



all for zero

www.all-for-zero.be

Etats Généraux de la Sécurité Routière

Procès-verbal Forum ouvert

23 novembre 2021





« Opter pour un Forum ouvert lors des Etats Généraux représentait une prise de risque car il a fallu lâcher prise sur le contrôle des thématiques abordées. La confiance dans l'intelligence collective est un pari gagnant car les discussions ont été enrichissantes et constructives. »

Simon Linsmeau, Cabinet de Georges Gilkinet

L'engagement de la population belge est un élément crucial de l'ambition commune « All for Zero » : réduire à zéro le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2050. Pour impliquer les citoyens dans cette aventure, des panels citoyens et une enquête citoyenne ont été organisés. Pour élaborer le plan d'action fédéral, on a analysé non seulement les résultats de la grande enquête citoyenne, mais aussi les réflexions des participants aux panels citoyens. Ces six panels citoyens ont permis d'initier un débat social sur la sécurité routière et de découvrir comment l'insécurité routière est perçue par la population.

Pour maintenir ce fil conducteur, un après-midi interactif a été organisé à l'occasion des États Généraux de la Sécurité Routière le 23 novembre 2021, au cours duquel les stakeholders, les experts, les décideurs politiques et les citoyens ont pu réfléchir ensemble à des sujets de sécurité routière spécifiques. Contrairement aux panels citoyens, où l'on a opté pour des discussions structurées avec des sujets prédéterminés, l'on a choisi un forum ouvert lors des États Généraux. Un forum ouvert est une forme de discussion en panel dans laquelle les contributions des participants occupent une place centrale. Dans ce cas, l'ordre du jour est en grande partie inconnu à l'avance et se développe tout au long de l'événement grâce aux contributions des participants. Cela a permis à ces derniers de découvrir les questions et les thèmes cruciaux.

« Organiser un forum ouvert représentait un défi pour les organisateurs. En fin de compte, l'expérience s'est avérée très riche avec des sujets d'actualité, des discussions passionnantes et de nombreuses propositions pour une mobilité durable et sûre. »

Jean-François Gaillet, institut Vias

Tout d'abord, les participants ont reçu une présentation sur le fonctionnement d'un forum ouvert. Ensuite, ils ont été encouragés à écrire sur un grand tableau dans la salle les sujets relatifs à la sécurité routière qui leur tenaient personnellement à cœur et qui méritaient une discussion. Cela a donné lieu à 31 sujets. Les sujets de discussion suggérés étaient par exemple les possibilités et les limites de l'ADAS (Advanced Driver Assistance System), le GDPR et la sécurité routière, l'organisation de la zone 30 dans les agglomérations et l'application des règles avec des ressources limitées.

« J'étais sceptique sur le concept de « forum ouvert », mais l'inconnu est peu apprécié. Lors d'un forum ouvert, vous pouvez participer à un débat adapté à vos besoins, avec des personnes également passionnées par ce sujet. Tout le monde y gagne et cela a donné lieu à des conversations et des réflexions intéressantes. »

Anneliese Heeren, SPF Mobilité et Transports



C'était aux participants eux-mêmes de décider du sujet qu'ils voulaient aborder et du groupe qu'ils voulaient rejoindre. Les sujets et les groupes se sont ainsi formés de manière organique. Au total, 14 thèmes ont été développés par des groupes de travail de trois à neuf participants. Des discussions ont été menées entre des collaborateurs d'instances fédérales, d'instituts de recherche, de zones de police, de groupes d'intérêt, d'initiatives et d'entreprises citoyennes. Pour chaque session de travail, les participants disposaient de 50 minutes pour réfléchir au problème, aux recommandations et aux arguments possibles. Une fois les discussions entamées, les organisateurs se sont mis en retrait et ont suivi les conversations en coulisse. Au cours des discussions, chaque groupe a désigné un rapporteur qui a noté les pensées et les conclusions les plus significatives sur un canevas.

