
 - Ceci vaut aussi pour les véhicules asociaux et non sûrs en ville (ex . : les hummers dans les quartiers résidentiels)
- Les règles de circulation pour les différents usagers sont différentes et créent de la confusion.
 - Apporter de la simplicité et de l'uniformité dans ces codes de la route.
- Les règles de circulation devraient être identiques pour l'ensemble du pays. De préférence, pour l'ensemble de l'UE afin de ne pas commettre d'erreurs et de bien évaluer les situations de trafic
- Les sanctions pour des infractions graves sont imposées « trop tard » : trop de temps s'écoule entre l'infraction et la condamnation si bien que de nombreuses autres infractions peuvent être commises dans l'intervalle.
- Le rapport entre sanction et impact n'est pas toujours correct
- Des amendes ne sont pas toujours équitables :
 - Les riches ont plus d'argent et s'en acquittent facilement
 - Il faut miser davantage sur les travaux d'intérêt général et autres : le TEMPS a (quasiment) la même valeur pour tout le monde
 - Il faut privilégier les sanctions éducatives afin que les contrevenants apprennent de leurs erreurs et ne deviennent pas des récidivistes
 - Les récidivistes doivent être sanctionnés très sévèrement afin de les empêcher de continuer d'agir de la sorte



Tour 2 - Problème 1 - Table rouge

Problème

- Les sanctions actuelles ne sont pas équitables : l'on se concentre principalement sur des sanctions financières, qui « touchent » beaucoup moins les personnes riches que celles qui ont moins d'argent. Par conséquent, les personnes les plus pauvres sont plus durement touchées et les personnes les plus riches peuvent s'acquitter de l'amende plus tôt. Ce n'est pas équitable.
- Les multirécidivistes restent trop souvent impunis (ou s'en sortent avec des peines clémentes), ce qui ne les incite pas à modifier leur comportement et les pousse à récidiver.
- Les sanctions n'ont pas une composante suffisamment éducative dont on peut tirer des enseignements
- Les comportements déviants (causés par l'alcool et les drogues, mais aussi par la maladie, la fatigue ou la distraction) ne sont pas suffisamment sanctionnés. Les personnes qui adoptent un comportement déviant n'ont pas leur place dans le trafic et doivent en être retirées immédiatement. Toutefois, il n'existe de règles que pour l'alcool ou les drogues, mais pas pour d'autres comportements déviants généraux.

Recommandation

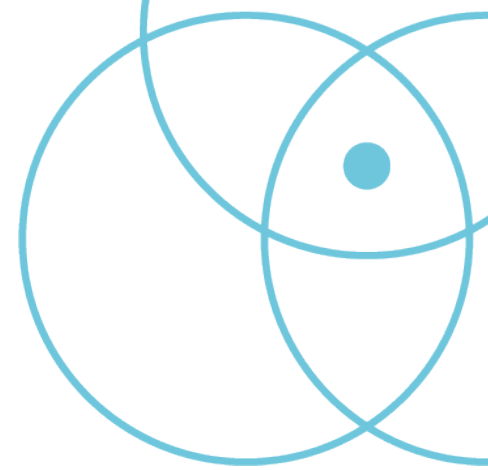
- Accroître le risque de se faire prendre en effectuant des contrôles plus fréquents
- Les punitions devraient être davantage basées sur la notion de temps, comme les travaux d'intérêt général, de préférence avec une composante éducative. Par exemple, on peut laisser les gens travailler dans un service d'urgence ou un centre de réhabilitation..
- Accélérer le suivi des infractions et sanctionner plus rapidement.

Argumentation

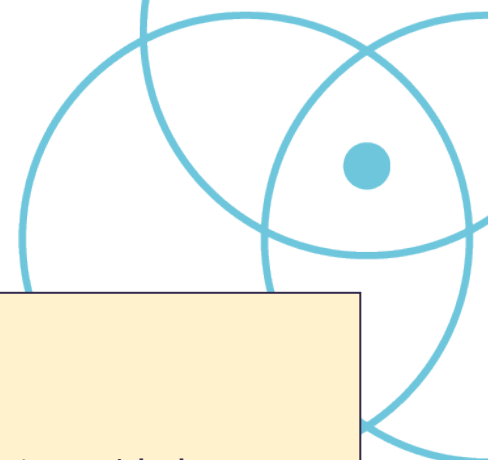
- Tout le monde devrait être touché de la même manière par les sanctions qu'il reçoit.
- Un suivi plus rapide dissuade davantage les contrevenants et dénonce plus rapidement les conséquences de leurs actes.

Tour 1 - Table orange

- Une connaissance insuffisante de la réglementation chez les conducteurs seniors
- Manque de connaissance de la réglementation
- Evaluation insuffisante des risques liés aux infractions
- Les amendes/infractions sont considérées comme des mesures de harcèlement et ne visent pas les bons risques au bon moment/lieu, mais servent plutôt à « attraper » quelqu'un.
- Contrôles insuffisamment ciblés en fonction des risques et trop sur certaines infractions (vitesse)
- Connaissance insuffisante de la réglementation pour les personnes ayant un permis de conduire hors de l'UE
- Certaines personnes ne devraient pas (plus) être autorisées à avoir un permis de conduire
- Contrôle et applicabilité insuffisants au niveau du retrait/de la suspension du permis de conduire
- Les récidivistes graves ne sont pas suffisamment écartés de la participation au trafic.
- Sanctions inadaptées
- Manque d'analyse systématique des causes des accidents mortels
- Infrastructure inadaptée
- Voiture d'entreprise comme incitant



Tour 2 - Problème 1 - Table orange



Problème

- Contrôle trop axé sur les infractions facilement constatables
- Concentration insuffisante en fonction des risques (en fonction du temps, du lieu et des conditions météorologiques)
- Répartition également insuffisante des contrôles sur le type d'infraction en fonction du risque
- Exemple : contrôle de la vitesse sur l'autoroute au début de l'agglomération plutôt qu'au centre-ville ou aux abords des écoles

Recommandation

- Plus de contrôles ciblés en fonction du risque/de la sécurité sur la base de l'analyse des données d'accidents
- Règles plus variables et dynamiques (ex. : vitesse) en fonction des circonstances
- Contrôler le comportement à risque de tous les usagers (des cyclistes et des utilisateurs de trottinette également)

Argumentation

- Plus d'efficience et d'efficacité
- Meilleur rapport entre la cause et la conséquence
- Meilleure adhésion sociale auprès de la population



Tour 2 - Problème 2 - Table orange

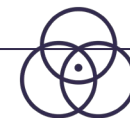
Problème

- Connaissance insuffisante des (nouvelles) règles de circulation
- Manque de conscience des risques liés à certaines infractions
- Aptitude à la conduite insuffisante
- Effet insuffisant de la sanction

Recommandation

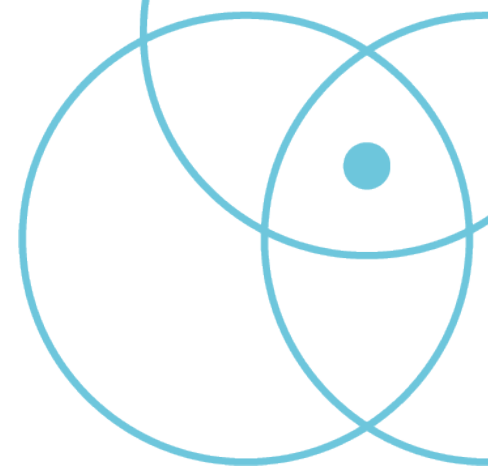
- Suppression du permis de conduire sans limite de validité (dans le temps et/ou en fonction des infractions)
- Formation complémentaire obligatoire, notamment pour les récidivistes
- Formations également sur les risques et l'aptitude à la conduite
- Permettre davantage de peines alternatives

Argumentation



Tour 1 - Table verte :

Quels sont les problèmes ?

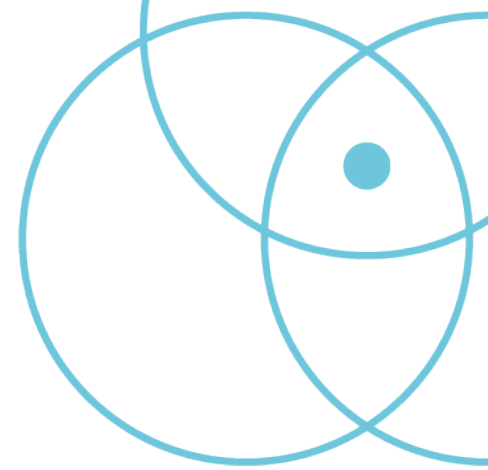


- **Vitesse excessive**
 - Contrôles vitesse dans les quartiers résidentiels
 - Tolérance zéro
 - Contrôle strict de la vitesse dans les zones 30/les quartiers résidentiels
 - Limiter la vitesse dans les quartiers résidentiels
 - Contrôle vitesse : limiteur de vitesse, indicateurs de vitesse
- **Améliorer la formation**
 - Recyclage obligatoire régulier après obtention du permis de conduire
 - La formation est ponctuelle → les gens n'apprennent pas les nouvelles règles/ oublient les règles
 - Formation vélo complète avec des règles logiques pour tous. Permis vélo à l'école
- **Améliorer l'infrastructure**
 - Accroître la lisibilité de la route
 - Améliorer la sécurité des cyclistes en
 - Séparant les automobilistes des cyclistes lorsque la vitesse dépasse les 30 km/h
 - Octroyant plus d'espace aux cyclistes en instaurant une circulation à sens unique pour le trafic motorisé
 - Elargir les bandes cyclables suggérées et adapter la vitesse des voitures
 - Obligation d'attendre au vert jusqu'à ce que le carrefour soit libéré
- **Politique criminelle**
 - Faible risque de se faire contrôler. Certains articles du code de la route ne font jamais l'objet de contrôles. → Permis à points.
 - Contrôler le stationnement fautif (surtout sur le trottoir, la piste cyclable et le passage pour piétons)
 - Accroître le risque de se faire prendre lorsque l'on commet une infraction + application effective des sanctions
 - Les amendes sont élevées pour certains et faibles pour d'autres → Faire dépendre les amendes du niveau de revenu comme c'est le cas en Finlande et en Suisse



Tour 1 - Table verte :

Quels sont les problèmes ?



