

RAPPORT ANNUEL
2014





Préface

Depuis sa création en 1986, l'IBSR s'emploie activement à réduire le nombre de victimes sur nos routes en développant, partageant et appliquant les connaissances en matière de sécurité routière.

Faisant suite à la sixième réforme de l'Etat, les compétences en matière de sensibilisation à la sécurité routière ont été transférées respectivement à la Région wallonne, à la Région flamande et à la Région de Bruxelles-Capitale. L'IBSR a adapté de façon proactive son fonctionnement et son organisation à cette nouvelle situation et se profile désormais également comme un prestataire de services aux organisations et associations privées et publiques. Depuis, l'accent porte sur l'IBSR comme centre de connaissance pour la sécurité routière plutôt que comme concepteur de campagnes. Cela dit, la communication en matière de sécurité routière sous toutes ses facettes est et reste un aspect essentiel du fonctionnement de l'IBSR.

En tant que centre de connaissance pour la sécurité routière, l'IBSR restera, également dans le futur, un interlocuteur majeur pour toutes les autorités publiques tant fédérales, régionales que locales et s'investira pleinement dans la collaboration avec tous ses partenaires.

Depuis près de 30 ans, nos collaborateurs travaillent sans relâche à l'amélioration de la sécurité routière. Ces deux dernières décennies, le nombre de tués sur les routes a diminué de 50% pour atteindre, en 2014, le chiffre escompté de 715. L'an dernier, le nombre de conducteurs sous l'influence de l'alcool a lui aussi

atteint un des taux les plus bas. Avec 2,8% de conducteurs positifs, Bob n'a jamais connu un tel succès. Ce qui est rassurant pour l'avenir, c'est que les jeunes prennent moins souvent le volant après avoir bu. Nous pouvons donc peu à peu parler d'une première « génération Bob ».

Ces chiffres ne doivent toutefois pas nous réjouir. En effet, une moyenne de deux tués par jour sur nos routes reste un tribut bien trop lourd à payer à la mobilité. Et lorsque nous constatons notamment qu'une vitesse excessive continue à jouer un rôle essentiel dans un accident mortel sur trois, nous savons qu'il nous reste du pain sur la planche.

L'objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici 2020 pour ne plus dépasser 420 est encore loin d'être atteint. L'époque où nous faisons de rapides progrès est révolue, c'est ce qui ressort des statistiques. Notre ambition est à présent d'inverser cette tendance. Pour ce faire, nous devons passer à la vitesse supérieure et persévérer dans nos efforts.

Karin Genoe
Administrateur délégué

Jacqueline Galant
Ministre de la Mobilité

Président du Conseil
d'Administration de l'IBSR





2014 en chiffres

15.000.000

de vues pour Went too fast.
Gone too soon

215

entreprises
RS@W

4.018

dossiers d'examens de
réintégration

1.100.000

de vues pour
jeflasheaussi.be

2,8%

d'alcootests
positifs pour
Bob

2.368

heures de formation
pour le personnel IBSR

280.000

porte-
clés Bob
distribués

2.446

dossiers
Driver
Improvement

15

Alcolocks

19.600.000

de chiffre
d'affaires
pour l'IBSR

120

collabora-
teurs IBSR

4.936

attestations d'aptitude à
la conduite CARA



Édité par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl

Chaussée de Haecht 1405
B-1130 Bruxelles
Tél. : 02/244.15.11 | Fax : 02/216.43.42
info@ibsr.be | www.ibsr.be

Éditeur responsable
Karin Genoe

Rédaction finale
Koen Peeters

Mise en page
Ria De Geyter

Photos
Lies De Mol
D/2015/0779/40

Ce rapport annuel peut également être consulté sur le site internet de l'IBSR : www.ibsr.be



Table des matières

01

GO FOR ZERO

- 10 Introduction
- 12 Etudes consacrées à la (l'in)sécurité routière
- 26 Campagnes
- 34 Actions



02

AT YOUR SERVICE

- 42 Développement, partage et application des connaissances
- 44 Centre de Connaissance pour la Sécurité routière
- 58 Centre de public affairs, innovation and regulatory
- 60 Bureau de conseils en matière de sécurité routière



03

ORGANISATION

- 80 Personnel
- 84 Financier
- 86 Conseil d'administration





GO FOR ZERO

10 Introduction

12 Etudes consacrées à la (l'in)sécurité routière

26 Campagnes

34 Actions

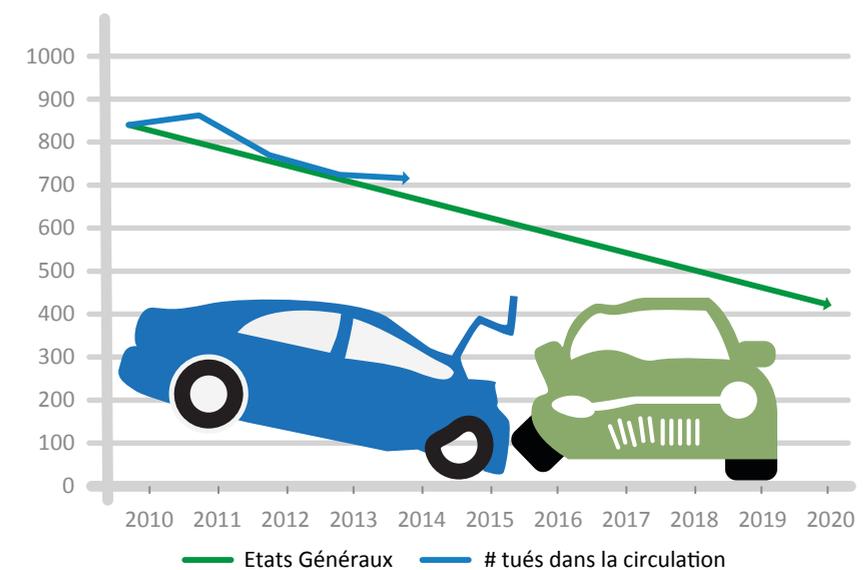
INTRODUCTION



En 2011, à l'occasion de la troisième édition des Etats Généraux de la Sécurité Routière organisés par l'IBSR, nous avons fixé pour objectif de réduire de moitié le nombre de tués dans la circulation d'ici 2020 et de passer ainsi de 840 personnes décédées sur la route en 2010 à 420 en 2020. Depuis, nous travaillons tous ensemble sans relâche à la concrétisation de cet objectif.

Pour atteindre son but, l'IBSR suit les évolutions de près. Tous les trois mois, il publie dans son Baromètre de la sécurité routière le nombre d'accidents corporels et de victimes de la route répartis selon le mode de transport, la Région et la province. Grâce à sa bonne collaboration avec les services de police, l'IBSR est en mesure de communiquer les dernières évolutions concernant le nombre d'accidents corporels et de victimes sur les routes belges. Le Baromètre de la sécurité routière est dès lors devenu un instrument indispensable qui permet de réorienter rapidement et de manière ciblée la politique nationale et régionale en matière de sécurité routière.

Quelques chiffres tirés du Baromètre de la sécurité routière 2014



ETUDES CONSACRÉES À LA (L'IN)SÉCURITÉ ROUTIÈRE



ENQUÊTE NATIONALE D'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'IBSR a mené, pour la troisième fois, une enquête nationale d'insécurité routière. L'IBSR mène cette enquête car il est important de savoir pourquoi les usagers de la route se sentent en insécurité dans le trafic. Il a donc été demandé à un échantillon représentatif de 2100 usagers de la route belges dans quelle mesure ils se sentent en sécurité ou en insécurité dans le trafic, quelles sont, d'après eux, les principales causes d'insécurité routière, quelles sont les sources d'irritation dans le trafic (comportement discourtois) et quelles mesures permettraient, d'après eux, d'améliorer la sécurité sur les routes.



BAROMÈTRE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le baromètre de la sécurité routière est établi grâce à une remontée rapide de données tirées des procès-verbaux des accidents établis par la police. Dans l'attente de la publication annuelle des données officielles et définitives, ce baromètre offre un premier aperçu de l'évolution la plus récente du nombre d'accidents corporels et de victimes sur les routes belges.

Le baromètre est publié chaque trimestre et donne un aperçu du nombre d'accidents corporels et de victimes qui ont été enregistrés jusque-là durant l'année. Cette publication est un outil indispensable pour réorienter rapidement et efficacement la politique nationale et régionale en matière de sécurité routière.



QUEL EST LE TAUX DE GRAVITÉ DES BLESSURES ENCOURUES PAR LES VICTIMES DE LA ROUTE ?

L'opinion publique internationale est de plus en plus convaincue du fait qu'une politique de sécurité routière pertinente ne doit pas se limiter à fixer des objectifs concernant le nombre de tués sur les routes mais doit également viser à réduire le nombre de blessés (graves).

Vu le taux important de sous-enregistrement du nombre de blessés graves dans les statistiques officielles d'accidents, l'Europe propose une nouvelle définition des blessés graves basée sur des critères médicaux, à savoir blessés MAIS 3+.

Jusqu'à présent, en Belgique - comme dans la plupart des autres pays d'Europe - seules les victimes de la route qui séjournent au moins 24 heures dans un hôpital sont qualifiées de « blessés graves ». Souvent il s'agit d'une estimation subjective de la part d'un agent de police, aucunement basée sur des critères médicaux.

L'objectif de cette étude était de déterminer pour la première fois en Belgique le nombre et la répartition du nombre de « blessés MAIS 3+ » ainsi que l'impact de la nouvelle définition sur le nombre de blessés graves. L'étude donne également un aperçu de la répartition de la nature des lésions observées chez les victimes de la route.

Pour les besoins de l'étude, nous avons analysé les données de 48.528 victimes de la route gravement ou mortellement blessées (p.-v. de police pour la période 2004-2011) et 117.044 victimes de la route hospitalisées (données hospitalières pour la période 2004-2011).

Même si le nombre de « blessés graves selon la police » (basé sur les données policières) et le nombre de « blessés \geq 1 nuit » (basé sur les données hospitalières)

res) devraient concerner plus ou moins le même groupe de blessés graves, nous remarquons que le nombre de blessés graves enregistrés au sein du second groupe est tout de même 2,5 supérieur à celui du premier. Cela révèle un important sous-enregistrement du nombre de blessés graves dans les statistiques d'accidents officielles.

La comparaison entre le nombre de « blessés graves selon la police » et le nombre de « blessés MAIS 3+ » est, par ailleurs, devenue la nouvelle définition s'appliquant aux victimes de la route gravement blessées. Le rapport entre les deux s'élève à 0,58. Cela signifie qu'il y a sensiblement moins de « bles-

sés MAIS 3+ » que de blessés graves enregistrés par la police. Le passage de l'actuelle définition des blessés graves à la nouvelle entraîne dès lors une baisse importante du nombre de blessés graves rapportés.

Nuyttens, N. & Van Belleghem, G. (2014) La gravité des blessures des victimes de la route. Analyse des scores MAIS des victimes de la route hospitalisées en Belgique entre 2004 et 2011. Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière & Vrije Universiteit Brussel – Interuniversity Centre for Health Economics Research Analyse du risque de blessures graves ou mortelles dans la circulation, en fonction de l'âge et du mode de déplacement.