Thème Thema <ul style="list-style-type: none"> • Comment favoriser les comportements qui contribuent à "all for zero"? • Comment, concrètement, chacun peut mettre en œuvre "all for zero"? • Quels seront les enjeux de la sécurité routière dans 10, 15 ou 20 ans? • Autre ... ? • Hoe kunnen we gedrag stimuleren dat bijdraagt tot "alles voor nul"? • Hoe kan iedereen "alles voor nul" concreet in de praktijk brengen? • Wat zullen de uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid zijn over 10, 15 of 20 jaar? • Andere ... ? 	Initiateur sujet Initiatiefnemer <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">NOM</div>
Analyse / Problème Probleem <p><i>collez vos étiquettes nom ici plak jullie naamplaatjes hier</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelles parties prenantes sont concernées (acteurs/bénéficiaires...)? • Y a-t-il des questions budgétaires? • Est-ce à court/moyen/long terme? A quelle échelle du territoire s'adresse-t-on? • Quelles étapes? • Y a-t-il des prérequis? • Quels indicateurs? Faut-il assurer un suivi? • Créativité/Innovation ou Inspiration étrangère? • Welke belanghebbenden zijn erbij betrokken (actoren/begunstigden...)? • Zijn er budgettaire problemen? • Is het op korte/middellange/lange termijn? Wat is de omvang van het gebied dat wordt aangepakt? • Welke stappen? • Zijn er vereisten? • Welke indicatoren? Is er behoefte aan follow-up? • Creativiteit/Innovatie of Buitenlandse Inspiratie? 	Participants Deelnemers <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">NOM</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">NOM</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">NOM</div> </div>
Recommendation: Aanbeveling:	Argumentation: Argumentatie:

Un groupe de travail a ainsi discuté de la manière dont la police locale peut répondre à la demande de politique criminelle supplémentaire même lorsque les moyens ne sont pas suffisants. Il a été suggéré de se concentrer davantage sur l'innovation technologique, comme l'utilisation d'applications qui désactivent les GSM au volant et l'augmentation du nombre de caméras intelligentes. Parmi les autres pistes de réflexion, l'adaptation de l'infrastructure, la limitation automatique de la vitesse des voitures aux limitations de vitesse en vigueur, l'introduction du permis de conduire à points et la manière de récompenser les bons comportements.



La relation entre sécurité routière et vie privée occupait une place de premier plan dans un autre groupe de travail. La nécessité d'avoir un cadre légal pour l'utilisation de caméras avec reconnaissance faciale a été discutée.

« Le forum ouvert a permis une interaction agréable et vivante entre les participants. C'était l'endroit idéal pour discuter non seulement des problèmes et des mesures du jour, mais aussi de ceux de demain. »

Stijn Daniels, institut Vias

Après un court intermède avec une pièce de théâtre interactive, les participants ont pu choisir un nouveau thème pour la deuxième session de travail au cours de laquelle les thèmes abordés ont été très variés. Le groupe de travail sur ADAS a discuté des obstacles auxquels ces technologies sont actuellement confrontées, tels que les défaillances du système, les fausses alarmes, un système de contrôle trop complexe, la maintenance et les coûts. Le groupe a conclu que des recherches supplémentaires sont nécessaires sur le fonctionnement, l'impact et le coût du système avant de pouvoir l'utiliser de manière optimale.

L'application de la zone 30 en agglomération est un sujet qui revient fréquemment dans le domaine de la sécurité routière et a également été discuté lors des États Généraux. Au sein du groupe de travail, il a été suggéré que les conducteurs ne savent souvent pas où s'applique une zone 30, tandis que d'autres ignorent délibérément la limitation de vitesse en vigueur. Selon un autre groupe de travail, les pistes cyclables sont trop étroites et là où il n'y en a pas, il est souvent impossible de respecter une distance de 1,5 mètre. L'une des propositions était d'aménager davantage de rues cyclables en combinaison avec un trafic à sens unique et des ralentisseurs de trafic. En outre, les actions de sensibilisation devraient être plus nombreuses afin d'informer les automobilistes du champ de vision plus large dont ils bénéficient à vitesse réduite et des chances de survie plus élevées qui en découlent.

À l'issue des sessions, les groupes ont été encouragés à partager leurs résultats avec les autres groupes de travail. Les participants ont également pu prendre une copie des réflexions de leur propre table comme aide-mémoire pour plus tard. Les notes des rapporteurs ont été recueillies par la suite par les organisateurs et numérisées. Ce document est disponible sur le site Internet *All for Zero*.

« Le forum ouvert a permis d'échanger des opinions sur une série de thèmes choisis par les participants, ceci d'une manière souple et conviviale. J'ai été agréablement surprise par la qualité des échanges et la richesse des réflexions. »

Cathy Decoodt, SPF Mobilité et Transports



all for zero



All for zero

is een initiatief van federaal Minister van Mobiliteit Georges Gilkinet, de FOD Mobiliteit en Vervoer en Vias institute | est une initiative du Ministre fédéral de la Mobilité Georges Gilkinet, le SPF Mobilité et Transports et Vias institute | Haachtsesteenweg-Chaussée de Haecht 1405 | 1130 Brussel-Bruxelles | www.all-for-zero.be | allforzero@vias.be