- Conduite sous influence
 - Conduite sous l'influence de l'alcool
 - Conduite sous l'influence de drogues et de gaz hilarant
 - Contrôles drogue et alcool : 0 = 0, aucune discussion possible
- Accroître l'implication des enfants
 - Faire participer les enfants à la politique de sécurité routière - point de contact central
 - Demander aux enfants de signaler les situations de trafic dangereuses sur le chemin de l'école (via une application ou une communication enregistrée).
- Speed pedelecs
 - Cyclistes rapides versus cyclistes ordinaires
 - Les utilisateurs de speed pedelecs doivent être titulaires d'un permis de conduire
- Analyse des accidents
 - Suivi des accidents et des accidents impliquant des enfants auprès du citoyen (par exemple, dans les bulletins communaux)
 - Analyse des accidents : contrôle mobile, boîte noire, infrastructure
- Les utilisateurs de trottinettes électriques adoptent un comportement à risque et doivent porter un casque
- GSM au volant
- Véhicules inutilement bruyants

Tour 2 - Problème 1 - Table verte

Problème

On roule souvent trop vite dans les quartiers résidentiels. D'une part, la vitesse autorisée est aujourd'hui trop élevée dans les quartiers résidentiels, et d'autre part, les quartiers sont utilisés comme des raccourcis. Un habitant respectera mieux la vitesse dans sa propre rue que s'il s'agit d'un raccourci.

Certains participants tentent depuis des années de réduire la vitesse à 30 km/h dans leur quartier. Le gouvernement ne répond pas à leurs attentes parce que « seuls 30% des conducteurs roulent trop vite » ou parce que "la peinture blanche coûte cher ».

Recommandations

- Rendre uniformes tous les quartiers résidentiels en zone 30. Extension à l'ensemble de l'agglomération où un abaissement général de la vitesse de 50 à 30 km/h est recommandé.
- Implémenter ISA (adaptation intelligente de la vitesse) dans tous les véhicules.
- Optimiser l'aménagement des quartiers avec des rues continues.
- Intensifier les contrôles et appliquer les sanctions.

Argumentation

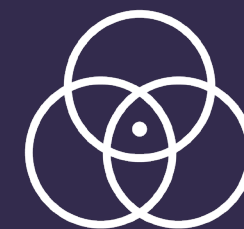
- Une lisibilité et une clarté accrues grâce à un abaissement général de la vitesse. Dès lors, un budget moins important est nécessaire pour communiquer cette mesure de vitesse à l'utilisateur de la route..
- Grâce à ISA, il est impossible de rouler à plus de 30 km/h.
- Les utilisateurs de véhicules motorisés sont dissuadés si bien qu'il ne reste que le trafic local (qui a tendance à respecter la limitation de vitesse en vigueur dans son propre quartier). Les rues deviennent également plus « courtes » et on ne peut pas rouler aussi vite.
- Il faut augmenter le risque de se faire prendre et les sanctions dans les zones 30 pour changer les mentalités.





Panel citoyen Bruxelles
Contrôle, accompagnement et
formation

Bruxelles, 9 septembre 2021



all for zero

Tour 1 - Table verte :

Quels sont les problèmes ?



- Un nombre croissant de nouveaux usagers sur la route dont les usages ne sont pas cadrés et qui ne sont pas bien inscrits dans des habitudes sociales → il y a une polarisation qui se crée entre usagers.
 - Trotinettes, monoroues, speedelec, etc...
 - Leurs moteurs sont puissants ET/OU ont une capacité d'accélération très rapides
 - Ils occupent les voies classiques de circulations des voitures, vélos, piétons
 - Ils sont stockés sur la voie publique de manière totalement anarchique

→ Leur usage "anarchique" et le fait qu'ils ne soient pas connus exacerbent des tensions avec des usagers plus classiques dont les modes de conduite et habitudes sont beaucoup plus cadrées.
- Un inconscient collectif qui place les droits de l'automobiliste au dessus de ceux des usagers plus faibles
 - La loi du plus fort prévaut dans l'imaginaire collectif
 - Difficulté à faire valoir ses droits quand la menace (in)consciente de l'automobiliste est présent
- Une indifférence par rapport à la règle tant que son non-respect n'est pas sanctionné (si ce n'est pas sanctionné, ce n'est pas grave, c'est que je peux...)
- La banalisation des infractions et/ou accidents mortels considérés comme inévitables
 - *"De toute façon, tout le monde dépasse les limites de vitesses, pourquoi pas moi?"*
 - *"On ne va tout de même pas se limiter à 30km/h partout, il faut bien circuler"*
 - *"Un objectif zéro-mort, c'est beaucoup d'effort pour quelque chose qui est pratiquement inévitable"*
- L'évolution de certaines indications routières ne sont parfois intégrées par personnes, rendant leur portée inopérante et/ou dangereuse
 - Droit de cyclistes à ignorer certains feux rouges
 - Droit de cyclistes à circuler au milieu de bande de circulation (les cyclistes se font invectiver à tort)

Tour 2 - Problème 1 - Table verte

Problème

Un nombre croissant de nouveaux usagers sur la route dont les usages ne sont pas cadrés et qui ne sont pas bien inscrits dans des habitudes sociales

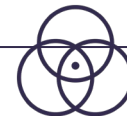
- Il y a une polarisation qui se crée entre usagers.
- Il y a des zones de non-droits où l'usagers peut toujours dire que la règle n'est pas claire/valable pour lui
- Il y a un ensemble de dangers croissant parce que les nouveaux usages sont parfois plus dangereux du fait de la vitesse combinée au poids et à l'accélération du véhicule

Recommandations

- Réglementer le stationnement de ces véhicules
- Exiger un permis avec des catégories nouvelles qui tiennent compte de la puissance, de la capacité d'accélération et du poids
- Imposer une réévaluation périodique du permis de conduire
- Former dans les écoles primaires et secondaires sur l'usage de ce type de véhicule.

Argumentation

- Il y a un manque de cadre adéquat qui tienne compte de la dangerosité réelle des nouveaux usages qui apparaissent.
- La formation prime sur la sanction parce que les problèmes surviennent essentiellement parce que tout est nouveau.
- Les personnes qui vont le plus être exposées et qui vont le plus recourir aux nouveaux types de véhicules se retrouvent dans des catégories d'âges jeunes



Tour 2 - Problème 2 - Table verte

Problème

Un inconscient collectif qui place les droits de l'automobiliste au dessus de ceux des usagers plus faibles

- L'utilisateur fort non sanctionné impose un rapport de force sur l'utilisateur faible
- Les infrastructures favorisent généralement la vitesse par rapport aux usages qui ont une plus valeur pour un territoire
- Les mécanismes de contrôle sur l'automobilistes sont limités
- Les usagers faibles sont souvent culpabilisés (considérés comme des inconscients) qui doivent eux-mêmes recourir à des moyens de protection pour eux-mêmes (casque, lumières, brassière, etc...)

Recommandations

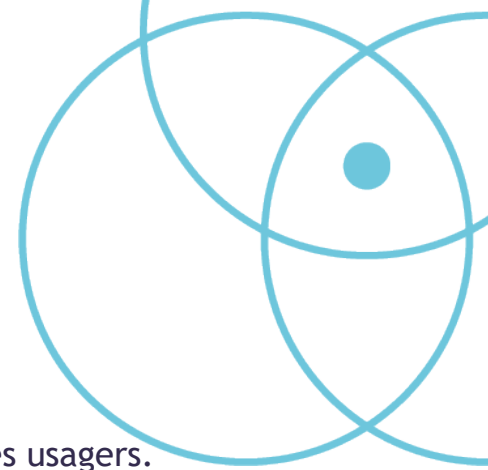
- Renforcer le mécanisme qui impose que les droits de l'utilisateur faible prévalent sur l'utilisateur fort
 - Ordre de priorité de ces droits en fonction du poids/accélération, /vitesse
 - Encourager des infrastructures contraignantes pour les usagers les plus forts et facilitantes pour les usagers faibles
- Débrider l'usage des nouvelles technologies pour
 - Favoriser un contrôle efficace du non-respect de certains droits des usagers faibles
 - Peser sur les logiciels de navigation pour éviter les passages de transit dans les zones résidentielles

Argumentation

- La priorisation des droits des usagers ne tient pas assez compte des phénomènes physiques qui occasionne les dégâts humains et matériel (Vitesse/Poids)
- Les nouvelles technologies accumulent des tas d'informations utiles dont on ne se sert pas.



Tour 1 - Table rouge : Quels sont les problèmes ?



- **Formation tout au long de la vie (11 votes)**
 - Le permis de conduire est délivré pour les voitures, motos et camions, mais il manque un permis pour les autres usagers.
 - Pas de connaissance sur les nouvelles règles de la route (ex : rue cyclable), manque de formation continue
 - Le manque de responsabilité des usagers dits faibles, qui ne sont pas immatriculés
- **L'efficacité des contrôles (7 votes)**
 - Quantité d'infractions ne peuvent être contrôlées
 - Contrôles le plus souvent sur les mêmes thèmes (vitesse), mais pas assez fréquents sur les autres infractions (alcool et GSM)
 - Manque de moyen / Comment contrôler les usagers sans immatriculation ?
 - Trop de règle tue la règle : on peut se sentir perdu face au nombre d'injonctions
- **Incivilités (5 votes)**
 - Agressivité/ Incivisme / égoïsme
 - Pas de contrôle sur les incivilités (klaxons intempestifs, se garer sur une piste cyclable) : impunité encourage ces comportements.
- **Amendes (5 votes)**
 - Amendes trop faibles
 - Amendes défiscalisables
 - Sanction essentiellement financière, pas d'impact sur les ménages les plus favorisés
- **Infrastructures (3 votes)**
 - Pb liés aux aménagements / Non-respect des infrastructures
 - Véhicules inappropriés à la route (voitures trop grandes/hautes)
- **Régionalisation (1 vote)**
 - Pas d'harmonisation au niveau national crée des confusions



Tour 2 - Problème 1 - Table rouge

Problématique

Formation tout le long de la vie

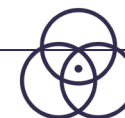
- Différentes problématiques liées aux différents publics : enfants, adultes, récidivistes, conducteurs d'engins immatriculés ou autres usagers.
- Vieillesse de la population qui a du mal à se tenir à jour (capacité et connaissance)
- Pas de culture partagée de la sécurité routière

Recommandations

- Sanction = Amende + formation ciblée obligatoire.
- Introduire le permis à points, récupération via formations.
- Péremption de la formation théorique (voir ci-dessous)
- Formation enfants (voir ci-dessous)

Arguments

- Formation théorique à revalider
 - Revalidation on-line
 - Tous les 10 ans
 - Coût limité
 - Incitant financier via les assureurs qui limitent la prime des conducteurs à jour dans leurs formations
 - Si échec, délai de 6 mois pour un nouvel essai avant retrait de permis.
- Permis enfants (en partenariat avec les régions harmonisé au niveau national)
 - Objectif : créer une culture commune de la sécurité routière
 - Remise d'un diplôme formel et officiel
 - Formation via la police locale, 1 jours/an
 - Contenu adapté à l'âge des enfants, sur les règles des différents modes pour comprendre les interactions