Groupes de lésions des victimes de la route hospitalisées suivant le mode de transport (2004-2011)

		lésions cérébrales	fracture membres inférieurs	fracture membres supérieurs	fracture torse	fracture colonne vertébrale	lésions internes torse	fracture du crâne	autre
	Piétons	22%	29%	10%	7%	4%	3%	7%	18%
	Cyclistes	24%	16%	23%	6%	4%	3%	5%	19%
	Motocyclistes	14%	26%	20%	7%	5%	7%	3%	18%
	Automobilistes	24%	11%	9%	12%	9%	8%	4%	23%



@RISK: ANALYSE DU RISQUE DE BLESSURES GRAVES OU MORTELLES DANS LA CIRCULATION, EN FONCTION DE L'ÂGE ET DU MODE DE DÉPLACEMENT

Cette étude calcule les risques de blessures graves ou mortelles pour différents types d'usagers de la route (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés, automobilistes, passagers de voiture et usagers de tram et bus) et pour différentes catégories d'âge (6-14 ans, 15-17 ans, 18-24 ans, 25-44 ans, 45-64 ans, 65-74 ans et 75 ans et plus). Les résultats permettent de répondre à des questions telles que : est-il plus sûr de parcourir 10 kilomètres en voiture plutôt qu'à vélo ? Qu'est-ce qui est plus dangereux : marcher pendant 10 minutes ou rouler en voiture pendant 10 minutes ? Qui court le plus de risques d'être grièvement blessé lors d'un accident de vélo : une personne âgée ou un enfant ? Quel mode de déplacement est le plus dangereux ? Et lequel est le plus sûr ?

Martensen, H. (2014) @RISK: Analyse du risque de blessures graves ou mortelles dans la circulation, en fonction de l'âge et du mode de déplacement. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

catégorie d'usagers

Age	 Piéton	 Vélo	 Cyclos - Motos	 Conducteur voiture	 Passenger voiture	 Passenger bus & tram	Tous les usagers
6-14	10,5	18,9			0,3	0,03	1,6
15-17	7,7	10,5			1,4	-	4,1
18-24	4,9	8,0	72,6	4,3	2,5	-	4,6
25-44	4,7	12,5	55,8	0,8	0,9	0,3	1,7
45-64	6,2	21,6	41,5	0,7	0,5	1,3	2,1
64-74	12,0	92,6		1,1	1,3	1,0	4,4
75+	27,5	122,9		3,4	3,1	7,1	10,9
Tous les âges	8,1	23,0	57,0	1,0	1,0	0,6	2,5

Risque relatif : quel est le risque d'être tué ou grièvement blessé pour un groupe d'usagers de la route, par rapport au risque de l'automobiliste moyen ?

Risques relatifs basés sur le nombre de tués et de blessés graves (MAIS 3+) par distance parcourue. La catégorie de référence est le risque moyen des automobilistes.

Source BELDAM, SPF Economie AD SIE, Infographie : IBSR.

LES ACCIDENTS MORTELS SUR LES AUTOROUTES

Avec 35 tués par 1.000 accidents corporels, les accidents sur autoroutes coûtent la vie à quatre fois plus de personnes que les accidents qui se produisent en agglomération. La gravité de ces accidents requiert une attention particulière. C'est pourquoi l'IBSR a analysé, en collaboration avec la police fédérale de la route, les procès-verbaux de 521 accidents mortels qui se sont produits sur les autoroutes belges au cours de la période 2009-2013.

Slootmans, F. & De Schrijver, G. (2014). Les tués sur les autoroutes. Analyse approfondie des accidents de la circulation mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2009-2013. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance.



INFLUENCE DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES SUR LE NOMBRE D'ACCIDENTS DE LA ROUTE

Pour la première fois, l'IBSR a analysé l'impact des conditions météorologiques sur le nombre d'accidents corporels en Belgique. Une étude pilote compare le nombre moyen d'accidents enregistrés les jours connaissant une météo particulière au nombre moyen d'accidents enregistrés les jours à la météo « normale ». Cette étude analyse dans quelle mesure cinq paramètres météorologiques - pluie, neige, brouillard, vent violent et température - et deux indicateurs composites - le beau temps et le mauvais temps - ont un impact sur le nombre d'accidents corporels en fonction du type d'utilisateur.

Focant, N. (2014) Y a-t-il plus d'accidents de la route quand il pleut ? Analyse exploratoire de l'influence des conditions météorologiques sur le nombre d'accidents de la route en Belgique. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.



DISTRACTION au volant

QUOI ?



QUI ?



OÙ ET QUAND ?



MANIERE ?

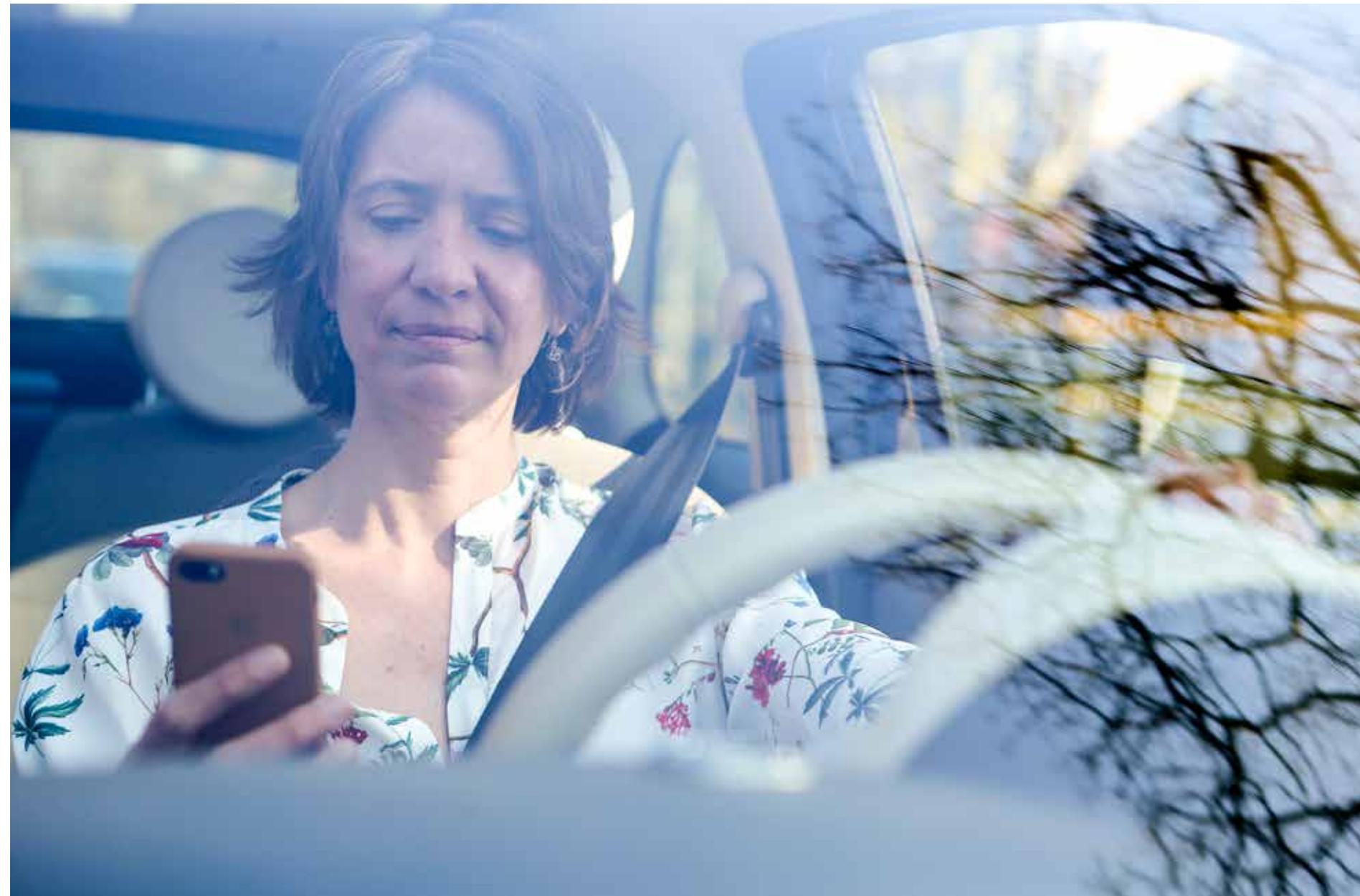


DISTRACTION AU VOLANT

La distraction au volant est un problème de plus en plus important en termes de sécurité routière. Si l'on en croit les études internationales, 5 à 25% des accidents de voiture sont dus à la distraction. Le fait de téléphoner au volant - avec ou sans kit mains libres - multiplierait par trois le risque d'accident. Écrire ou lire un SMS multiplierait ce risque par 23. Des chercheurs de l'IBSR ont dressé un tableau du phénomène et ont observé le comportement des conducteurs à 156 endroits et moments différents. Un conducteur sur 12 était distrait. La principale cause de distraction était le GSM : 3,2% des conducteurs téléphonaient sans kit mains libres ou envoyaient un SMS. Les conducteurs professionnels sont les plus nombreux à utiliser leur GSM pendant la conduite. Le GSM est également utilisé plus fréquemment sur autoroute et par les conducteurs masculins.

Outre le GSM, d'autres comportements distractifs ont également été observés tels que le fait de fumer, de manipuler des objets et de manier les instruments de bord.

Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Conduire sans les mains. Utilisation du GSM et d'autres objets pendant la conduite sur le réseau routier belge. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.



VITESSE DES CAMIONNETTES

Le nombre de camionnettes sur nos routes ne cesse de croître. Entre 1997 et 2011, leur nombre a augmenté de 83%. Les conducteurs de camionnettes sont souvent regardés de travers par les autres usagers car ils roulent trop vite et de manière trop agressive. Mais est-ce bien le cas ? Les statistiques d'accidents nous ont laissé penser que la vitesse des camionnettes pourrait être un point d'attention pour la sécurité routière.

Les camionnettes roulent-elles trop vite ? Telle est la question à laquelle l'IBSR a tenté de trouver une réponse. Armés d'un Speedlaser, les chercheurs de l'IBSR ont mesuré la vitesse des camionnettes à 257 endroits différents. Conclusion : un tiers des camionnettes roulent trop vite, mais elles le font dans la même mesure que les voitures, indépendamment du type de route.

D'autres études avaient déjà mis en évidence que les conducteurs de camionnettes utilisent plus souvent le GSM au volant et sont donc plus facilement distraits. De plus, les conséquences des accidents de camionnette sont plus graves que les accidents de voiture, notamment en raison de la masse plus importante des camionnettes.

Malgré ce risque accru d'accident et leur gravité potentielle plus importante, nous n'observons donc pas de compensation du risque au niveau du comportement de vitesse des conducteurs de camionnette.

Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Les camionnettes roulent-elles trop vite ? Résultats de la première mesure de la vitesse des camionnettes en Belgique. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière.

