

URGENT : Campagne fédérale ALL FOR ZERO – Donnez VOTRE AVIS d’automobiliste !

Dépêchez-vous de donner votre avis en ligne¹ sur ce que devrait ou ne devrait pas intégrer la sécurité routière de demain, afin que la voix des 5 millions d’automobilistes soit prise en compte dans le futur Plan Fédéral belge de Sécurité Routière.

Contexte	1
Objectif fantasmé	2
Effort marginal exponentiel	3
Nos libertés individuelles ?	4
Représentativité des automobilistes	5
Donnez votre avis	6

Contexte

Le 07 juillet 2021, le Ministre fédéral de la mobilité **Géorges Gilkinet** a lancé la **campagne de consultation citoyenne ALL-FOR-ZERO**² ayant pour objectif de récolter les avis, les idées et les propositions des citoyens pour améliorer la sécurité routière et **s’en inspirer pour construire un Plan Fédéral de Sécurité Routière** ayant pour ambition annoncée :

- Une diminution de 50% des décès en 2030 ; et
- Zéro (0) morts sur les routes à l’horizon 2050.



« Le Gouvernement fédéral a comme ambition de renforcer la sécurité routière. Il y a malheureusement encore trop de drames chaque semaine sur nos routes, trop de vie perdue, trop de famille brisée. Notre ambition collective est d’atteindre 0 décès en 2050. Pour concrétiser cette ambition « All for zero », je souhaite innover aujourd’hui grâce à une approche participative de la sécurité routière. »

Dans ce contexte, l’institut VIAS³ a été mandaté pour organiser une série d’enquêtes en ligne et des “panels citoyens” de réflexion sur les trois thèmes suivants :

- **Contrôles, accompagnement et formation** : *Comment changer le comportement des contrevenants ? Doit-on intensifier les contrôles et pour qui ? Les amendes et les sanctions sont-elles trop lourdes ou trop légères et pour quelles infractions ? Comment*

¹ <https://all-for-zero.be/fr-BE/projects/idea>

² <https://gilkinet.belgium.be/fr/all-zero-cet-%C3%A9t%C3%A9-et-la-rentree-georges-gilkinet-vous-donne-la-parole-pour-votre-securite-routiere>

³ Anciennement IBSR (Institut Belge pour la Sécurité Routière)

*traiter les usagers de la route qui enfreignent constamment le code de la route ?
Comment faire baisser le nombre d'infractions routières ?*

- **Comportements à risque** : Est-il acceptable de rouler plus vite que la vitesse maximale autorisée sur autoroute ou en ville ? Est-il est normal de reprendre le volant après une soirée arrosée ? Est-il dangereux de téléphoner au volant ? Est-il grave de traverser au feu rouge s'il n'y a pas de véhicules qui arrivent ?
- **Cohabiter sur la route** : Entre piétons, utilisateurs de trottinettes électriques, cyclistes, motocyclistes, automobilistes, chauffeurs de bus ...

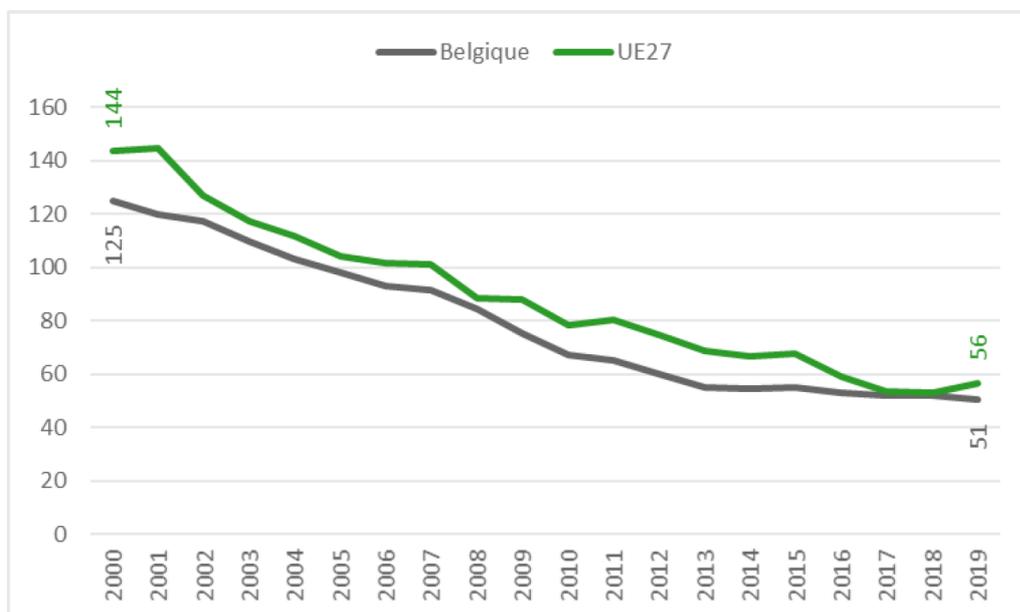
Objectif fantasmé

Si l'objectif et la démarche semblent à première vue vertueux, nous pensons que « zéro morts » n'est pas raisonnablement atteignable.