Tour 2 - Problème 2 - Table rouge



Problématique

Les infractions qui ne peuvent pas être contrôlées

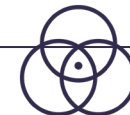
- Difficultés pour effectuer des contrôles qui demandent de gros moyens humains (GSM, alcool) avec budgets réduits
- Pas assez de contrôles
- Amendes non dissuasives (défiscalisables, certains ménages les paient sans douleur)
- Vélos non identifiables

Recommandations

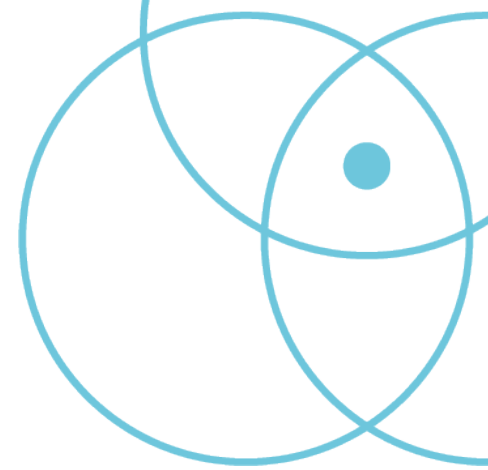
- Créer une zone de police dédiée à la sécurité routière
- Immatriculation des vélos
- Imiter techniquement la vitesse des voitures
- Proportionnalité des amendes (liée aux revenus + patrimoine, sanctionner celui qui conduit), avec récupération via des formations

Arguments

- Légaliser l'utilisation des technologies de contrôle (notamment pour le GSM et l'alcool)
 - Limite des moyens humains nécessaires
 - Rend plus cohérentes les interdictions puisqu'elles sont sanctionnées
 - Prévoir les possibilités de recours du conducteur
 - Fin de l'impunité
 - Technologies peuvent équiper en priorité les zones à risque : écoles, hôpitaux



Tour 1 - Table jaune : Quels sont les problèmes ?



- Inadéquation des contrôles (5):
 - approche trop répressive
 - trop inéquitables entre différents publics (souvent les automobilistes) ou toujours les mêmes lieux
 - les vitesses exigées sont inadaptées à la réalité et attentes de certains citoyens
 - s'attaquer aussi à la fatigue
- Inadéquation des amendes (4):
 - amendes non proportionnelles au risque causé
 - les radars ne sont pas adaptés pour contrôler la vitesse (voir de nouvelles technologies)
- Insuffisance des contrôles (3):
- Application de la législation en cours (plus de clarté et de respect du code de la route) (1)
- Se focaliser davantage sur les jeunes conducteurs et les récidivistes (1)
- Formation insuffisante des policiers (notamment pour les contrôles) (1)
- Budget insuffisant

Tour 2 - Problème 1 - Table jaune

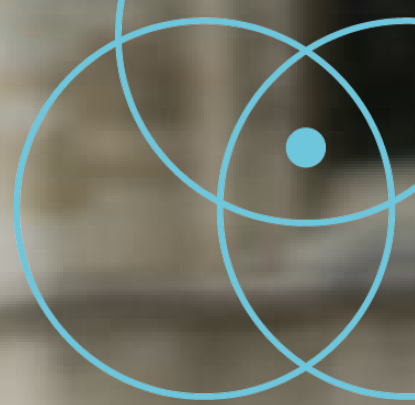
Problème

- approche trop répressive
- trop inéquitables entre différents publics (souvent les automobilistes) ou toujours les mêmes lieux
- les vitesses exigées sont inadaptées à la réalité et attentes de certains citoyens
- s'attaquer aussi à la fatigue

Un seul problème abordé.

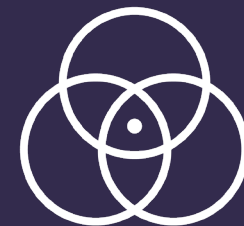
Recommandations et arguments

- Adapter le focus des contrôles:
 - contrôler les cyclistes et aussi les trottinettes
 - cibler les comportements dangereux avant tout
 - axer les contrôles sur les situations réellement dangereuses (sur base de données et historique du lieu), ne pas viser la rentabilité financière
- Intégrer les "nouvelles technologies"
 - ISA - équiper tous les véhicules y compris les motos
 - ça permettrait le respect strict des vitesses
 - ça permettrait une conduite plus simple et fluide (pas toujours adapter soi-même sa vitesse au signalisation très changeante)
 - frein: lourdeur du système
 - IA pour contrôler la vitesse à des endroits dangereux
 - ça permettrait le respect strict des vitesses aux endroits sensibles
 - ça permettrait une conduite plus simple et fluide (pas toujours adapter soi-même sa vitesse au signalisation très changeante)
 - à mettre en application avant tout pour les récidivistes
 - frein: respect de la vie privée et entrave à la liberté?
 - boîte noire qui détecte le comportement 30 sec avant l'accident
 - ça permettrait de responsabiliser le conducteur à tout instant



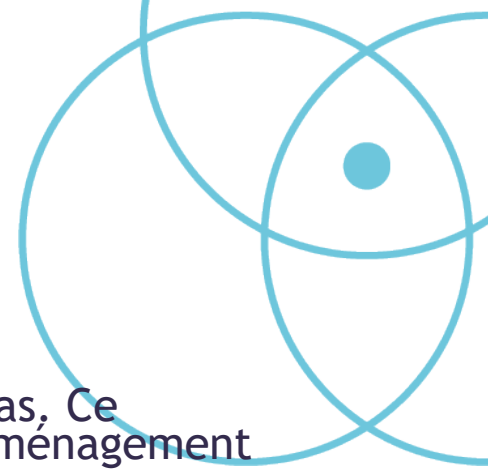
Rapport panel citoyen Gand Comportement à risque

Gand, le 16 septembre 2021



all for zero

Tour 1 - Table bleue : Quels sont les problèmes ?



- Aucun respect pour les trottoirs ou les passages pour piétons - les voitures ne s'arrêtent pas. Ce problème se pose particulièrement à Bruxelles. Le code de la route doit être adapté à l'aménagement du territoire. (70km/h n'est pas sûr partout en dehors des agglomérations).
- Tous les usagers de la route doivent être mieux informés des risques liés à la circulation. Les gens réfléchissent trop peu à leur comportement routier (par exemple, la vitesse adaptée vs. vitesse max.).
- La formation des conducteurs est insuffisante. Une seule fois, ce n'est pas suffisant. Il est important de tenir à jour ses connaissances du code de la route. Le code de la route est également trop complexe.
- Vitesse inadaptée (les avertisseurs de radars devraient être interdits, également dans Waze).
- Trop peu d'indications sur l'existence de situations dangereuses (marquage routier peu clair)
- Ne pas utiliser les « clignotants »
- Faire du vélo sans éclairage et avec des vêtements sombres
- Les distractions au volant (GSM, GPS, musique...)
- Conduite sous influence
- Conduite agressive : ne pas tenir suffisamment ses distances (technologie, campagne comme solution ?)
- Approche à adopter face aux multirécidivistes : trop de temps entre l'infraction et la sanction
- Une politique centrale et plus contraignante est nécessaire
- Sécurité des usagers vulnérables

Tour 2 - Problème 1 - Table bleue

Problème

Conduite sous influence (alcool, drogues, médicaments, gaz hilarant...) Il est souvent question de substances combinées (ex. : alcool et médicaments).

De nouvelles drogues arrivent sur le marché (par exemple, le gaz hilarant) qui ne sont pas encore traçables par un test salivaire. Les gens ne savent pas non plus combien de temps l'alcool reste dans le corps.

La conduite sous l'influence de l'alcool est la cause de 50% des accidents graves (avec blessés ou tués). La Belgique obtient ici des résultats nettement inférieurs à ceux des autres pays européens.

Il s'écoule trop de temps entre la décision du juge et l'installation d'un éthylotest antidémarrage.

Recommandations

- Se concentrer davantage sur la sensibilisation (par exemple, lors de la formation à la conduite, en collaboration avec le secteur de la nuit, par exemple, lunettes RV, bus à la fête, contacts avec les parents d'enfants décédés, etc.)
- Séances de recyclage des connaissances du code de la route et moments d'échange sur la sécurité routière (organisés en coopération avec les communes) : apprendre et s'écouter mutuellement a plus d'impact.
- Faible intoxication (x2) : formation + test + sanction alternative visant à changer le comportement
- Forte intoxication : éthylotest antidémarrage et confiscation immédiate du véhicule (même si ce n'est pas sa propre voiture).
- Plus de contrôles et un retrait plus rapide de la circulation
- Médicaments : notification automatique dans le logiciel pour le médecin et le pharmacien, code couleur sur l'emballage (vert - orange - rouge) pour indiquer l'impact sur l'aptitude à la conduite.
- Donner aux gens leur propre éthylotest (disponible en pharmacie) cf. l'autotest COVID.

Argumentation

- Les amendes ne favorisent pas le sentiment de culpabilité. Il faudrait travailler davantage sur les sanctions qui modifient le comportement, comme la formation et l'intervision. Celles-ci peuvent être automatiquement liées à l'infraction sans décision du juge.

Tour 2 - Problème 2 - Table bleue

Problème

Les usagers de la route sont de plus en plus distraits par le GSM, les GPS et la musique. Cela vaut aussi bien pour les conducteurs que pour les cyclistes et les piétons.

Toutes les sources de distraction qui font détourner le regard de la route sont dangereuses (y compris les animaux domestiques ou les passagers qui parlent).

Les voitures sont trop bien équipées (grande tablette, téléphone avec kit mains libres, installation musicale, etc.), ce qui fait que l'on n'est pas occupé par la tâche complexe que représente la conduite automobile.