Vitesse libre moyenne en fonction du type de route

		Zones 30 aux abords d'une école	Zones 30 en dehors des abords d'une école	Routes à 50 km/h	Routes à 70 km/h	Routes à 90 km/h à 1 bande	Routes à 90 km/h à 2 bandes	Autoroutes
	Voitures	42,3 km/h	36,8 km/h	51,9 km/h	71,9 km/h	83,3 km/h	90,5 km/h	119,1 km/h
	Camionnettes légères	43 km/h	34,9 km/h	52,1 km/h	69,2 km/h	80,3 km/h	88,3 km/h	116,6 km/h
	Camionnettes classiques	39,8 km/h	34,7 km/h	51,1 km/h	69,1 km/h	81 km/h	88,2 km/h	115,5 km/h



SENIORS dans la circulation



2030

1 conducteur sur 4 a plus de 65 ans



2013

Blessés et tués dans le trafic



Problèmes liés à l'âge



CHECK-LIST SENIORS

15 questions portant sur
les aspects suivants :

- ✓ comportement et habitudes
- ✓ difficultés dans certaines situations
- ✓ aspects médicaux
- ✓ infractions et accidents

16.000
exemplaires
imprimés

40.000
en ligne
www.senior-test.be

CAPACITÉS DE CONDUITE DES SENIORS

Le vieillissement de la population entraîne une augmentation du nombre de seniors dans la circulation. En 2030 déjà, un quart des conducteurs seront âgés de 65 ans ou plus. Un certain nombre de fonctions essentielles pour participer au trafic de manière active et sûre telles que la vue, la mobilité et la vitesse de réaction régressent avec l'âge. L'étude Seniors dans la circulation s'est penchée sur la mobilité et la sécurité routière des seniors en Belgique.

Martensen, H. (2014) Seniors dans la circulation. Mobilité et sécurité routière des seniors en Belgique. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

En collaboration avec l'Institut pour la Mobilité (UHasselt), l'IBSR a conçu un questionnaire visant à sensibiliser les plus de 65 ans aux éventuels problèmes liés à la conduite automobile et donc à mieux pouvoir discuter de leurs capacités de conduite. Ce test peut représenter une première démarche de sensibilisation dans un système par étapes en matière d'évaluation de l'aptitude à la conduite : questionnaires, tests psychiques et/ou physiques et enfin un test de conduite.

www.senior-test.be



CAMPAGNES QUI INCITENT À L'ADOPTION D'UN COMPORTEMENT PLUS SÛR DANS LA CIRCULATION



En 2014, l'IBSR a mené plusieurs campagnes destinées à inciter les usagers à modifier leur comportement dans le trafic. Toutes ces campagnes ont été réalisées sur la base de résultats d'études menées par le Centre de Connaissance de l'IBSR et se sont souvent accompagnées d'actions sur le terrain.

CITRONCHE AU VOLANT, PÉPIN AU TOURNANT

La campagne « Citronche au volant, pépin au tournant » a lieu en février. (Manque de) respect et (de) courtoisie sont au centre de cette campagne qui s'appuie sur les résultats de l'Enquête Nationale d'INSécurité Routière publiée début janvier. Il est clairement ressorti de cette enquête que le manque de courtoisie est considéré par un nombre croissant de conducteurs belges comme une cause d'insécurité routière. « Citronche au volant, pépin au tournant » est une allusion à la tête que font certains conducteurs une fois qu'ils ont pris place derrière leur volant. L'objectif de la campagne est d'inciter les usagers de la route à faire preuve de plus de respect, non seulement vis-à-vis des règles du code de la route mais également les uns envers les autres.



Quel type de citronche êtes-vous ?

Les conducteurs pouvaient découvrir à quel genre de citronche ils appartenait en participant à un test en ligne.

LE CONTESTATAIRE



LE FOU ENRAGÉ



L'IMPATIENT CHRONIQUE



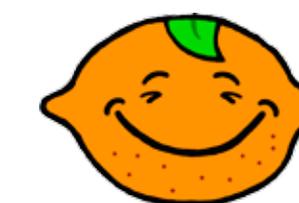
LA BÊTE DE COURSE



LE VENGEUR MASQUÉ



VOUS N'ÊTES PAS UNE CITRONCHE



Il est parti trop vite



IL EST PARTI TROP VITE

Fin mars débutait la campagne de l'IBSR qui a remporté le plus de succès et a fait le plus parler d'elle à ce jour : « Il est parti trop vite ». Cette campagne s'appuie sur les résultats de la mesure d'attitudes réalisée tous les 3 ans sur la vitesse et le fait de rouler trop vite auprès de 1.540 conducteurs belges ayant parcouru au moins 1.500 km en voiture au cours des six derniers mois.

Une semaine après le lancement de « Il est parti trop vite » la vidéo de la campagne « Et si vous étiez invité à vos propres funérailles ? » a été mise en ligne. Ce petit film veut confronter les conducteurs pressés aux conséquences d'une vitesse excessive. Il met en scène six personnes à qui un(e) ami(e) ou un proche a fixé un rendez-vous. Ce qu'elles ne savent pas, c'est qu'elles sont en fait invitées à assister à leur propre enterrement. Deux jours après que le film ait été mis en ligne, il avait déjà été visionné par plus d'un million de personnes. En moins de trois semaines, le compteur affichait déjà 3.561.177 vues. A ce jour, près de 15 millions de personnes de par le monde ont visionné le film.

Parallèlement au lancement du petit film, les visiteurs du site ilestpartitropvite.be ont pu envoyer à un ami ou à un proche au pied lourd un message lui conseillant de rouler moins vite avant qu'il ne soit trop tard. La personne à qui était adressée le message ne le recevait que six mois plus tard, lors du lancement de l'édition suivante de la campagne vitesse.

THE MAKING OF

Le casting des acteurs pour « Et si vous étiez invité à vos propres funérailles » s'est déroulé de manière assez peu orthodoxe mais a permis de réaliser un film avec des émotions authentiques.

Nous sommes allés à la recherche de duos de figurants qui avaient un lien de parenté ou d'amitié et où l'un des deux avait une expérience en tant qu'acteur, soit comme figurant, soit dans le théâtre d'amateur. Après la séance de casting, tous les candidats ont reçu le même message, à savoir qu'ils n'avaient pas été sélectionnés pour le rôle pour lequel ils avaient passé une audition.

Six candidats - tous avec une expérience d'acteur - ont ensuite reçu un coup de fil leur annonçant qu'ils avaient tout de même été retenus. L'objectif de l'audition initiale leur a été expliqué et ils ont reçu pour mission de rédiger eux-mêmes un texte pour l'enterrement de la personne auditionnée en même temps qu'eux. Il leur était interdit d'en parler au proche ou à l'ami(e) mais ils avaient pour mission de les attirer sous un faux prétexte à l'endroit du rendez-vous à la date fixée.

Sans que les candidats le sachent, leurs réactions émotionnelles ont été analysées lors de l'audition initiale.

Palmarès

- Gouden Welp 2014
- Eurobest 2014
 - Argent et bronze dans la catégorie PR
 - 2 fois bronze dans la catégorie Médias



BOIRE ET CONDUIRE ? PAS DRÔLE

C'est en juin qu'a débuté la 4^e campagne Bob d'été. Plusieurs personnalités connues - Evi Hanssen, Jan Verheyen, Sandrine Dans, Patrick Ridremont, Christophe Deborsu et Bert Kruismans - ont soutenu la campagne et montré leur désapprobation envers les conducteurs qui prennent le volant sous l'influence de l'alcool. Dans le cadre de cette campagne Bob, des contrôles alcool ont, par ailleurs, été effectués par la police.



**BOIRE ET CONDUIRE ?
PAS DRÔLE !**

Moi aussi Je BOBBE

Assuralia
www.assuralia.be

BRASSEURS BELGES
www.belgianbrewers.be

IBSR

www.jebobbe.be



Bip! Bip!

BOUM! BOUM!

IBSR

GO FOR ZERO

BIP! BIP! BOUM! BOUM!

Tel est le slogan de la campagne menée au mois d'août contre l'utilisation du GSM et de l'envoi de SMS au volant. Cette campagne s'imposait du fait que malgré le risque accru d'accident, bon nombre de conducteurs continuent à trouver normal de téléphoner et d'envoyer des SMS au volant. En effet, un conducteur qui téléphone au volant court 3 à 4 fois plus de risques d'être impliqué dans un accident. Pour l'envoi d'un SMS, ce risque est carrément multiplié par 23. Pourtant 1 conducteur sur 3 admet qu'il lui arrive d'envoyer un SMS pendant qu'il conduit tandis qu'1 sur 2 affirme même lire de temps en temps un SMS au volant. C'est ce qui ressort d'une enquête menée par l'IBSR. Près de la moitié des conducteurs (45%) a reconnu avoir téléphoné avec le GSM en main au cours de l'année écoulée.

Cette campagne avait pour objectif de mieux nous conscientiser aux dangers liés à l'utilisation du GSM au volant et de renforcer la norme sociale condamnant ce type de comportement. En d'autres termes, ne pas utiliser son GSM au volant doit devenir la règle.

POURQUOI TU ROULAIS SI VITE ?

Fin septembre, six mois après “il est parti trop vite” débutait le deuxième volet de la campagne de sensibilisation sur les dangers d’une vitesse excessive au volant. Dans “Pourquoi tu roulais si vite ?” le rôle principal est joué par Laura, une fillette en fauteuil roulant. Elle nous regarde et nous demande “pourquoi nous roulions si vite ?”. Cette question s’est affichée sur les 650 panneaux le long des autoroutes tandis que le site Internet pourquoiroulaissivite.be racontait plus en détail l’histoire de cette fillette de 10 ans qui se rendait au cours de danse avec sa maman. Laura est un personnage fictif, contrairement à son histoire basée sur un témoignage véridique.



Pourquoi tu roulais si vite ?

GO FOR ZERO
NOTRE OBJECTIF À TOUS : ZÉRO TUÉ

Illustration par © Studio Bureau d'Art. © Comité de Sécurité IBSR. 11/2014. Photo: G. P. / Contrasto / G. P. / Contrasto



AMIS POUR LA VIE

BOIRE ET CONDUIRE ? PAS QUESTION !

Assuralia
Assurances pour tous les jours

BRASSEURS BELGES
www.belgiansbeers.be

IBSR

Ma BOBBE

BOIRE ET CONDUIRE ? PAS QUESTION !

Le 1^{er} décembre, la Ministre de la Mobilité, Jacqueline Galant, et le Ministre de l’Intérieur, Jan Jambon, ont présenté la 20^e campagne Bob d’hiver. Une campagne indispensable puisqu’une étude montre que sur 19 pays européens, c’est en Belgique que les conducteurs ont le plus tendance à sous-estimer les effets de l’alcool au volant. La campagne est soutenue par les sociétés de transports en commun, le groupement national des entreprises de taxis, les fédérations Horeca et la fédération des distributeurs de boissons.

ACTIONS INCITANT À...



JE FLASHE AUSSI

Parallèlement au lancement de la campagne « Il est parti trop vite », l'IBSR et la police lancent l'action « Je flashe aussi ». Sur le site jeflasheaussi.be, les citoyens ont pu eux-mêmes indiquer les endroits où, d'après eux, les gens roulaient trop vite. Mi-avril, un marathon contre la vitesse excessive a été organisé. Pendant 24 heures, des contrôles vitesse ont été menés aux endroits sélectionnés via jeflasheaussi.be.

Tant la campagne de sensibilisation « je flashe aussi » que le marathon contre la vitesse excessive se sont avérés un grand succès. Lors du marathon contre la vitesse excessive qui s'est tenu le 17 avril, près de 400.000 véhicules ont subi un contrôle vitesse. Plus de 700 agents ont effectué des contrôles radars mobiles à 500 endroits différents. 96 % des conducteurs contrôlés ont respecté la vitesse en vigueur. Un peu plus de 20.000 se sont fait flasher : 15.615 par des radars mobiles, 4.599 par des radars automatiques sur autoroutes.



www.jeflasheaussi.be

+ de 460.000 visiteurs

+ de 1.100.000 vues



+ de 50.000 lieux communiqués

85%

des conducteurs ont motivé leur choix





TES PREMIERS 1.500 KM VALENT DE L'OR

Pour la deuxième année de suite, l'IBSR lance, en collaboration avec Radio Contact, un concours destiné aux jeunes conducteurs et permettant à deux d'entre eux d'obtenir le « job idéal pendant l'été » pour un salaire attrayant - 1.500 euros - et d'être, par la même occasion, les ambassadeurs de cette campagne visant à sensibiliser les jeunes conducteurs. Ces ambassadeurs étaient présents aux divers événements de l'été organisés pendant les mois de juillet et août.