Il s'agit d'une une vue de l'esprit, d'un fantasma, d'un objectif politique avant tout.

En effet, au vu du nombre élevé de facteurs entrant en compte dans les accidents de la circulation (spécificité de chaque personne, véhicule et route, météo, etc.) nous prétendons que, quelles que soient les mesures prises (sauf à instaurer l'interdiction pure et simple de conduire un véhicule motorisé), **absolument rien ne permettra de garantir que cet objectif soit jamais atteint.**

Figure 1. Évolution de la mortalité, UE-31, 2000-2019.



Source: CARE & EUROSTAT

De plus, si nous ne pouvons que nous réjouir du fait que la mortalité est effectivement en baisse sur nos routes depuis 20 ans, comme d'ailleurs dans la plupart des États Membres européens (voir graphique supra), il n'est absolument pas établi que ce sont les mesures répressives prises jusqu'à présent envers les automobilistes (radars, baisse de la vitesse, contrôles intensifs, etc.) qui en sont principalement à l'origine.

En effet, au cours des dernières décennies, la sécurité des véhicules a considérablement progressé, tant en ce qui concerne la sécurité dite « active » des occupants (ceintures, airbags, détecteurs d'angle mort, détecteur de fatigue, avertisseur de franchissement de ligne, radar de distances, etc.) que la sécurité dite « passive » envers les usagers faibles (carrosserie déformable, détection de personnes, capot absorbants, caméra de recul etc.).

Dans le même temps, la qualité des infrastructures s'est également considérablement améliorée.

Prétendre que la baisse de la mortalité est en lien direct avec la politique de sécurité routière des 20 dernières années est un raccourci maladroit.

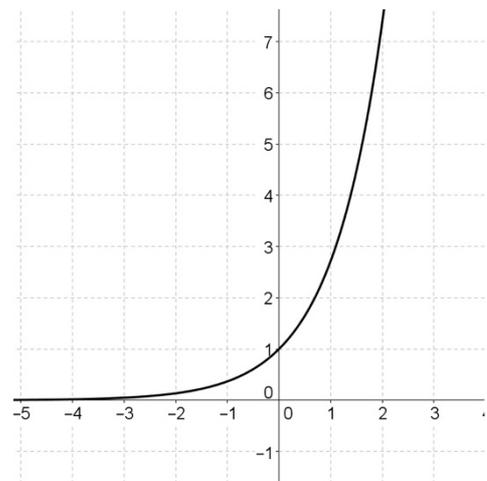
Effort marginal exponentiel

S'il est indiscutable qu'une vie humaine n'a « pas de prix », que chaque décès est individuellement un drame et qu'il faut mettre tous les moyens raisonnables en œuvre pour minimiser la mortalité sur les routes, il est important de bien comprendre que **le principe du coût⁴ marginal exponentiel s'applique pleinement à la sécurité routière.**

En simplifiant, cela signifie que les efforts marginaux (additionnels) en matière de sécurité routière sont exponentiels par rapport aux bénéfices escomptés.

Pour chaque mort évitée, les efforts seront N fois plus élevés que pour le précédent.

Si les mesures qui ont été mises en œuvre jusqu'à présent dans le but de « faire baisser la mortalité sur nos routes » n'ont pas encore demandé d'efforts individuels excessifs (bien que pour certaines mesures, c'est encore discutable), les efforts additionnels qui seront exigés de la part des automobilistes pour atteindre l'objectif « zéro morts » seront décuplés, pour chaque point de statistique gagné.



Nous pensons qu'il faut raison garder et trouver un juste milieu entre objectif et cout social.

Sans cela, voici le type de mesures contraignantes qui pourraient, par exemple, voir le jour rapidement :

- Baisse de la vitesse à 15 km/h en ville, 50 km/h sur les nationales ;
- Obligation de brider la vitesse des véhicules ;
- Interdiction de rouler plus d'un certain temps d'affilée sans pause (ex : 1h) ;
- Retrait de permis automatique après une infraction ;
- etc.

⁴ Et par coût, on ne parle pas que du cout en argent, mais de l'effort individuel pour chaque citoyen

Le discours politique met toujours l'accent sur le nombre de décès survenus en Belgique en valeur absolue et par année civile. Or, si l'on observe le nombre de décès par kilomètre parcouru, nous constatons qu'avec ~650 décès⁵ par an pour ~35 milliards de kilomètres parcourus⁶ en Belgique, qu'il y a à moins d'1 décès pour 15 millions de km parcourus, nos routes ont un taux de fiabilité de plus de 99,999998%.

Si l'on considère qu'on accepte de se faire vacciner contre le COVID-19 avec un vaccin sûr à 99,998%, cela signifie qu'il y a statistiquement 100.000 fois moins de chances de mourir dans un accident (toute modalité confondue) de la route en Belgique aujourd'hui que de mourir des suites de la vaccination.