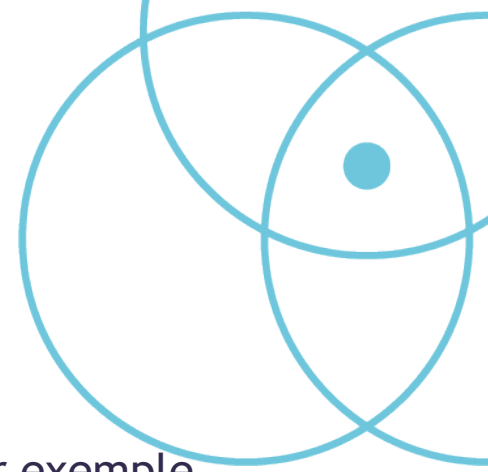
Recommandations

- Sensibilisation (par exemple, la campagne blindmeters.com (PEVR), réglage du GPS avant de partir, l'impact de la musique forte sur le comportement routier).
- Accorder une plus grande attention à cet aspect lors de la formation à la conduite Verrouillage du smartphone au moment de monter dans la voiture :
- Cette option est déjà disponible sur les smartphones, mais elle est peu connue.
- Les écouteurs ou les casques atténuant le bruit peuvent être automatiquement retirés lorsque vous vous trouvez dans la circulation.
- Commettre 3X une infraction= suivre une formation et passer un test (le numérique fonctionne moins bien que les réunions en présentiel).
- Investir dans la technologie pour constater les infractions (cf. projet pilote à LO-Anvers)

Argumentation

- Les amendes ne favorisent pas le sentiment de culpabilité et le changement de comportement. Il faudrait travailler davantage sur les sanctions éducatives telles que la formation, l'intervision. Celles-ci peuvent être automatiquement liées à l'infraction sans décision du juge.
- Les autorités publiques devraient promouvoir les innovations technologiques permettant de supprimer automatiquement les sources de distraction ou de constater les infractions.

Tour 1 - Table jaune : Quels sont les problèmes ?



- L'alcool et la vitesse dans la circulation sont cités comme les plus grands risques.
- L'usage du GSM (y compris les SMS) par les automobilistes, mais aussi par les cyclistes, par exemple
- Comportement machiste, agressivité, manque de courtoisie
- Des règles trop nombreuses et trop complexes, amenant chacun à distiller ses propres normes et valeurs à partir de celles-ci.
- Dans le cas de la consommation d'alcool, la norme de 0,5 pour mille ambiguïté ; elle renforce le sentiment que boire et conduire sont compatibles.
- Ne pas céder la priorité
- Ne pas tenir ses distances
- Sentiment d'impunité et de risque insuffisant d'être pris - par conséquent, sentiment que certains usagers de la route ne s'en soucient pas.
- Certains usagers de la route ne se soucient pas des amendes ; tant qu'ils peuvent continuer à conduire, ils continueront à enfreindre la loi.
- Insuffisance de systèmes « intelligents » conviviaux dans les véhicules
- Trop de circulation automobile

Tour 2 - Problème 1 - Table jaune

Problème

- Conduite sous l'influence de l'alcool
- Tout le monde s'accorde à dire que l'alcool et une vitesse excessive représentent un risque élevé dans la circulation.
- La technologie peut parfaitement éliminer ce risque
- Après tout, la technologie peut faire en sorte que les usagers ne courent plus ce risque (ainsi que d'autres).
- À terme, les voitures autonomes élimineront bon nombre de ces risques ; en attendant, la société se doit d'intervenir

> o

Recommandations

- Imposer l'installation d'un éthylotest antidémarrage dans tous les véhicules pour tous les conducteurs

Argumentation

- La technologie existe mais est actuellement insuffisamment utilisée (uniquement pour les contrevenants récidivistes).
- L'implémentation systématique de la technologie réduira à presque zéro le risque d'accidents liés à l'alcool
- L'implémentation générale réduira les coûts d'installation
- Le coût relativement faible est justifié par le coût social élevé des accidents/victimes.
- Les économies générées par ce type de mesure peuvent être utilisées pour mener d'autres mesures de contrôle et de sensibilisation.



Tour 2 - Problème 2 - Table jaune

Problème

Il existe beaucoup trop de règles de circulation, c'est l'arbre qui cache la forêt.

Plus que la violation de certaines règles de circulation, il y a un problème de mentalité chez de nombreuses usagers :

- Comportement machiste
- Agressivité
- Manque de courtoisie
- Nonchalance

Recommandations

- Améliorer et simplifier les règles de courtoisie
- Superviser ces règles de courtoisie et les faire respecter, demander des comptes, infliger des amendes, etc.
- Les règles de circulation et de courtoisie comme sanctions alternatives et comme programme d'éducation
- Campagnes de sensibilisation à la courtoisie
- La présence d'un plus grand nombre de policiers à vélo permettra d'identifier et de contrôler ces types d'infractions.

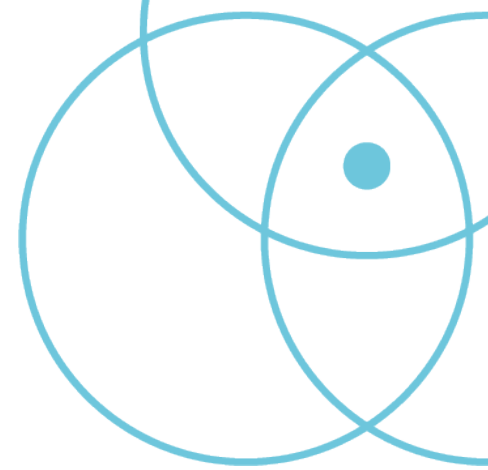
Argumentation

- L'accent est trop mis sur le respect des règles de circulation, pas assez sur le changement de mentalité
- Il est préférable de se concentrer sur l'attitude générale dans la circulation plutôt que sur la violation spécifique de toutes sortes de règles.



Tour 1 - Table rouge : Quels sont les problèmes ?

- L'alcool au volant
- Consommation d'alcool et de drogues au volant
- Trop peu de contrôles vitesse, alcool, drogue et au niveau de la distraction causée par l'utilisation du GSM
- Plus de contrôles vitesse
- Trop de trafic à une vitesse trop élevée dans les zones résidentielles
- Tout le monde comprend-il le code de la route ?
- Sanctionner efficacement
- Mettre en place un large éventail de sanctions alternatives
- Prendre conscience qu'un comportement à risque provoque des accidents (changement de mentalité)



Tour 2 - Problème 1 - Table rouge

Problème

Beaucoup de personnes conduisent sous influence. La consommation d'alcool et de drogues n'est toujours pas considérée comme une faute grave. Le seuil pour la conduite en état d'ivresse est trop bas. Les gens sont trop peu conscients des conséquences de leurs actes (consommation d'alcool ou de drogues).

Recommandations

- Considérer la conduite sous influence comme un délit pénal, avec des sanctions plus sévères et des sanctions alternatives (proposer au délinquant de se faire traiter dans un centre de réhabilitation, etc.), en particulier pour les récidivistes.
- Augmenter le risque objectif/subjectif de se faire prendre

Argumentation

- Les auteurs prennent conscience des conséquences de leurs actes lorsqu'ils y sont confrontés.
- Les sanctions doivent être plus strictes. Les amendes basées sur le revenu touchent toutes les couches de la population.
- L'instauration d'un éthylotest antidémarrage dès la première infraction évitera la récidive.



Tour 2 - Problème 2 - Table rouge

Problème

Beaucoup de personnes roulent trop vite. Le réseau routier belge invite encore trop souvent les gens à rouler trop vite. Les gens ont également la possibilité de rouler vite si leur voiture le permet.

Recommandations

- Promotion du système ISA - limitation de la vitesse dans les voitures
- Refédéraliser les limitations de vitesse sur l'ensemble du réseau routier

Argumentation

- Lorsque la vitesse est limitée sur la base des données GPS, la voiture ne peut pas rouler plus vite que la vitesse autorisée.
- Actuellement, il y a un manque de clarté quant à l'endroit où la limite de vitesse est fixée. Le même aménagement routier peut être une zone 30 dans une commune et une zone 70 dans une autre. Il convient de créer un vade-mecum sur les limitations de vitesse dans toute la Belgique.





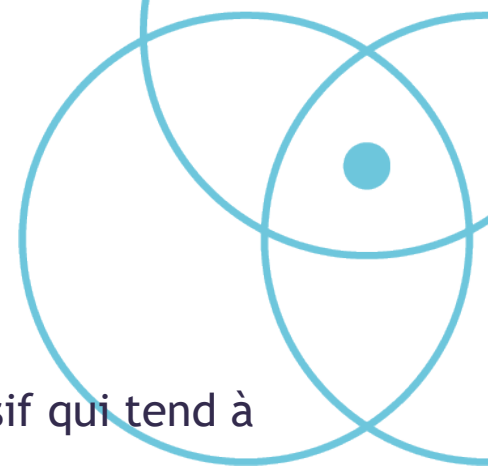
Panel citoyen Namur Comportements à risque

Namur, le 14 septembre 2021



all for zero

Tour 1 - Table jaune



- Une portion importante d'usagers est stressée. Ceux-ci adoptent un comportement agressif qui tend à vouloir faire passer ses besoins avant ceux des autres
 - Perte de la courtoisie
 - Indifférence pour les conséquences vis-à-vis des autres
 - Tendance à négliger de petite incivilité et/ou infractions commises TOUT en dénonçant ces mêmes comportements chez les autres
- Le manque de référents comportemental pour l'usage de nouveaux moyens de mobilités entraîne une anarchie, et une tendance à se comporter comme des cow-boys
- Une occupation incivile des voies de circulations par des non-usagers et/ou usages partagés qui devient dangereuse
 - Terrasses piétinant sur les voies de circulations de piétons
 - Trottinettes stockées n'importe où, n'importe comment
 - Les voitures stationnant sur les voies cyclistes
 - Dépôts sauvages d'immondices gênant la circulation
- La distraction
- Les comportements délinquants
 - La conscience de ne pas respecter les règles
 - Défier malgré tout l'autorité publique de retenir l'utilisateur
 - Dépassement conscient des taux d'alcool ingéré en se disant que de toute façon personne n'en saura/dira rien



Tour 2 - Problème 1 - Table jaune

Problème

Les comportements délinquants

- Conscience d'enfreindre les règles / indifférence par rapport à la sanction
- Perception limitée/nulle des conséquences réelles
- Perception de la gravité de son acte limitée à la proportion de la sanction (si la sanction n'est pas élevée, c'est donc que ce n'est pas si grave).
- Le comportement ne s'ajuste qu'en raison de la présence des moyens effectifs de contrôles qui sont prévisibles et n'ont qu'un impact ponctuel
- Un comportement influencé par un contexte culturel
 - Viril
 - Qui valorise la consommation d'alcool/drogue
 - Qui entretient l'idée que l'impact de la vitesse est limité
 - Qui entretient l'idée que les radars ont essentiellement pour fonction de remplir les caisses de l'état

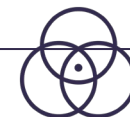
Recommandations

- Augmenter les moyens de contrôles
 - Plus de moyens de contrôles effectifs
 - Augmenter la perception que le risque de se faire prendre par surprise est réel
 - Lutter contre les technologies qui renseignent ces moyens de contrôles aux usagers
- Imposer plus d'obligations légales sur le secteur de la construction pour limiter les risques
 - Bridage de moteurs
 - Ethylotest bloquant le démarrage du véhicule