YOUTH FOR ZERO

C'est le 31 décembre que le site Internet «Youth For Zero», une plate-forme et un concours en ligne visant à encourager les jeunes à adopter un comportement plus sûr dans la circulation a été clôturé. Avec 11.681 participants au concours, «Youth For Zero» a remporté un véritable succès. Le lot principal était une Suzuki Swift.

Lors du lancement de «Youth For Zero», le compteur du nombre de jeunes tués sur nos routes affichait encore le triste score de 128. Le but du concours était de ramener ce compteur fictif à 0 grâce à la collecte de «badges». Pour remporter un badge, il suffisait d'organiser une action en faveur de la sécurité routière telle que prendre et partager une photo se rapportant à Bob, partager une vidéo, répondre en ligne à des questions de sécurité routière...

Les badges étaient répartis en trois catégories correspondant aux trois principaux piliers de sensibilisation des jeunes à savoir l'augmentation des connaissances, l'amélioration de la perception des risques et le renforcement du sentiment de responsabilité collectif au sein du groupe auquel ils appartiennent.

Le 31 décembre 2014, le compteur était à 0 et le concours terminé. Pas moins de 11.681 jeunes se sont engagés à améliorer la sécurité routière. Le site www.youth.goforzero.be a accueilli plus de 110.000 visiteurs et sa page a été visionnée 850.000 fois.

La cagnotte comprenait près de 640 prix parmi lesquels une Suzuki Swift, 3 assurances auto RC offertes par Ethias, 4 InterRail Global Pass permettant de sillonner toute l'Europe en train pendant un mois, des cours d'ecodriving proposés par Skoda et une formation «Ford Driving Skills for Life». La plateforme en ligne des jeunes a, par ailleurs, bénéficié du précieux soutien de la Loterie Nationale.



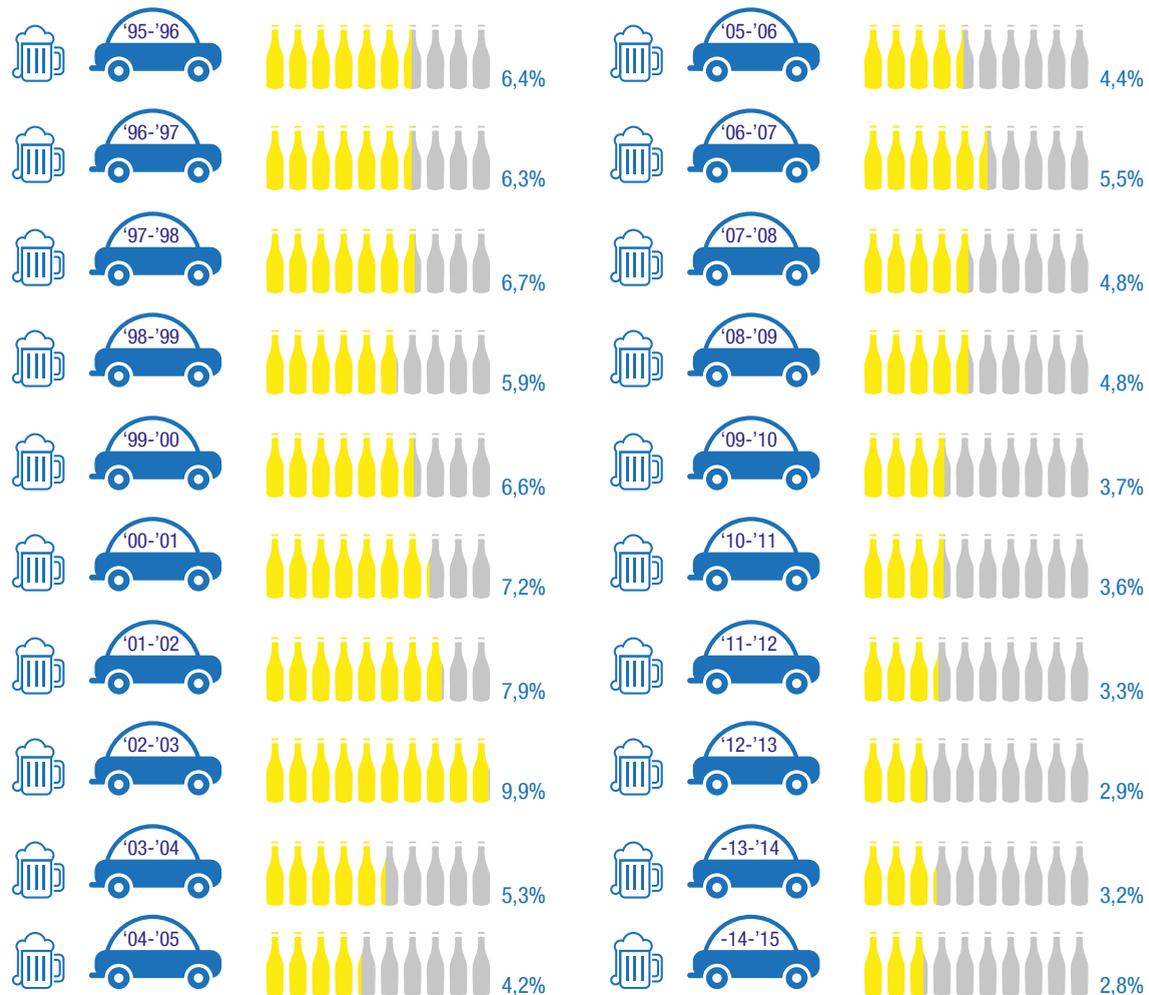
CAMPAGNES BOB

Pour la 20^e fois de suite, l'IBSR a mené une campagne Bob de fin d'année qui, comme de coutume, s'est accompagnée de contrôles alcool organisés par la police. Le message véhiculé par cette campagne, selon lequel boire et conduire sont incompatibles, a surtout été bien compris par les jeunes conducteurs. Nous pouvons donc commencer à parler d'une génération Bob. La consommation d'alcool reste néanmoins très problématique pour un certain groupe de conducteurs : deux tiers des conducteurs positifs affichent un taux d'alcool égal ou supérieur à 0,8 ‰.

280.000

porte-clés Bob ont été distribués dans le cadre des contrôles Bob

Resultats 20 ans de campagnes Bob



ACTIONS DE TERRAIN

Lors de la campagne Bob d'été, plus de 13.300 personnes ont été abordées dans le cadre d'actions de terrain. Les équipes Bob se sont rendues sur les terrasses de cafés et sur les parkings des Hypermarchés Carrefour. Le but était d'informer le grand public de manière ludique mais convaincante de la signifi-

tion du verbe "bobber".

Pendant les mois d'été également, nos équipes de terrain se sont rendues à près de 90 événements organisés dans toute la Belgique.



SAMEN NAAR 0 VERKEERSDODEN
NOTRE OBJECTIF À TOUS: ZÉRO TUÉ

AT YOUR SERVICE

- 42 Développement, partage et application des connaissances
- 44 Centre de Connaissance pour la Sécurité routière
- 58 Centre de public affairs, innovation and regulatory
- 60 Bureau de conseils en matière de sécurité routière

DÉVELOPPEMENT, PARTAGE ET APPLICATION DES CONNAISSANCES

Depuis sa création en 1986, le développement, le partage et l'application des connaissances sont inscrits dans les gènes de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière. Depuis la 6^e réforme de l'Etat, l'IBSR est encore plus centré sur ces différents aspects et a revu de manière proactive son rôle au sein de la politique régionalisée de sécurité routière. Plus qu'avant encore, l'IBSR se profile comme le centre de connaissance par excellence en matière de sécurité routière et comme un prestataire de services incontournable pour promouvoir cette dernière. Il s'adresse, dans ce cadre, à des partenaires (inter)nationaux publics et privés. Le fonctionnement de l'Institut s'articule dès lors autour de trois piliers à savoir le Centre de connaissance pour la Sécurité routière, le Centre de Public Affairs, Innovation and Regulatory et le Bureau de Conseils en matière de Sécurité routière.



CENTRE DE CONNAISSANCE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Le Centre de Connaissance mène des recherches et développe une expertise sur toutes les facettes possibles de la sécurité routière. Il dispose pour ce faire d'une équipe multidisciplinaire de 22 chercheurs et analystes titulaires d'un master ou d'un doctorat dans pas moins de 18 disciplines académiques différentes.

Chaque année, le Centre de Connaissance - sous la supervision d'un "International Scientific Advisory Board" - établit un calendrier de recherche reprenant les sujets à analyser. Le Centre de Connaissance dispose de 12 lignes de recherche :

- impacts sociétaux et humains des accidents de la circulation
- causes des accidents de la circulation
- capacités requises pour un comportement sûr dans la circulation
- comportement des usagers de la route
- technologie pour la sécurité routière
- politique "evidence-based" de sécurité routière
- types et répartition des accidents de la circulation
- macro-déterminants de la sécurité routière
- évaluation de l'aptitude à la conduite
- mise en place d'un changement de comportement
- conception de routes sûres
- politique criminelle efficace et efficiente

International Scientific Advisory Board (ISAB)

L'ISAB est l'organe consultatif de l'IBSR pour les activités du Centre de Connaissance.

L'ISAB se compose de 12 experts dans le domaine de la sécurité routière, issus d'instituts de recherche, d'universités et de ministères de 10 pays. Ces experts donnent des avis sur la stratégie de recherche et le choix des projets de recherche et des études.

Composition

- Henk Stipdonk, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Pays-Bas
- Horst Schulze, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Allemagne
- Karel Brookhuis, Rijksuniversiteit Groningen, Pays-Bas
- Klaus Machata, Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Autriche
- Luciana Ioro, Ministère de l'Infrastructure et des Transports, Italie
- Maria Segui Gomez, Ministère des Transports (DGT), Espagne
- Pete Thomas, Loughborough University, Royaume-Uni
- Pierre-Jean Arnoux, Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR), France
- Robyn Robertson, TIRF, Canada
- Rune Elvik, Institute for Transport Economics (TOI), Norvège
- Yves Page, TechnoCentre Renault, France

Pour réaliser leurs études, les chercheurs du Centre de Connaissance se basent sur une large gamme de méthodes de recherche : desk research et revue de la littérature, études sur le terrain et études d'observation, questionnaires et sondages d'opinion, analyses statistiques, modélisation, évaluation de mesures et recherches basées sur le simulateur de conduite.

Simulateur de conduite

Depuis mi-2014, le Centre de Connaissance dispose d'un simulateur de conduite (STISIM 3) utilisé à des fins expérimentales. Il s'agit d'une méthode d'investigation totalement nouvelle pour les chercheurs de l'IBSR qui leur permet d'analyser en détail le comportement routier et la manière dont ce dernier est influencé par toutes sortes de conditions et de situations. Le simulateur de conduite est composé d'un siège-auto réglable, d'un volant avec clignotants, de trois pédales (frein, accélérateur, embrayage) et d'un changement de vitesses. Le logiciel comprend un PC, trois écrans plasma offrant un champ de vision de 120° et un haut-parleur produisant des bruits de circulation réalistes.