Nous pouvons dès lors affirmer que la sécurité routière belge est très bonne.

Nos libertés individuelles ?

Par ailleurs, parmi les mesures actuellement à l'étude, certaines nous semblent clairement **aller à l'encontre des libertés individuelles et du respect de la vie privée** :

- le recours à une **boîte noire qui enregistre tous nos déplacements et nos habitudes** d'automobilistes. Notamment à des fins de « statistiques » ;
- le **bridage obligatoire de la vitesse** des véhicules (permanent et/ou piloté à distance);
- l'installation systématique de **dispositifs anti-démarrage** de type Alcoolock;
- etc.

Le recours à une boîte noire, par exemple, permettra à toute entité qui y a accès (Etat, Europe, constructeurs, assureurs, etc.) de suivre, analyser et profiler le comportement des automobilistes.

Et, comme toujours en ce qui concerne les données à caractère personnel, rien ne garantit qu'il n'y aura pas un jour des fuites de ces données, ni que le cadre légal qui régit leur exploitation, si tant est qu'il existe, n'évoluera pas un jour vers plus de permissivité.

Quel que soit l'objectif recherché, il est donc absolument **inconcevable d'essayer de l'atteindre au dépend des valeurs fondamentales** que sont la liberté individuelle et le respect de la vie privée.

Accepter d'appliquer une mesure qui bafouerait ces valeurs sur base de l'argument politique bienpensant que toute vie **doit** être sauvée **quel qu'en soit le prix est inacceptable** !

Et quand bien même ce système ne serait pas rendu obligatoire :

- on peut raisonnablement estimer que le prix de la prime d'assurance fluctuera selon le fait que le système sera installé ou non chez l'assuré.

⁵ Toute modalité confondue, Chiffres 2019 <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/accidents-de-la-circulation>

⁶ Déplacements automobiles Chiffres 2017 https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/rapport_kilometers_2017_fr.pdf

- Rien ne garantit que cela ne changera pas ensuite.

Représentativité des automobilistes

Au vu :

- des propositions ressorties d'un des panels citoyen⁷ qui s'est tenu à Bruxelles le 09/09 et auquel nous avons assisté ;
- des propositions que nous avons pu consulter jusqu'à présent sur la plateforme ALL FOR ZERO⁸ et qui sont censées représenter la population belge

, il nous semble évident que les automobilistes ne sont pas représentés proportionnellement à leur part dans la société.

En effet il saute aux yeux qu'un grand nombre de propositions « citoyennes » vont dans le sens de :

- Une répression accrue ;
- Une redistribution de l'espace public tout à fait inéquitable par rapport à la part modale des usagers concernés ;
- Une restriction potentielle de nos libertés individuelles et une atteinte à la notion de vie privée

A titre d'exemple, les mesures suivantes ont été proposées :

- Instauration d'un permis à points ;
- Une progressivité des amendes ;
- Amendes basées sur les revenus des contrevenants ;
- Interdire les camions et les voitures dans les centres.
- Rendre les centres des villages et des villes aux usagers faibles de la route.
- Installation d'une boîte noire dans les véhicules;
- Etc.

Si aujourd'hui déjà, certaines réglementations et la répression à outrance qui les accompagnent ne sont majoritairement pas acceptées par les automobilistes (Ex : 90% des automobilistes déclarent dépasser régulièrement la vitesse maximale autorisée dans la zone 30 généralisée à Bruxelles), **comment est-ce que le gouvernement peut une seule seconde espérer qu'encore plus de répression sera accepté ?**

⁷ Auquel un de nos membres a assisté

⁸ <https://all-for-zero.be/fr-BE/projects/idea>

Donnez votre avis

Si vous voulez conserver vos libertés individuelles, la liberté de circuler, de ne pas vivre avec la craint d'être surveillé, criminalisé et sanctionné en permanence, **inscrivez-vous sur la plateforme ALL FOR ZERO**⁹

1. Rendez-vous dans la section idées : <https://all-for-zero.be/fr-BE/projects/idea>
 - a. Mettez un pouce vers le haut aux idées proposées qui vous conviennent et un pouce vers le bas aux idées qui ne vous conviennent PAS ;
 - b. Suggérez une idée en cliquant sur le bouton « Déposer votre idée »
2. Répondez aux 3 enquêtes:
 - a. Contrôles, accompagnement et formation
<https://all-for-zero.be/fr-BE/projects/recidivism-sanctions-control>
 - b. Comportements à risque
<https://all-for-zero.be/fr-BE/projects/risk-behavior>
 - c. Cohabiter sur la route
<https://all-for-zero.be/fr-BE/projects/together-on-the-road>
3. Inscrivez-vous pour participer en présentiel aux panels citoyens

FAITES-ENTENDRE VOTRE VOIX !!

⁹ <https://all-for-zero.be> Cliquez sur « S'inscrire » en haut à droite et créez votre compte