Argumentation

Il est nécessaire de diminuer la sensation que l'impunité prévaut

- Les constructeurs ont une responsabilité quant aux comportements dangereux qui peuvent adopter les acheteurs
- La culture peut évoluer rapidement par un changement de contexte radical et soutenu dans le temps



Tour 2 - Problème 2 - Table jaune

Problème

Les comportements délinquants

- Perception immédiate des usagers que leurs besoins priment sur ceux des autres
- Perte d'empathie vis-à-vis des autres usagers du fait de ne pas être en mesure de se voir
- Déshumanisation des autres qui est réduit au « dérangement » occasionné par le moyen de transport
- Le comportement de l'utilisateur est une réaction agressive à une action d'un autre usager qui augmente le stress perçu par tous les usagers

Recommandations

- Révision du permis théorique sur une base régulière
- Formation payée aux frais des employeurs
- Brevetage/formation continue en primaire et secondaires
- Généralisation du permis théorique à tous les usagers de moyens de transports autres que le vélo
- Ateliers de sensibilisation aux différents usages

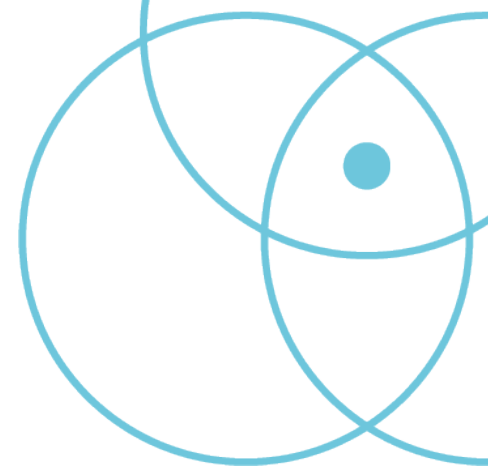
Argumentation

- Le code de la rue évolue constamment sans qu'il ne soit réellement intégré par les usagers
- Les employeurs ont une responsabilité dans le stress perçu/vécu par leurs employés sur la route
- L'école offre une base équitable, mettant tout le monde à niveau/sur le même pied d'égalité
- Les usagers n'ont pas toujours conscience du vécu/ressenti d'autres types d'usagers



Tour 1 - Table verte : Quels sont les problèmes ?

- Non respect de la vitesse (ex: à la sortie d'autoroute, lors des travaux,...) (10 votes)
- Conduites agressives (9 votes)
- Utiliser le GSM, kit mains libres au volant ou sur son guidon (5 votes)μ
- Conduire sous influence (drogue ou alcool) (4 votes)
- Ecouteurs pour cyclistes et piétons (3 votes)
- Ne pas attacher les enfants avec leur ceinture (1 vote)
- Traverser sans regarder sur un passage pour piétons (2 votes)
- S'arrêter sur un passage pour piétons ou pistes cyclables ou trottoirs (3 votes)
- Rouler sans éclairage adéquat (2 votes)
- Non respect des distances de sécurité vis-à-vis des cyclistes (valable aussi en campagne) (3 votes)
- L'appropriation des chaussées par des camions ou convoies agricoles non règlementés



Tour 2 - Problème 1 - Table verte

Problématique

Non respect de la vitesse à proximité des écoles

Recommandations

- Meilleure coordination entre les entités fédérales et régionales
- Modifier la zone 30:
 - Élargir le périmètre des zones 30 aux abords des écoles
 - Mieux sécuriser les passages pour piétons dans les zones 30 aux abords des écoles (éclairage, surélevé, couleur et 3D)
 - Améliorer la signalétique des zones 30
- Renforcer les contrôles aux abords des écoles

Arguments

- Les écoles sont les endroits les plus prioritaires étant donné le jeune public
- De part le jeune public présent, c'est également un endroit de formation (les enfants apprennent de leurs premières expériences)



Tour 2 - Problème 2 - Table verte

Problème

Les comportements agressifs

Arguments

- Améliorer la connaissance et surtout rafraichir ces connaissances
- Favoriser l'expérience et non toujours la connaissance
- Permettre une meilleure empathie en obligeant à se mettre à la place de ...

Recommandations

- Refédéraliser la sécurité routière
- Prévoir des recyclages dans le cadre du permis de conduire électronique (pas uniquement une démarche administrative tous les 10 ans mais aussi une démarche de recyclage à cette occasion)
- Élargir la vérification des compétences lors du permis de conduire: devenir un bon conducteur nécessiterait une épreuve supplémentaire qui consisterait à « savoir se mettre à la place du piéton, du cycliste, » étant donné la multimodalité souhaitée dans les villes.
- Créer un simulateur de sensations vélo, piétons afin de permettre aux conducteurs de pouvoir ressentir, vivre la sensation plutôt que de savoir uniquement le code. (comme le simulateur « tonneau » pour expérimenter l'importance du port de la ceinture)

Tour 1 - Table rouge : Quels sont les problèmes?



- La culture (belge) de se sentir autorisé à conduire sous influence - environnement encourageant la consommation → Soirée Bacardi, parasole “bières”, Fête wallonne du péquet, ... + Banalisation de la consommation de drogues douces. Sentiment de risque limité à faible dose...
- Des vitesses inadaptées et souvent excessives → Un sentiment d’assurance et des prises de risques (sensations)
- Distractions - inattention (n’est pas tout dédié à la route, ex: regarder une série en conduisant sur autoroute)
- Méconnaissance des autres usagers et situations de non-partage → cohabitation surprenante et difficile → stress et agressivité de se découvrir/ subir (pas assez de convivialité)
- Pas formés aux autres usagers/ leurs expériences + pas mis à jour sur tout ce qui se développe et évolue → trop de « mono-usager » « âgés » (permis + 10 ans)
- Non maîtrise réelle du véhicule, de ses capacités, de ses fonctions, de ses réactions (distance freinage) - usage insuffisant du clignoteur, manque d’anticipation
- Des infrastructures qui « permettent / encourage » la vitesse-rallye (malgré la cohabitation des modes)
- Les cyclistes à contre-sens sur piste cyclable
- Il faut repenser nos (centres) villes pour qu’il y ait plus d’espace à la mobilité active (Malines, Leuven...)



all for zero

Tour 2 - Problème 1 - Table rouge

Problème

- Des “conducteurs” permis B qui ne connaissent pas la pratique des autres modes et ne sont pas à jour sur le permis de conduire.
 - Ils ont plus de difficulté à être en empathie/ laisser de la place/ anticiper le comportements des autres usagers
 - Ils n’ont pas conscience d’une évolution des règles/ lois
- HORS - NUL n’est sensé ignorer la LOL...

Recommandations

- Inclure la pratique du vélo et des modes actifs dans le socle de compétence à l’école “initiation” au permis - à la place sur la route...
- Inclure une pratique et des expériences (2*1/2 journée) des autres modes (vélo, trottinette, scooter)
- Mettre à charge des employeurs la mise à niveau (code et autres usagers) fréquente (tous les 5ans?) des utilisateurs de véhicules (société, fonction (permis B).

Argumentation

- Comme apprendre à nager à permis de diminuer les noyades... Apprendre à être en route autrement qu’à pied devrait s’initier à l’école (citoyenneté?) Prendre conscience de la route, du code, de la coexistence et des notions des réalités “autres” (distance de freinage (du tram), (in)visibilité dans le noir des usagers faibles...)
- Envisager grâce à des partenariats (Cambio, Villo...) de permettre/imposer? Une/des expériences des autres modes que la voiture (compléter le vécu/ expérience pour ceux qui veulent un permis B) + remorques/caravanes - angles morts poids lourd...
- L’usage du véhicule semble inhérent à de nombreuses activités professionnelles. Être formé à un coût, ne pas l’être aussi... Comme les chauffeurs poids lourds, mettre en place une formation continue pour tous les employés faisant un usage (important) de la voiture - afin qu’ils soient à niveau sur les évolutions du code et sur les autres/nouveaux usagers
 - OUT of BOX : Moratoire sur l’usage des trottinettes (électriques)/(en libre service) jusqu’à clarification/simplification des règles/lois et mise en place d’outils de sanctions/ poursuite adaptés.



all for zero

Tour 2 - Problème 2 - Table rouge

Problème

- La conduite sous influence est acceptable
- Culture (belge) de consommation d'alcool (et drogues en croissance) = Sponsor - Hypocrites?
 - Soirée jeunes → Bacardi / Sport → Jupiler
- Au volant et Au guidon/ sur la voie publique
- Multirécidivistes - insolubles/ insaisissable

Recommandations

- Aller vers la Tolérance Zéro - Abstinents ou pas
- Augmenter les contrôles/ la pression sur tous les usagers/ modes de transports
- Questionner/ changer la culture de la consommation dans les événements...
- Alcolock ? Qui paye quoi ?
- Ne pas rendre possible (peines subsidiaires) de payer pour ne pas être confronté aux conséquences (peines alternatives)

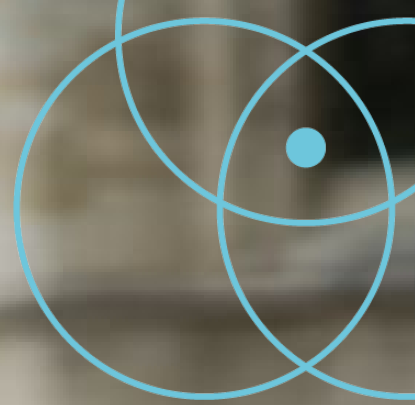
Argumentation

- Consommer avant de conduire doit devenir éthiquement inacceptable pour tous les modes de transports.
- Non, c'est non, tolérance Zéro (et sanctions immédiates)
- Une interpellation sociétale vis-à-vis des organisateurs d'événements et de la culture (Wallo = péquets?)

Comment est-il acceptable de rassembler des gens dans un chapiteau rempli de boissons alcoolisées et être surpris qu'il y ait de l'alcool au volant...

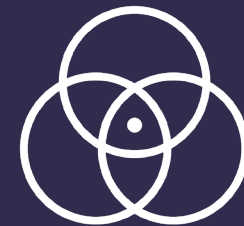
- C'est coûteux mais les conséquences de l'alcool au volant aussi... Les alcooliques sans permis/ assurance/ insoluble? Les lier plus à leurs conséquences.
- Multiplier les lieux de prestation pour les peines alternatives et confronter plus les « responsables » aux victimes... L'argent ne doit pas libérer d'être confronté aux impacts.