Un système d'eye-tracking (FaceLab) permet également aux chercheurs de contrôler les mouvements de la tête et des yeux ainsi que la direction dans laquelle regardent les candidats participant aux expériences menées avec le simulateur de conduite.

Une première étude avec le simulateur de conduite est entre-temps clôturée. Cette étude qui analyse l'impact de l'envoi de SMS au volant chez les jeunes (candidats)-conducteurs circulant dans un environnement urbain a été réalisée en collaboration avec l'Institut de Mobilité de l'Université d'Hasselt (IMOB) et la Fédération des auto-écoles agréées de Belgique (Federdrive).

La plupart des rapports de recherche, articles, présentations, dossiers thématiques, statistiques et indicateurs sont publiés sur le site ibsr.be. Par ailleurs, les résultats sont présentés lors de divers congrès et événements organisés en Belgique et à l'étranger. Le Centre de Connaissance entretient également de bons rapports avec les organismes de recherche et les instituts de sécurité routière étrangers.

REPRÉSENTATION SUR LE PLAN (INTER)NATIONAL

IRTAD | *International traffic safety data and analysis group*

L'IBSR représente la Belgique lors des réunions bisannuelles du groupe d'experts IRTAD, où des pays du monde entier partagent leur expertise et échangent des informations à l'échelon mondial sur l'évolution de la sécurité routière dans leur pays. L'IBSR est également responsable des données belges publiées sur le site Internet de l'IRTAD.

CARE | *Commission européenne*

L'IBSR a été désigné comme représentant belge officiel au sein du groupe de travail CARE (European Road Accident Database).

High Level Group of Road Safety | *Union Européenne*

L'IBSR fait partie du groupe de travail européen "Improving emergency and post-injuries services" mis en place dans le cadre du Plan européen pour la Sécurité Routière.

ETSC | *European Transport Safety Council*

L'IBSR est membre de l'ETSC et participe activement aux initiatives de cet organisme. L'objectif est d'identifier et de promouvoir les bonnes pratiques en Europe et d'encourager les initiatives destinées à améliorer la sécurité routière des Européens.



ICADTS | *International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*

L'IBSR est représenté au sein du groupe de travail "ignition interlocks".

ONISR | *Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (France)*

L'IBSR fait partie d'une commission d'experts internationaux, mise en place par l'Observatoire français de la Sécurité routière. Cette commission a pour mission d'orienter les activités de cet observatoire.

FERSI | *Forum of European Road Safety Research Institutes*

L'IBSR représente la Belgique au sein de ce forum créé en 1991, dont l'objectif principal est de promouvoir la coopération entre les instituts de recherche européens. L'IBSR a participé activement à deux groupes de travail du FERSI, à savoir "Classification of injuries" et "Road safety research challenges for the next decade".

ICTCT | *International Co-operation on Theories and Concepts in Traffic Safety*

L'IBSR a rejoint l'ICTCT en 2012.

Le Comité européen pour le Permis de conduire

Représentation au sein du groupe multidisciplinaire européen d'experts "Cardiology" et "EU Drivers Licence Codes (DLTWG)".

EFPA | *European Federation for Psychological Association*

Représentation au sein du groupe de travail multidisciplinaire européen d'experts "Standing Committee on Traffic Psychology (SC TP)".

CEN Workshop 69

«Car-Adaptations for Drivers and Passengers of Motor Vehicles»

Expert au sein du groupe de travail multidisciplinaire CEN.

Nederlands Oogheelkundig Gezelschap

Expert au sein du groupe de travail multidisciplinaire "Ergofoetalmologie", Pays-Bas.

UNECE | *United Nations Economic Commission for Europe*

Représentation de la Belgique au sein du groupe de travail "Work package 11" en matière de réglementation relative à l'ATP.

PIARC | *World Road Association*

L'IBSR siège en tant qu'expert au sein de l'Association mondiale de la Route dont l'objectif principal est d'améliorer la collaboration internationale dans le secteur de la construction des routes et du transport routier. Cette association entend principalement définir et encourager les stratégies et pratiques qui, dans le cadre d'un système intégré de transport durable, contribuent à un usage plus performant et plus efficace du réseau routier.



OCDE | L'Organisation de Coopération et de Développement Économiques

Représentation de la Belgique au sein d'un groupe de travail portant sur les étapes nécessaires à la mise en œuvre – au niveau national – d'une approche « Safe System ».

OMS | Organisation Mondiale de la Santé

Représentant national pour le rapport de l'OMS sur la sécurité routière. L'OMS publiera en 2015 le troisième Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde. Ce rapport donne un aperçu de la situation de la sécurité routière dans tous les pays du monde. Wouter Van den Berghe, en tant que coordinateur des données nationales, est responsable de la collecte des données belges sur la sécurité routière.

Mobility for all

Le CARA a affecté un conseiller externe à ce projet de l'université de Groningue.

Membre du CITA

The International Motor Vehicle Inspection Committee.

Membre du CORTE

The Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement.

COLLABORATION À DES GROUPES DE TRAVAIL D'EXPERTS - NATIONAL

CFSR | Commission Fédérale Sécurité Routière

L'IBSR assure la présidence de la Commission Fédérale Sécurité Routière. Cette dernière exerce un rôle consultatif à l'égard du Comité interministériel de la Sécurité routière dans le cadre des mesures à prendre et de la politique à mener en matière de sécurité du travail (Arrêté royal du 26 juin 2002).

La mission de la Commission consiste à :

- définir des indicateurs chiffrés utiles en matière de sécurité routière ;
- mettre au point des objectifs chiffrés à atteindre en matière de sécurité routière endéans une période bien définie ;
- proposer et mettre en œuvre des mesures permettant d'atteindre les objectifs chiffrés définis ;
- définir les moyens nécessaires pour développer ces mesures et atteindre ces objectifs.

La commission est constituée de 27 membres effectifs et réunit diverses autorités et organisations qui jouent un rôle primordial dans le domaine de la sécurité routière. Depuis 2012, trois autres parties prenantes assistent aux réunions de la Commission, où elles détiennent un rôle purement observateur.

Groupe de travail « Statistiques »

Depuis 13 ans, l'IBSR préside le groupe de travail qui réunit notamment des représentants de la police locale et fédérale, du SPF Justice, du SPF Économie, du SPF Mobilité, des trois Régions et de l'IMOB (Institut pour la Mobilité). Il existe deux sous-groupes au sein de ce groupe de travail : « localisation des accidents » et « points noirs ». Étant donné que les statistiques d'accidents sont à la base des mesures efficaces visant à améliorer la sécurité routière, il est important qu'elles soient fiables, conformément aux recommandations des États Généraux de la Sécurité Routière. Elles doivent en outre être accessibles rapidement, complètes (tous les accidents corporels) et qualitatives (données de bonne qualité).

Groupe de travail « Code du gestionnaire »

L'IBSR participe en tant qu'expert à ce groupe de travail et formule des recommandations au Secrétaire d'État à la Mobilité. Le président de ce groupe de travail est le SPF Mobilité et Transports. Les recommandations formulées sur la base de l'évolution du code de la route doivent ensuite être intégrées dans le code du gestionnaire.

Groupe de travail « Nomenclature CGOP/B » (police fédérale)

L'IBSR participe en tant qu'expert à ce groupe de travail, dont l'objectif est de mettre au point la nomenclature (liste des infractions au code de la route et des infractions routières). Le groupe de travail, présidé par la police fédérale, définit la nomenclature sur la base des statistiques d'infractions de la police.

ABR | Association Belge de la Route

Cette association entend mettre à la disposition des acteurs concernés une plateforme d'échanges et de concertation en vue de favoriser et de promouvoir

une vision d'avenir dans le domaine du trafic routier, inscrite dans une optique de développement durable. Conseil d'Administration et Assemblée Générale.

CRR | Centre de recherches routières

Ce centre entend être une plateforme de connaissance indépendante, à la pointe de la technologie dans le domaine routier. L'IBSR participe à deux groupes de travail, à savoir le code du gestionnaire illustré et le comité technique 1B.

COLLABORATION À DES GROUPES DE TRAVAIL D'EXPERTS - RÉGIONAL

Flandre

- Vlaams Overleg Verkeersveiligheid.
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde (Fondation flamande du trafic - FFT).
- Steunpunt MOW, Spoor Verkeersveiligheid.
- Vlaamse Stuurgroep Onderwijs (Commission flamande d'experts enseignement).
- Adviesgroep voor de Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen (AVVG).
- Provinciale Commissies voor Verkeersveiligheid (Commissions provinciales de Sécurité Routière - PCV).
- Strategisch Overlegplatform Verkeersveiligheid (SOV) – Brabant flamand.
- Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid. « Dans le cadre de la régionalisation d'une série de compétences dans le domaine de la sécurité routière, différents groupes de travail ont été créés et une conférence a été organisée en décembre 2012. L'IBSR a contribué de manière significative à ces groupes de travail ».

- Vlaams Forum Verkeersveiligheid. – Le forum flamand pour la sécurité routière est une plateforme de concertation au sein de laquelle siègent tous les acteurs de la sécurité routière en Flandre. D'une part, le forum a une fonction de concertation : les organisations participantes visent l'harmonisation et l'échange des connaissances et expériences. D'autre part, le forum formule des avis au gouvernement flamand afin d'améliorer la sécurité routière sur les routes flamandes. L'IBSR participe à ce forum.
- Task Force Enregistrement des accidents. « L'IBSR collabore activement à ce groupe de travail, qui a pour objectif d'améliorer la qualité de l'enregistrement des accidents ».
- AVVG Groupe de travail Tram.
- AVVG ad hoc sur l'inspection de sécurité routière.
- Comité de rédaction Mobiliteitsbrief.
- Comité de pilotage « Herziening van de Vademecums ».
- Groupe de travail MOW ad hoc sur les rues cyclables.
- « Belangen » de la Vlaamse Diabetes Vereniging.
- Structureel overleg Verkeersveiligheid (Concertation structurelle Sécurité routière province du Brabant flamand).
- Comité technique 1B (sécurité routière) du Centre de recherches routières.

Brussel

- Comité d'accompagnement des plans de déplacements scolaires.
- Groupe de travail « Brevet du piéton » de Bruxelles Mobilité.
- Membre de la Commission Vélo de la Ville de Bruxelles.

- Commission régionale de Bruxelles Mobilité.
- Groupe de travail Tram – traversées piétonnes de voies de tram.
- Commission régionale de Mobilité.
- Commission régionale Vélo.
- Commission régionale Modes Actifs.
- Commission Moto.
- Commission Personne à Mobilité Réduite (PMR).
- Commissie voor Personen met beperkte mobiliteit (PBM).

Wallonie

- Le Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière (CSWSR). Nous sommes membres et participons à différents groupes de travail :
- Groupe de travail urbanisme et sécurité routière.
- Groupe de travail véhicules plus longs et plus lourds.
- L'IBSR participe également au sous-groupe de travail « Accidents du week-end »
- Groupe de travail « Brevet du cycliste »
- CPSR Wallonie - Commissions Provinciales de Sécurité Routière.
- Commission de circulation Hamont.
- Participation à plusieurs Plans Communaux de Développement Durable (PCDR).



Concertation provinciale

L'IBSR organise des réunions avec les représentants des gouverneurs de province, de la police locale et fédérale, et du Collège des procureurs généraux. Cette concertation fonctionne comme une caisse de résonance et renforce l'information des différents partenaires sur les initiatives de l'IBSR. En outre, l'IBSR siège en tant qu'expert dans certaines réunions de concertation et commissions de sécurité provinciales.

LISTE DES PUBLICATIONS ET ARTICLES

INSTITUT BELGE POUR LA SECURITE ROUTIERE (2015). Enquête nationale d'insécurité routière 2014. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière.

DE SCHRIJVER, G. & VAN DEN BERGHE, W. S. (2015). Naar een rijbewijs met punten in België? Verkennende literatuurstudie. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance. [sous presse]

MEESMANN, U., SLOOTMANS, F., OST, G. & BOETS, S. (2015). Opnieuw geschikt voor het verkeer? De praktijk van de medische en psychologische onderzoeken bij verval van het recht tot sturen. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance. [sous presse]

TEMMERMAN, P., ROYNARD, M. (2015) Motorcycle speed survey 2014 – Results of the first motorcycle speed survey in Belgium. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. [sous presse]

INSTITUT BELGE POUR LA SECURITE ROUTIERE (2014). Enquête nationale d'insécurité routière 2013. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière.

BOETS, S. & MEESMANN, U. (2014). Vitesse et vitesse excessive. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

CARPENTIER, A., NUJTTENS, N., SCHOETERS, A., POPULER, M., DECLERCQ, K. & HERMANS, E. (2014). Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen: pijnpunten en oplossingen. Steunpunt Verkeersveiligheid & Institut Belge pour la Sécurité Routière.

CARPENTIER, A., SCHOETERS, A., NUJTTENS, N. DECLERCQ, K. & HERMANS, E. (2014). Rapport annuel Sécurité Routière 2013 : Analyse d'indicateurs de la sécurité routière en Flandre jusqu'en 2013. Steunpunt Verkeersveiligheid & Institut Belge pour la Sécurité Routière.

CHALANTON, I., DUPRIEZ, B. (2014). Analyse détaillée des accidents de cyclistes circulant dans les sens uniques limités en Région de Bruxelles-Capitale – Années 2008, 2009 et 2010.

DUPONT, E., VAN CUTSEM, M. (2014). La Belgique dans le contexte européen : analyse comparée des performances de sécurité routière. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

DUPRIEZ, B. (2014). Aménagements cyclables en carrefours. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière

FOCANT, N. (2014). Y a-t-il plus d'accidents de la route quand il pleut ? Analyse exploratoire de l'influence des conditions atmosphériques sur le nombre d'accidents de la route en Belgique. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.



MARTENSEN, H. (2014). @RISK : Analyse du risque de blessures graves ou mortelles dans la circulation, en fonction de l'âge et du mode de déplacement. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

MARTENSEN, H. (2014). Seniors dans la circulation. Mobilité et Sécurité Routière des seniors en Belgique. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière

MEESMANN, U. & BOETS, S. (2014). Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures. Résultats de la mesure d'attitudes menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

MEESMANN, U. & BOETS, S. (2014). Usage de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants. Résultats de la mesure d'attitudes menée tous les trois ans par l'IBSR. Brussel, Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

MEESMANN, U. & BOETS, S. (2014) Conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues. Résultats de la mesure d'attitudes menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

MEESMANN, U. & BOETS, S. (2014). Fatigue et distraction due à l'usage du GSM. Résultats de la mesure d'attitudes menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

NUYTTENS N., CARPENTIER A., DECLERCQ K. & HERMANS E. (2014). Rapport annuel Sécurité Routière 2012 :: Analyse d'indicateurs de la sécurité routière en Flandre jusqu'en 2012. Steunpunt Verkeersveiligheid & Institut Belge pour la Sécurité Routière.

NUYTTENS, N. & VAN BELLEGHEM, G. (2014). La gravité des blessures des victimes de la circulation ? Analyse des scores MAIS des victimes de la routes hospitalisées en Belgique entre 2004 et 2011. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

OPDENAKKER, E. (2014). L'utilisation de « mannequins » pour prévenir les excès de vitesse. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

RIGUELLE, F. (2014). Au volant après un verre de trop ? Mesure nationale de comportement « Conduire sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

RIGUELLE, F., & ROYNARD, M. (2014). Conduire sans les mains. Utilisation du GSM et manipulation d'autres objets pendant la conduite sur le réseau routier belge. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

RIGUELLE, F., ROYNARD, M. & SILVERANS, P. (2014). Les camionnettes roulent-elles trop vite ? Résultats de la première mesure de la vitesse des camionnettes en Belgique. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

SLOOTMANS, F., & DE SCHRIJVER, G. (2014). Les tués sur les autoroutes. Analyse approfondie des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2009-2013. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

RECENTS ARTICLES SCIENTIFIQUES

DEVOS, H., NIEUWBOER, A.M., VANDENBERGHE, W., TANT, M., DE WEERDT, W. & UC, E.Y. (2014). On-road driving impairments in Huntington disease. *Neurology*, 82(11), 956-962. Available online February 12, 2014.

DEVOS, H., VANDENBERGHE, W., NIEUWBOER, A. & TANT, M. (2014). Met Parkinson op (de) weg: criteria en evaluatie rijgeschiktheid in België. *Tijdschrift voor Neurologie & Neurochirurgie*, 115 (2), 71-76.

DUPONT, E., COMMANDEUR, J.F.F., LASSARRE, S., BIJLEVELD, F., MARTENSEN, H., ANTONIOU, C., PAPADIMITRIOU, E.; YANNIS, G.; HERMANS, E., PÉREZ, C., SANTAMARIÑA-RUBIO, E., SHINGO USAMI, D. & GIUSTINIANI, G. (2014). Latent risk and trend models for the evolution of annual fatality numbers in 30 European countries. *Accident Analysis & Prevention*, 71, 327-336. Available online July 9, 2014.

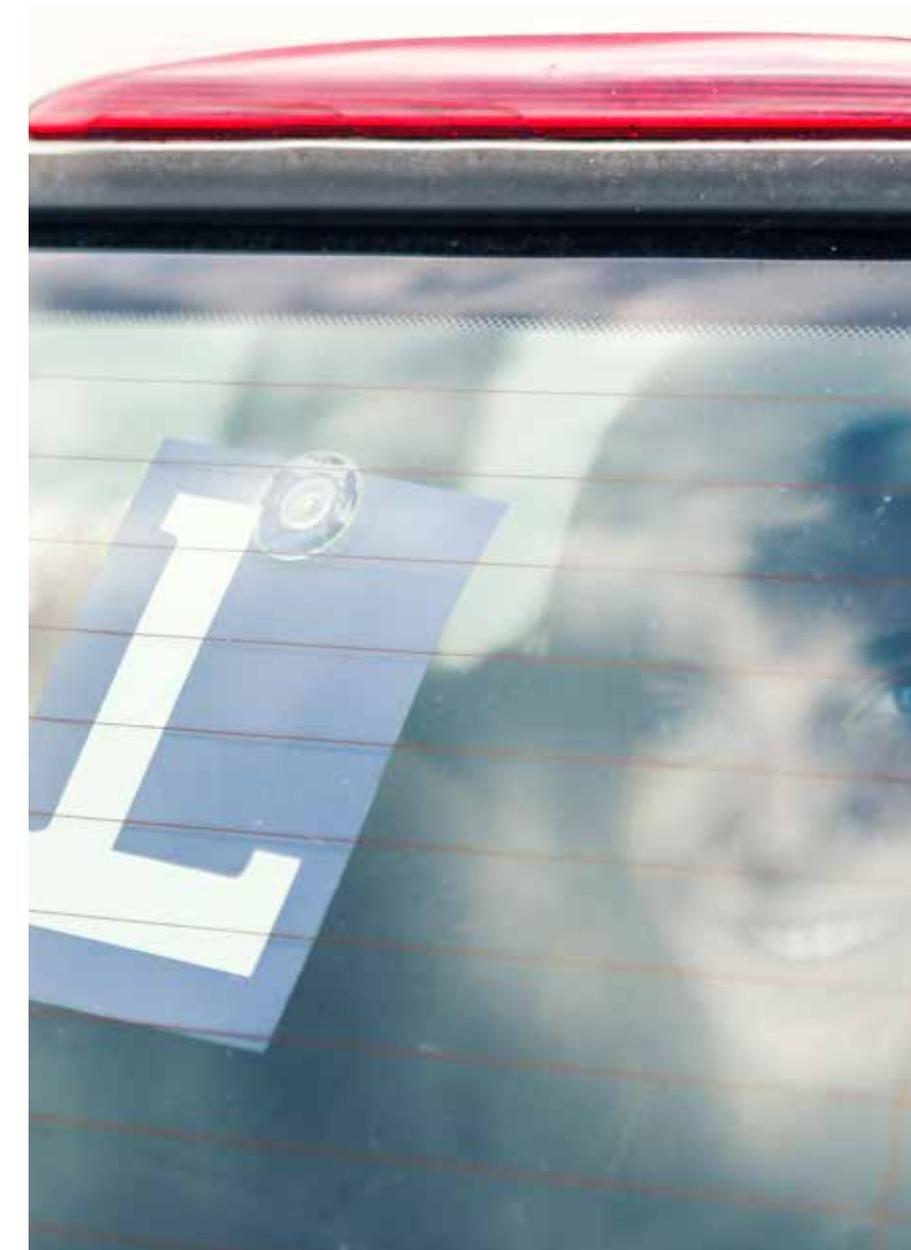
MARTENSEN, H., & DIEPENDAELE, K. (2014). Comparison of European Countries with and without age based screening of older drivers. *Proceedings of the International Conference Ageing Society and Safe Mobility*. BAST, Bergisch Gladbach.

OPDENAKKER, E. (2014). 65-plussers veilig in het verkeer: rijvaardigheidstest. *Politie J.* 2014, 9, 20-21.

OST G., MEESMANN, U., SLOOTMANS, F. & POLL, A. (2014). Medisch/psychologisch onderzoek bij verval van het recht tot sturen. *Belgische procedure vergeleken met voorbeelden uit andere landen*. *verkeersrecht.book*, 109-153.

TANT, M. (2014). De vrijstelling van de plicht tot gordeldracht om medische redenen. *Politiejournaal/Politeia*, 15-17.

VANVUCHELEN, M., TANT, M. & JONGEN, E. (2014). Yes I Drive. Sterk! In *Autisme*.



CENTRE DE PUBLIC AFFAIRS, INNOVATION AND REGULATORY

Le centre de Public Affairs, Innovation and Regulatory suit les évolutions sur le plan de la technologie, de l'économie, de l'environnement, du bien-être, de la société et de la politique et leur impact éventuel sur la sécurité routière.

INNOVATION

La technologie est en constante évolution et de nouveaux produits innovants d'un point de vue technologique ne cessent d'envahir le marché. Il s'agit tantôt de systèmes d'assistance technique qui améliorent la sécurité routière, tantôt de systèmes qui vont délibérément ou non à l'encontre de la sécurité routière.

A l'heure actuelle, la voiture autonome incarne

2.753

demandes d'informations
reçues et traitées

peut-être l'innovation technique la plus parlante du secteur automobile qui aura un impact majeur sur la sécurité routière. Les nouvelles évolutions technologiques en matière d'angles morts sont moins spectaculaires mais pas moins aussi importantes pour la sécurité routière.

PUBLIC AFFAIRS

La cellule Mobilité et Infrastructure aide les gestionnaires de voiries à prendre la meilleure décision pour résoudre des problèmes d'infrastructure ou les anticiper et soutient également leur politique de sécurité routière.