Rapport panel citoyen Louvain Ensemble sur la route

21 septembre 2021

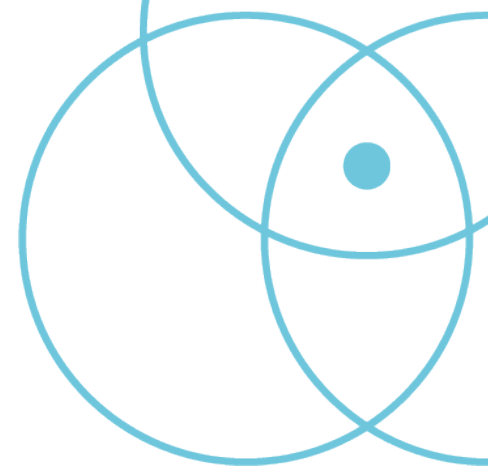


all for zero

Tour 1 - Table verte :

Quels sont les problèmes ?

- Trafic chaotique à l'entrée de l'école au début et à la fin de la journée de cours.
- Manque de cours de circulation routière à l'école
- Connaissance limitée du code de la route par tous les usagers de la route
- Trop de signaux routiers = source de distraction
- Manque de clarté dans les ronds-points pour les véhicules, les cyclistes et les piétons.
- Des infrastructures de mauvaise qualité pour tous les types d'usagers de la route
- De nombreuses pistes cyclables et de nombreux trottoirs non sécurisés et non séparés.
- Absence de mélange ou de séparation cohérente entre les différents usagers de la route.
- La vitesse n'est souvent pas adaptée lorsqu'il y a beaucoup de trafic sur la piste cyclable.
- L'évaluation des risques pour tous les usagers de la route est trop faible



Tour 2 - Problème 1 - Table verte

Problème

Connaissance insuffisante des règles de circulation et du code de la route. Tous les types d'usagers de la route ont souvent une mauvaise connaissance du code de la route. Les nouveaux concepts tels que les rues cyclables sont également souvent inconnus de l'utilisateur moyen de la route.

Recommandations

- Cours de recyclage et tests réguliers sur le code de la route (par exemple, nouveaux tests tous les 10 ans lors du renouvellement du permis de conduire).
- Davantage de campagnes pour rafraîchir les règles de circulation/lors de l'introduction de nouveaux concepts (par exemple, par le biais de spots publicitaires à la télévision aux heures de grande écoute).
- Certificat de connaissance du trafic pour les cyclistes dès le plus jeune âge (avec le soutien et la collaboration du système éducatif).

Argumentation

- La mise à jour des règles de circulation contribuera à rendre les situations de circulation plus sûres et à évaluer les risques.



Tour 2 - Problème 2 - Table verte

Problème

L'infrastructure et la signalisation ne sont pas claires.

De nombreuses situations de trafic dangereuses sont le résultat d'infrastructures peu claires ou non conformes aux normes. La qualité des matériaux/du revêtement est à l'origine des accidents. Les séparations peu claires entre les pistes cyclables et les trottoirs et la chaussée sont également souvent à l'origine d'accidents de la circulation.

Recommandations

- Faites une distinction entre le marquage routier dans les différentes zones de vitesse (la zone 30 correspond à une ligne, la zone 50 à deux lignes parallèles).
- Rédiger un vade-mecum clair sur l'aménagement routier, applicable à l'ensemble de la Belgique.
- Revoir les différentes structures étatiques pour améliorer la sécurité routière.

Argumentation

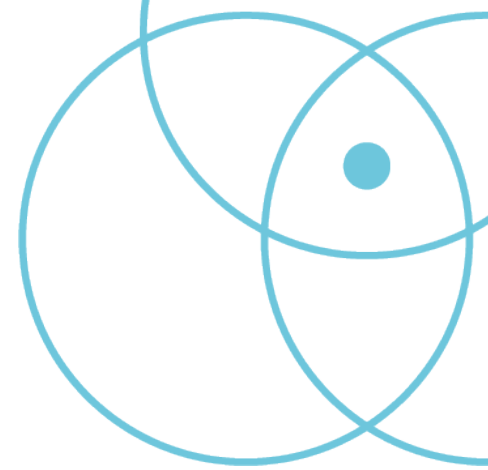
- Avec des infrastructures de meilleure qualité, la circulation deviendra automatiquement plus sûre.

Tour 1 - Table jaune :

Quels sont les problèmes ?

- Des carrefours sans conflit - des feux de circulation intelligents, comme aux Pays-Bas (vert et rouge de courte durée - pas de problèmes de circulation).
- Rues cyclables : généralisation en dehors des axes principaux
- Autoroutes à vélos : réglementation plus claire (par exemple, pour les piétons ?)
- Infrastructure cyclable manquante et de mauvaise qualité
- Interdire les camionnettes en milieu urbain
- Cyclomoteur : interdiction de circuler sur les pistes cyclables
- Attention aux traversées en zone 30 km/h
- Cadre juridique pour les signaux sonores aux feux de signalisation (fini les longues procédures de demande - 3 ans ?!)

Tour 1 - Table jaune : Quels sont les problèmes ?



- Un rafraîchissement de la formation à la conduite est nécessaire. Permis de conduire Bis
- Adapter l'infrastructure routière au trafic mixte : clarifier qui a une place où
- Les victimes indirectes de la circulation (dues aux émissions toxiques, au stress des embouteillages) sont oubliées et leur nombre est en augmentation. La réduction de la vitesse a un impact négatif sur la qualité de l'air.
- Des itinéraires pédestres et cyclistes plus agréables et plus sûrs surplombant les rues, cf. Maastricht.
- Une meilleure offre de transports en commun dans les zones rurales afin que vous soyez moins contraints de prendre la voiture.
- Moins de rétrécissements de la route pour réduire la vitesse, car c'est dangereux. Travailler avec le contrôle radar
- Application sans ambiguïté des signaux routiers - positionnement problématique des signaux routiers (non visibles) - trop de panneaux de signalisation représentent une source de distraction.
- Meilleure lisibilité du code de la route

Tour 2 - Problème 1 - Table jaune

Problème

Pour mieux organiser le trafic mixte, il faut **améliorer la lisibilité et l'intelligibilité du code de la route.**

Ex. :

- Trop de signaux routiers
- Différentes règles de limitation de vitesse partout (30, 50, 70, 90, 120 km/h)
- Des carrefours complexes

Recommandations

- Le gouvernement fédéral devrait stimuler les nouvelles applications technologiques susceptibles d'améliorer autant que possible la lisibilité du trafic. Par exemple, des normes doivent être créées pour communiquer sans ambiguïté sur la circulation routière.
- L'uniformité des réglementations doit être restaurée (les compétences sont trop fragmentées). Nécessité d'un cadre européen. 1 vade-mecum pour l'ensemble de la Belgique
- Mettre à jour le code de la route : vérifier sa lisibilité et supprimer les règles superflues et illogiques. Par exemple, la zone 30 représente une grande partie de l'espace public, mais le panneau de signalisation est le plus petit !

Argumentation

- La fragmentation des compétences conduit à une fragmentation de l'espace public et à des situations peu claires et peu sûres.



Tour 2 - Problème 2 - Table jaune

Problème

La participation à la circulation pour les malvoyants et les malentendants est trop périlleuse :

- La procédure pour déclencher un signal sonore aux feux de signalisation est trop compliquée et prend beaucoup trop de temps.
- Les personnes malvoyantes ne savent pas toujours sur quel bouton appuyer.
- La suppression des trottoirs et des passages pour piétons dans les zones piétonnes est problématique car les chiens guides s'orientent sur les passages piétons + il est extrêmement difficile de se déplacer dans un trafic mixte.

Recommandations

- Prévoir dans le code de la route que les feux de signalisation doivent être équipés d'un signal sonore, à l'instar des balises sonores en France et au Royaume-Uni.
- Utiliser la technologie (par exemple, une balise sur un porte-clés ou via un téléphone portable) qui active automatiquement le mécanisme sans avoir à appuyer sur le bouton. Imposer un test d'accessibilité, et ne pas se contenter de donner des directives. Tester les nouvelles réglementations auprès des groupes d'intérêt.
- Prévoir à nouveau des passages pour piétons dans les zones 30 km/h ou les zones piétonnes.
- Une attention soutenue pour une infrastructure de qualité pour les piétons

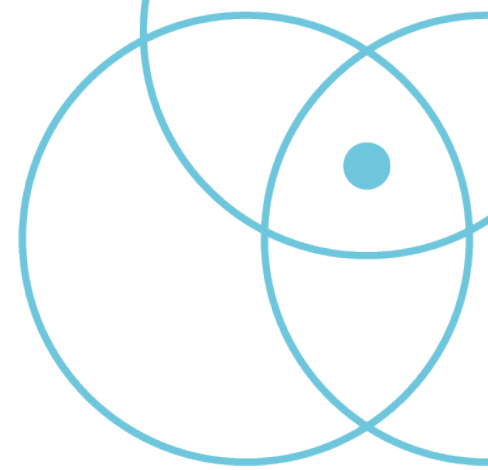
Argumentation

- Traiter équitablement les personnes souffrant d'un handicap et sans handicap : elles ont également le droit de participer à la circulation en toute sécurité.
- La sécurité ne doit pas dépendre de la procédure d'application, mais doit être standardisée.



Tour 1 - Table jaune : Quels sont les problèmes ?

- Les récidivistes graves qui continuent à conduire sans permis
- Vitesse inadaptée dans la circulation automobile et des speed pedelecs
- Connaissance insuffisante (mise à jour) du code de la route
- Les gens connaissent les règles mais ne les appliquent pas car ils pensent que le risque pour leur sécurité et/ou celle des autres est faible.
- Absence ou insuffisance de routes et de carrefours exempts de conflits
- Recours insuffisant aux nouvelles technologies (par exemple, les ralentisseurs)
- Utilisation insuffisante des nouvelles technologies dans la formation des conducteurs (par exemple, la réalité virtuelle)
- Mauvaise conception des véhicules (par exemple, l'angle mort des camions peut être évité).
- Comportement agressif au volant
- Camions dans les centres
- Visibilité et protection insuffisantes des cyclistes sans casque ni gilet fluorescent
- Infrastructure inadaptée
- Protection insuffisante des cyclistes vis-à-vis de la circulation automobile.