Assistance technique aux autorités

Les conseillers de la cellule formulent des avis indépendants et des recommandations à l'intention des responsables politiques et des gestionnaires de voiries.

Recherches et amélioration de la connaissance

Les recherches aident à approfondir les connaissances et à étayer les avis et recommandations à l'intention des personnes intermédiaires ou des groupes cibles.

Diffusion et échange des connaissances

La cellule présente les meilleures pratiques, les normes et des façons innovantes d'aménager les espaces publics par le biais de publications, d'exposés lors de colloques et de journées d'études.

Collaboration

Divers services publics, niveaux de décision et instituts de l'ensemble du pays font appel aux services de la cellule qui travaille aussi bien pour les autorités fédérales que pour les trois Régions et les communes. Le but reste toujours le même : mettre nos connaissances au service de la sécurité routière en vue de l'améliorer. De plus en plus de demandes de collaboration et de formation proviennent aussi de l'étranger.

LÉGISLATION

Depuis 2013, l'IBSR gère le site Internet code-de-la-route.be. Ce site Internet est une source capitale pour toute personne qui recherche des informations sur la législation routière en Belgique.

Grâce à ses compétences, l'IBSR apporte son soutien aux initiatives sur le plan législatif tant au niveau national qu'international.

Réseau circulation

L'IBSR entretient des contacts étroits avec les services de police et a fondé en 2005, en collaboration avec la police locale et fédérale, un réseau de coordinateurs du trafic. Actuellement, 665 fonctionnaires de police sont affiliés au réseau. Chaque membre dispose d'un identifiant donnant accès au site Internet où sont publiées des informations sur la politique criminelle en matière de circulation routière, les bons exemples, les présentations et les rapports.

Comme chaque année, trois réunions de réseau ont également été organisées par région linguistique en 2014 en collaboration avec Centrex. En d'autres termes : trois réunions, six endroits, différents thèmes et projets actuels et 184 participants au total.

BUREAU DE CONSEILS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Le bureau de conseils en matière de sécurité routière centralise tous les services possibles de l'IBSR auxquels les tiers - organisations et instituts nationaux et internationaux, publics et privés - peuvent faire appel.

APTITUDE À LA CONDUITE

Examens de réintégration

Quand le juge d'un tribunal de police ou d'un tribunal correctionnel prive quelqu'un de son droit de conduire, il peut décider que la restitution de son permis de conduire soit soumise à la réussite d'un examen médical et/ou psychologique. Ce type d'examen est appelé « examens de réintégration » en Belgique. La conduite sous influence est le plus souvent à l'origine d'un examen de réintégration. Le but des examens de réintégration est de lutter contre la récidive en matière de conduite sous influence.

L'IBSR se charge de ces examens de réintégration et vérifie si quelqu'un est apte à conduire ou non. Le médecin et le psychologue rendent un avis conjoint. Un candidat peut être déclaré apte, apte sous conditions ou inapte à conduire. L'IBSR communique le résultat au candidat, au greffe et au parquet.

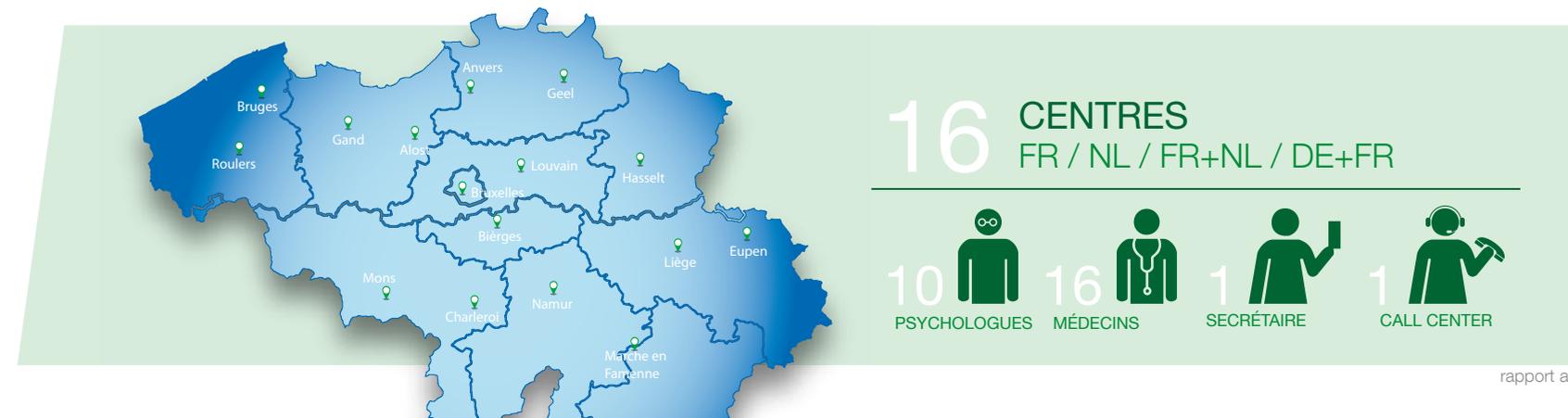
Le département examens de réintégration se compose de 10 psychologues, de 16 médecins et d'1 collaborateur de secrétariat. L'IBSR dispose de plusieurs antennes réparties sur l'ensemble de la Belgique où peuvent se tenir les examens de réintégration. En 2014, 4.018 dossiers ont été traités. 76% des candidats ont été déclarés aptes sans conditions, 17% aptes sous conditions et 6% inaptes.

Collaboration avec INCC

L'IBSR collabore avec l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie (INCC) dans un projet de recherche sur les alternatives pour la détermination de la CDT dans le cadre de la constatation d'un alcoolisme chronique. La Transferrine déficiente en carbohydrate, ou CDT, est une protéine qui apparaît en cas de consommation excessive d'alcool durant une période d'au moins une semaine. Les mesures ont débuté en 2014 et les premiers résultats sont attendus dans le courant de 2015.

Rapport Examens de réintégration : à nouveau apte à la conduite ?

Le Centre de Connaissance de l'IBSR a rédigé un rapport sur le déroulement des examens de réintégration en Belgique et l'a comparé avec la pratique dans un certain nombre d'autres pays européens. Les chercheurs ont également examiné les participants aux examens de réintégration et formulent quelques conclusions et recommandations pour l'amélioration de la procédure.



CARA

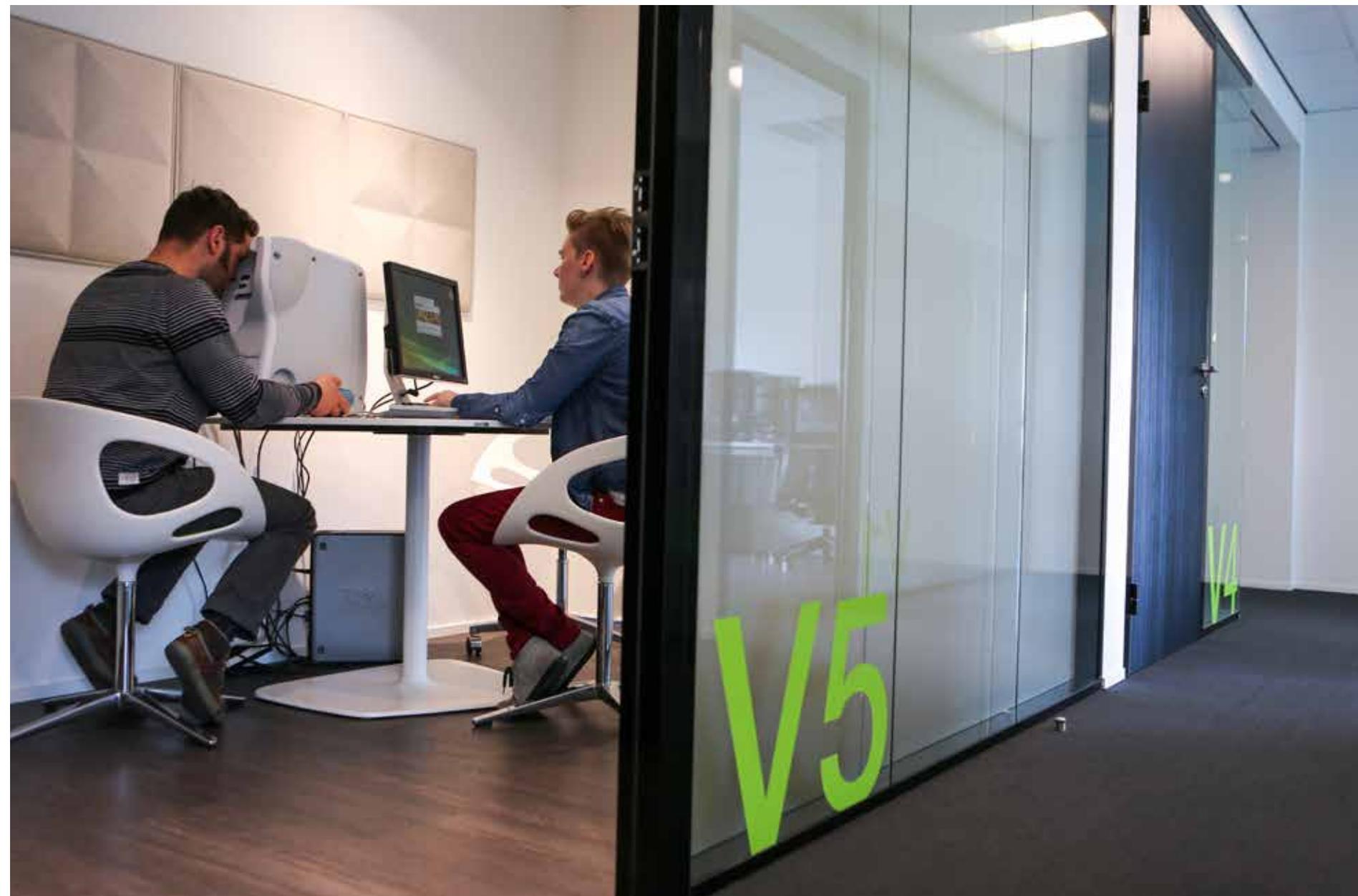
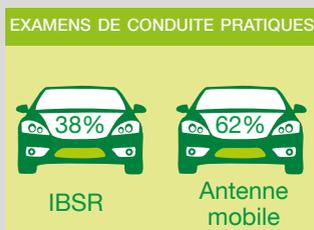
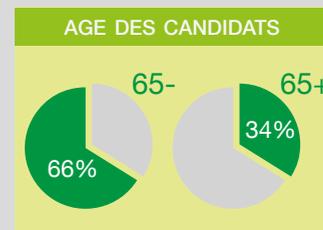
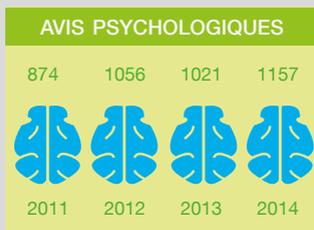
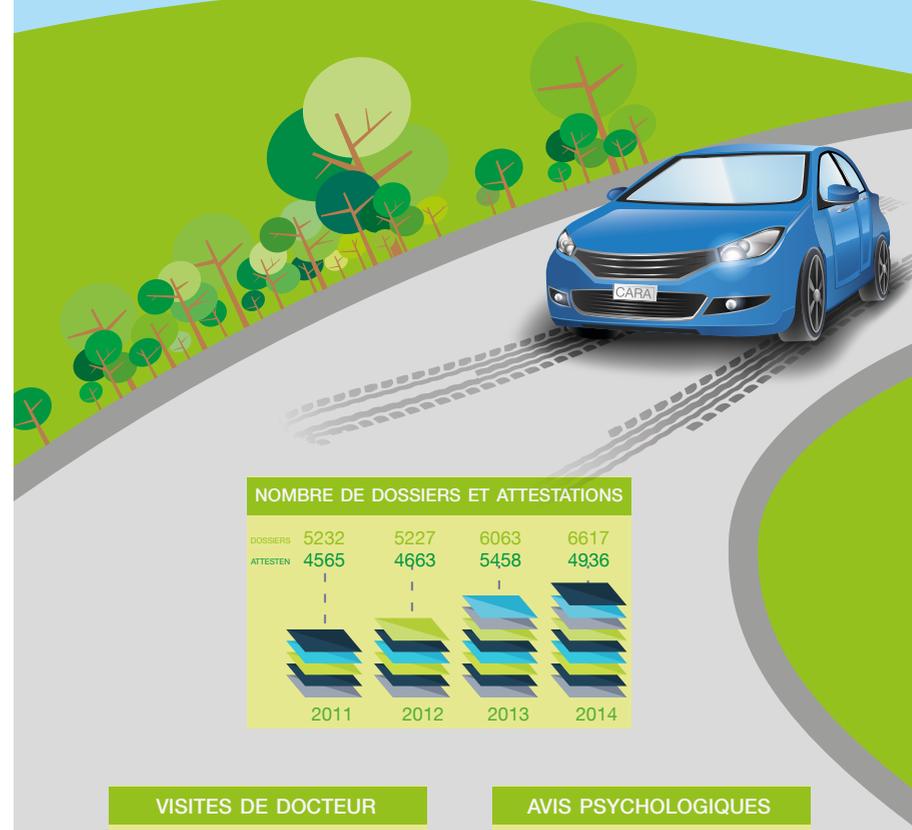
Le Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules (CARA) évalue si les conducteurs souffrant d'un handicap peuvent prendre part au trafic en toute sécurité.