Tour 2 - Problème 1 - Table jaune

Problème

- Les récidivistes graves devraient être écartés de la circulation
- Les récidivistes graves parviennent à se déplacer dans la circulation malgré les sanctions (par exemple, le retrait du permis de conduire).
- Il s'agit d'un problème social en termes d'attitude/de comportement.
- Suivi insuffisant de la part de la Justice

Recommandations

- Introduction du permis de conduire à points et de la sanction graduelle
- Introduction d'un "antidémarrreur" par analogie avec l'éthylotest.
- Sanction alternative plus sévère (confiscation du véhicule, interdiction d'immatriculer un véhicule, etc.)
- Augmenter le risque de se faire prendre en utilisant des caméras ANPR pour constater les infractions routières
- Accélérer les poursuites après avoir constaté l'infraction

Argumentation

- Les récidivistes graves devraient pouvoir être écartés plus efficacement de la circulation afin qu'ils ne représentent plus un danger pour la société.
- Solution technologique pour les empêcher de conduire



Tour 2 - Problème 2 - Table jaune

Problème

- Manque de connaissance du code de la route
- Manque d'application du code de la route
- Un code de la route trop complexe
- Modifications constantes du code de la route

Recommandations

- Limitation dans le temps de la validité du permis de conduire
- Introduction de cours et d'examens de recyclage
- Simplification du code de la route

Argumentation

- Améliorer la connaissance du code de la route
- Assurer une connaissance actualisée du code de la route
- Simplification du code de la route pour s'assurer qu'il soit mieux respecté



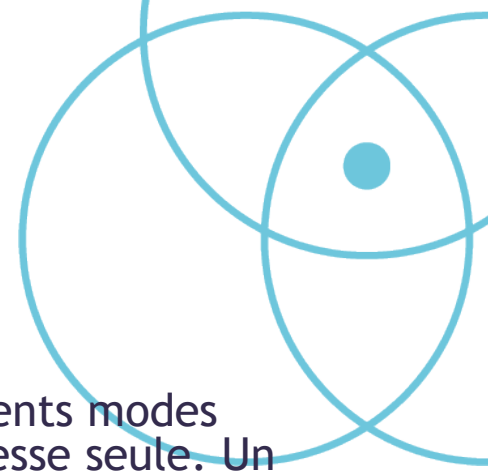
Tour 1 - Table Rouge : Quels sont les problèmes ?



- Les carrefours, surtout aux abords des écoles, sont trop souvent source de conflits + dans le cas d'un trafic mixte, l'utilisateur plus faible, plus actif est communément la victime
- Les déplacements domicile-travail sont la principale cause d'accidents du travail et sont les moins susceptibles d'être limités par les entreprises.
- La mobilité ne connaît pas de diversité. Elle est principalement déterminée par des hommes blancs âgés et pas assez par les femmes, les personnes de couleur, les personnes handicapées, etc. Il faudrait faire plus d'efforts pour qu'un public diversifié y prenne part, car actuellement, il n'est pas représentatif.
- Le trottoir et le passage pour piétons doivent être dégagés pour les piétons, les poussettes et les fauteuils roulants. Les bicyclettes, les trottinettes et les voitures ne doivent pas y être garés.
- Les usagers plus faibles n'ont pas la priorité.
- On se concentre trop sur l'enforcement et l'éducation mais pas assez sur l'engineering
- La terminologie utilisée dans les médias n'est pas correcte : par exemple, crash versus accident, une voiture écrase un homme...

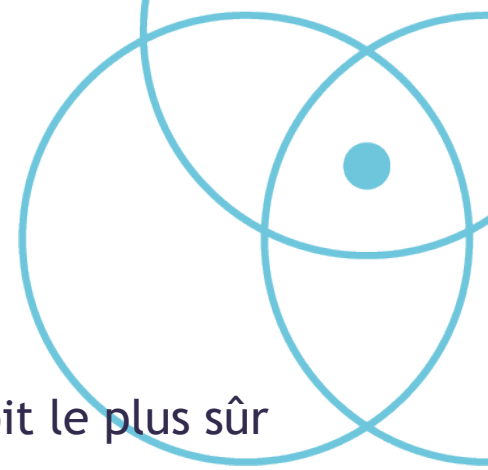
Tour 1 - Table Rouge :

Quels sont les problèmes ?



- Le code de la route actuel ne tient pas compte de la différence de masse entre les différents modes (vélo, voiture, bus...). Il convient d'accorder plus d'attention à la masse plutôt qu'à la vitesse seule. Un vélo roulant trop vite a un effet complètement différent de celui d'un bus ou d'une voiture.
- Les automobilistes ignorent trop souvent les risques liés à leur vitesse et leur comportement au volant.
- Trop peu de données disponibles et des données souvent incomplètes sur les accidents et leurs causes (qui tue qui ?)
- Réglementation obsolète
- Les traversées cyclistes disparaissent de plus en plus mais doivent être mieux sécurisées. Les cyclistes doivent aussi savoir qu'ils ne sont pas prioritaires. Des feux de signalisation pour les cyclistes devraient également être prévus de l'autre côté de la route ;
- Mauvaise infrastructure cycliste : doit être séparée et l'état des pistes cyclables est effrayant si bien qu'elles sont souvent impraticables
- Une voie publique est destinée à se déplacer et non à stationner □ en raison des places de parking, beaucoup d'espace disparaît pour les autres usagers de la route
- 66% des accidents avec des piétons qui traversent ont lieu lorsqu'ils traversent au vert → les laisser traverser au rouge ?

Tour 1 - Table Rouge : Quels sont les problèmes ?



- Actuellement, les cyclistes roulent à l'extrême droite, alors que ce n'est pas l'endroit le plus sûr pour eux.
- Hors agglomérations, dans les zones rurales et sur les routes asphaltées étroites, les routes sont souvent utilisées comme raccourcis à grande vitesse. Les cyclistes et les piétons doivent disposer de tout l'espace dont ils ont besoin. Il faudrait donc limiter la vitesse à 30 km/h, par exemple.
- Le comportement sur la route est trop asocial et il n'y a pas de respect mutuel entre les différentes catégories d'usagers
- La visibilité depuis les voitures et les camions est souvent trop réduite
- Contraindre les cyclistes/piétons à porter des gilets fluo dans l'obscurité. De nombreuses personnes sont également contre cette mesure car elle incite les automobilistes à être moins attentifs.
- Les réglementations fiscales sont trop axées sur l'utilisation de la voiture au lieu du principe STOP.

Tour 2 - Problème 1 - Table rouge

Problème

Actuellement, la fiscalité encourage grandement l'utilisation de la voiture, mais elle devrait être davantage axée sur le principe STOP (marcheurs, pédaleurs, transports en commun et transport privé). En raison du régime fiscal favorable à l'utilisation/la possession d'une voiture (par exemple, les voitures de société), les gens sont incités à ne pas remettre en question l'utilisation de la voiture et celle-ci est presque choisie comme moyen de transport par défaut.

Recommandations

- Suppression des voitures de société
- Électrifier/écologiser autant que possible les voitures de société actuelles. Il s'agit des voitures nécessaires à l'exercice d'une profession et pas seulement aux déplacements quotidiens. Il s'agit également des voitures aujourd'hui classées à tort comme « camionnettes », alors qu'elles ne sont pas utilisées à cette fin.
- Optimiser le déploiement du budget mobilité dans les entreprises
- Tenir compte des coûts externes (externalités telles que les avantages du vélo pour la santé ou l'augmentation de l'asthme due aux émissions de gaz d'échappement) lors des choix de mobilité.

Argumentation

- La voiture ne peut plus être le réflexe
- Le réflexe des gens : adopter le principe STO(P)

Tour 2 - Problème 2 - Table rouge

Problème

Les données disponibles sur les accidents de la circulation sont trop peu nombreuses pour que les analyses soient correctes ou complètes. En outre, les données collectées sont insuffisantes, ce qui signifie qu'il existe également des zones blanches dans les données existantes.

Recommandations

- Les rapports de police doivent être standardisés et élargis pour reprendre plus de données.
- Donner plus de retour à la police pour qu'elle puisse fournir des informations correctes aux citoyens.
- Toutes les données doivent être disponibles sur une plateforme unique. Les données issues des rapports de police, des compagnies d'assurances, etc. peuvent ainsi être davantage combinées.
- Toutes les données doivent être rendues plus accessibles à l'ensemble des citoyens.

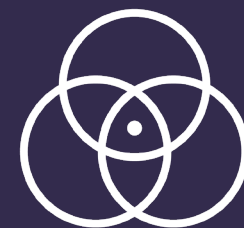
Argumentation

- Mesurer, c'est savoir.
- Remarque : les données ne sont que des données. Il ne s'agit pas d'une technique sacrée, elle doit toujours être bien contextualisée. En exploitant les données assez longtemps, vous obtiendrez des résultats.



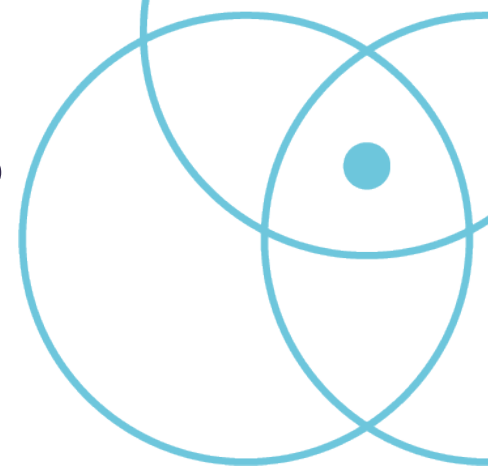
Panel citoyen Liège Ensemble sur la route

Liège, le 23 septembre 2021



all for zero

Tour 1 - Table bleue : Quels sont les problèmes ?



- Mode de transport qui partage la route
 - Piétons
 - Skateboard et patins à roulettes
 - Mono roue
 - Trotinettes (électrique et mécanique)
 - Vélo et vélo cargo (électrique et mécanique)
 - Moto, cyclomoteur (avec et sans side car)
 - Voiture
 - Camionnette, camions
 - Cavalier : charrette et à pied
 - PMR
 - Transport en commun : tram, bus, train, métro
- Code de la route
 - Contenu du permis de conduire qui aujourd'hui, se focalise sur la voiture et pas assez sur tous les autres moyens de transport
- Accroissement trop important du parc automobile
 - arrivée des voitures électriques
- Sentiment d'insécurité important pour les modes de transport doux cause
 - trop de "tout à la voiture"
 - éclairage dans certains endroits

Tour 2 - Problème 1 - Table bleue

Problème

- Code de la route mal connu des usagés et fort complexe
 - Le tout à la voiture est révolu
 - Le nombre de moyens de transport est important (cf. dia précédente)
- Conséquences :
- Agressivité et non-respect entre usagés
 - Mauvais partage de la route

Argumentation

- Besoin de mieux connaître les règles, les modalités de chaque mode de transport,
 - Besoins de connaître la place de chaque mode de transport dans l'espace public,
 - Besoins de remise à jour du code de la route pour les usagés.
 - Besoin de plus d'inclusivité !
- Pourquoi pas un partage de la route pour tous aux lieux de faire une route par mode de transport

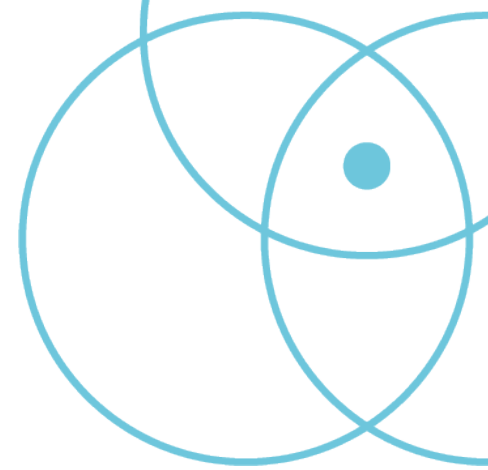
Recommandations

- Revoir le contenu du code de la route : simplification et inclusion des nouveaux modes de transport (ex : trottinette) pour éviter les vides juridiques,
- Sanction/répression : ajouter ou remplacer le retrait de permis et les amendes par un cours de mise à jour du code de la route et/ou des travaux de service communautaires en liens avec la route et la mobilité,
- Retour vers un service civil de qq jours/an (pour les 20-25 ans)-> Formation à la citoyenneté dont le partage de la route et son code (cf. France)
- Capsule info : « la place de chaque mode de transport dans l'espace public » (ludique et trash)
- Campagne nudge : cf. fun theory
- Compétences régionales :
 - Cours de remise à jour du permis (annuelle ou bisannuelle)
 - Module code de la route dans les cours de citoyenneté scolaire pour le primaire et le secondaire/

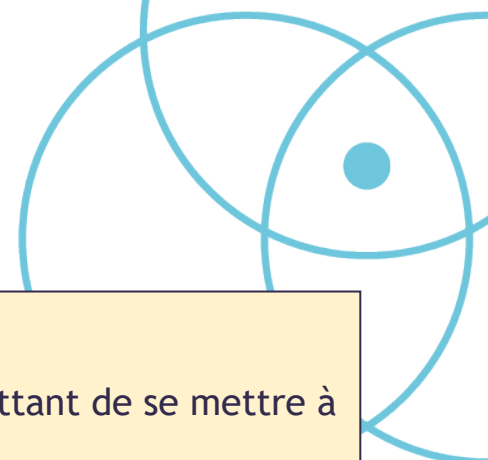


Tour 1 - Table jaune : Quels sont les problèmes ?

- Non-respect des limitations de vitesses dans les traversées de village (7)
- Polarisation des modes (on se focalise sur les erreurs des autres modes de transport) (6)
- Absence de conséquence en cas de non-respect des règles (7)
- Ignorance de l'article 7 du CR qui prône le principe de prudence (5)
- Pas assez de répressions (2)
- L'agressivité sur la route (2)
- Visibilité insuffisance des cyclistes (2)



Tour 2 - Problème 1 - Table jaune



Problématique

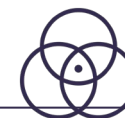
Non-respect des limitations de vitesse lors des traversées des villages

Recommandations

- Étoffer le permis de conduire avec des mises en situation permettant de se mettre à la place
- Introduire le permis à point
- Introduire une obligation de repasser son permis pour actualiser les connaissances et nouveautés
- Intégrer le principe STOP dans le code de la route
- Introduire la technologie ISA
- Correctionnaliser les récidivistes
- Promouvoir au régional la généralisation des radars tronçons entre l'entrée et la sortie des villages
- Introduire une heure de réenchantement du permis de conduire en rappelant que celui-ci est avant tout pour un mieux vivre ensemble
- Lutter contre le débridage des véhicules (voiture et vélos élec)
- Se faire entendre à l'UE sur l'importance de légiférer pour une diminution de la taille et poids des véhicules

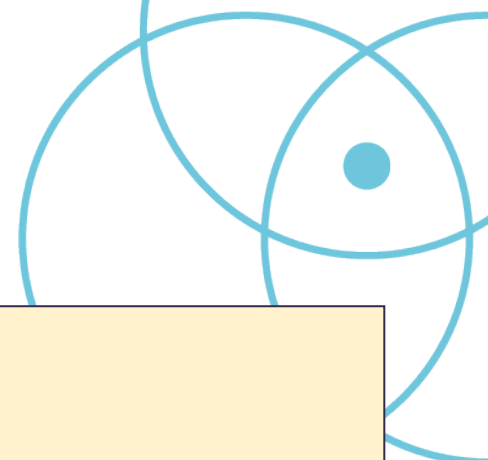
Arguments

- S'y prendre sur plusieurs angles car la cohabitation est cruciale et pas une seule mesure pour y parvenir



all for zero

Tour 2 - Problème 2 - Table jaune



Problématique

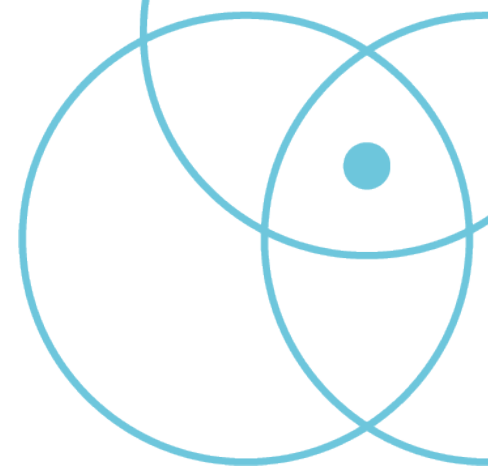
Polarisation des modes (clivage entre les automobilistes et les cyclistes alors que nous sommes tous amenés aujourd'hui à être un usager multimodal)

Recommandations

- Refédéraliser la sécurité routière (devient inacceptables d'avoir des panels citoyens au niveau des régions, du fédéral,...) manque d'efficacité et thématique nationale voire européenne
- Introduire un « Vis ma vie d'utilisateur d'un autre mode » (qui permettrait de se rendre compte de ce que ça veut dire concrètement d'être camionneur et ne pas voir un piéton dans son angle mort, un cycliste qui se fait frôler par un camion,...), se focalisant sur l'expérience
- Objectiver les accidents au travers des caméras, plus sur base des déclarations d'accident
- Réenchanter le code de la route « code de la route permet de mieux cohabiter, pas juste des règles coupées du sens premier »
- Faire pression au régional pour:
 - Des campagnes de pub positives sur la cohabitation
 - Faire des formations sur « comment prendre les moyens de transport/comment devenir un bon cycliste », dès le plus jeune âge
 - Renforcer la police de proximité pour sensibiliser

Tour 1 - Table verte :

Quels sont les problèmes ?



- Les nouveaux engins de déplacement dont l'usage accroît le danger sur la route
- Empiètement sauvage sur la chaussée
 - Stationnement de tout type de véhicules mettant en danger les personnes qui circulent
 - Débordement d'un usager de l'espace qui lui est théoriquement réservé
- La priorité de la voiture privée dans la culture et dans les infrastructures
 - Proportion élevée de l'espace public consacré au déplacement des voitures
 - Tendance de la voiture à s'imposer dans le trafic, en dépit d'un nombre toujours plus élevé de nouveaux usagers
 - Tendance à vouloir imposer le comportement "adaptatif" aux usagers faibles
- Des infrastructures qui rendent le respect effectif du code de la route impossible et poussent les usagers à l'infraction
 - Pistes cyclables trop étroites
 - Lignes blanches impossibles à respecter
 - ...
- L'invisibilité de certaines infrastructures, qui les rend inopérantes pour les usagers
 - Manque de signalisations claires
 - Saturation des espaces dans lesquels les principes de base de la circulation sont difficiles à appliquer au pied de la lettre
 - Placement de panneaux qui ne peuvent être vus avec anticipation

Tour 2 - Problème 1 - Table verte

Problème

Les nouveaux engins de déplacement dont l'usage accroît le danger sur la route

- Engins dont l'usage peut s'avérer mortel pour l'usagers et/ou les usagers qui cohabitent sur la route
- Vitesse théorique de max.25km, largement dépassée dans les faits
- La capacité d'accélération de ces engins les rend imprévisibles
- Vide juridique accompagnant leurs usages
- En réalité, ce sont des engin "A" déguisés
- Pas de culture de conduite, de comportement socialement prescrits
- Conscience du danger limitée des usagers
- Pas d'imposition d'équipement requis (normes de freins, lumières, casques, etc.)
- Stockage problématique
- Pas de culture de déplacement plurimodal

Recommandations

- Imposer une homologation stricte à la vente de ces engins de déplacement, une information des usagers sur leurs effets, et un contrôle du respect de ces normes.
- Imposer aux entreprises qui louent ces engins de prévoir leurs lieux de stockages pour qu'ils n'empiètent pas sur les chaussées
- Imposer une éducation à la sécurité routière à l'école
- Avoir des campagnes de sensibilisation aux dangers spécifiques liés aux usages de ces engins

Argumentation

- Une homologation claire facilite le contrôle et augmente la perception des constructeurs que celle-ci est importante pour la vente de leur engin
- La sanction est moins efficace que l'éducation, et coûte plus cher.
- La sanction ne permet pas de prise de conscience des dangers perçus/vécus par les autres usagers de la route
- La location des nouveaux engins est insuffisamment accompagnée d'un rappel des responsabilités quant à leurs usages.



all for zero

Tour 2 - Problème 2 - Table verte

Problème

La priorité de la voiture privée dans la culture et dans les infrastructures

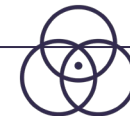
- Le principe STOP existant en Flandres est séduisant, mais n'est absolument pas traduit dans les faits et la culture au sud du pays
- Il n'y pas de culture de la plurimodalité dans la tête de nombreux usagers
- Il n'y a pas assez d'espaces de mobilités où c'est l'utilisateur faible qui est prioritaire, voir a la jouissance exclusive de circulation

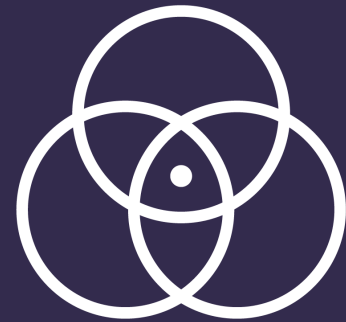
Proposition

- Renforcement des moyens octroyés aux transports publics.
- Développer la plurimodalité par le développement de parking de délestage bien organisés et coordonnés avec d'autres moyens de déplacement
- Augmenter des espaces de contraintes pour la voiture sur le territoire (cul de sac, sens de circulation à sens unique, zone de trafic limitée, etc.

Argumentation

- Les espaces de circulation en ville sont sursollicités, il faut limiter la pression des usagers les moins efficaces et les plus dangereux
- Favoriser les usagers faibles, c'est le placer au-dessus et en priorité effective sur l'utilisateur fort
- Il n'y a pas assez de réflexion en matière d'aménagement du territoire pour rendre la plurimodalité effective





all for zero