Les personnes sont renvoyées vers le CARA pour des raisons médicales ou psychologiques pour déterminer si elles sont encore aptes à la conduite. Il s'agit par exemple des personnes qui ont des problèmes au niveau de l'attention, de la vision ou de l'estimation à la suite d'une hémorragie cérébrale mais aussi de personnes souffrant d'un handicap physique et qui souhaitent quand même participer au trafic.

Le CARA examine alors si ce problème médical peut être résolu à l'aide d'exams médicaux, psychologiques et pratiques. Cette évaluation de l'aptitude à la conduite représente toujours un délicat exercice d'équilibre entre, d'une part, le désir de mobilité individuelle et, d'autre part, la sécurité routière générale. L'évaluation s'appuie sur des critères médicaux légaux précis.

Le CARA ne se charge ni de la délivrance des permis de conduire ni de leur retrait, mais délivre des certificats d'aptitude à la conduite dont les services compétents peuvent se servir pour adapter les permis de conduire.

En plus de la délivrance de l'attestation, une équipe multidisciplinaire de médecins, de psychologues et d'experts en adaptation décide des conditions, des restrictions et des adaptations éventuelles du véhicule. Cette équipe donne également des conseils concernant les aspects ergonomiques de l'adaptation du véhicule, le transport du passager et du conducteur dans un siège qui n'est pas celui d'origine (par exemple un fauteuil roulant), la transformation du véhicule, l'embarquement du fauteuil roulant, le port de la ceinture, etc.



44 cours « La vitesse : prenons le temps d'y réfléchir »

Driver Improvement

Driver Improvement se compose de différents projets didactiques et psycho-éducatifs destinés aux contrevenants :

Projet didactique « mesures alternatives »

Ce projet, reconnu par le SPF Justice depuis février 1994, a été mis sur pied dans le cadre des mesures alternatives. Un projet éducatif peut être imposé à un contrevenant routier tant par le parquet (via la médiation pénale) que par le tribunal (via la probation). Grâce à ce projet, le contrevenant peut être amené à ne payer qu'une partie de l'amende, voire à être libéré de toute poursuite ultérieure.

Les mesures alternatives s'inscrivent dans le cadre de différents modules :

- un « module général » : divers types d'infractions.
- un module « conduite sous l'influence de l'alcool ».
- un module « agressivité au volant ». Les participants sont des auteurs d'agressivité au volant : menaces, vandalisme, coups et blessures volontaires ou homicide.
- un module « jeunes conducteurs disposant d'un cyclomoteur trafiqué ». Le module a été créé en 2008 à la demande du parquet de Termonde. Ce cours est désormais également donné dans l'arrondissement judiciaire de Malines.
- un module « conduite sous l'influence de stupéfiants ». Ce module a été créé à la demande du parquet de Mons et est également donné à Louvain et à Termonde depuis 2015.
- un module « jeunes conducteurs débutants ». Ce module a été conçu à la demande du parquet de Verviers, où il ne sera effectivement lancé qu'à partir de 2014. En termes de contenu et d'objectifs, ce module présente de nombreuses similitudes avec le module général. Les méthodologies et le rythme du cours ont toutefois été adaptés au groupe d'âge spécifique.

En 2014, nous avons reçu au total 2.446 nouveaux dossiers des différentes maisons de justice. Il s'agit d'une hausse de 5% par rapport à 2013. Nous remarquons que cette augmentation est surtout survenue du côté francophone (13%) alors que nous avons enregistré une baisse de 5,5% du côté néerlandophone.

Lorsque nous comparons l'offre, nous notons une hausse spectaculaire : 314 cours ont été organisés en 2014 contre « seulement » 211 en 2013. Les listes d'attente ont largement diminué si bien que l'IBSR peut garantir que les candidats participeront au cours endéans les 2 mois.

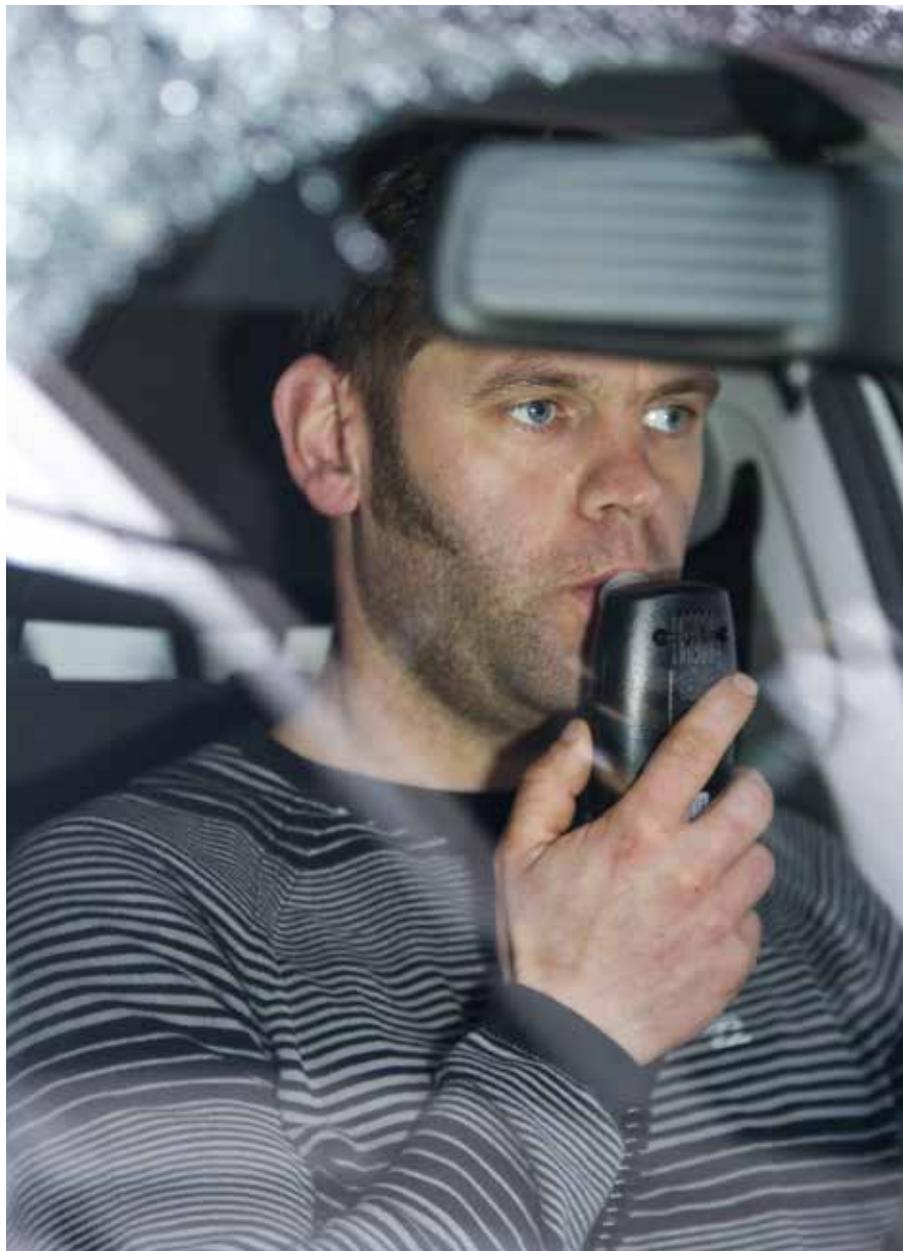
Projet « La vitesse : prenons le temps d'y réfléchir »

Ce projet comprend un cours théorique et un volet pratique, en partie sur la voie publique en partie sur un parcours situé sur un terrain privé. Ce cours est payant et est donné dans les arrondissements judiciaires de Malines, Tournai, Louvain et Mons.

Avec les cours Driver Improvement, l'IBSR veut réduire le nombre de cas de récidives. Et ça marche ! Nous savons que les personnes qui commettent souvent des infractions sont aussi plus souvent impliquées dans un accident. En les sensibilisant à l'importance d'un comportement plus sûr dans la circulation, nous améliorons la sécurité routière. Nous apprenons également aux participants que la circulation est surtout un fait social, même si on n'en a pas l'impression quand on est seul dans son véhicule. Il ne suffit pas de conduire plus prudemment pour soi-même mais aussi pour les autres. A cet égard, la conduite défensive livre un message capital.

Ce que nous aimons également transmettre aux participants, c'est qu'ils sont eux-mêmes responsables de leurs choix dans le trafic. Ce n'est pas à cause de leur travail ou de leurs amis qu'ils ont dû boire ou rouler trop vite. C'est leur propre décision.





Ethylotest antidémarrage

Depuis 2012, l'IBSR est reconnu comme organisme d'encadrement pour l'éthylotest antidémarrage. Au cours de ce programme, les personnes condamnées à la déchéance du droit de conduire apprennent comment à nouveau conduire en toute sécurité.

Le programme d'accompagnement se compose d'entretiens individuels d'accompagnement, d'une formation sur l'utilisation de l'éthylotest antidémarrage, les risques et les conséquences de la conduite sous influence, l'assimilation et l'élimination de l'alcool dans l'haleine, l'intention et les stratégies pour continuer à dissocier la conduite de la consommation d'alcool après le retrait de l'appareil.

Fin 2014, 15 personnes ont participé au programme éthylotest antidémarrage. C'est un résultat assez décevant par rapport aux Pays-Bas par exemple où, depuis l'introduction du programme, des milliers de conducteurs ont été condamnés à l'installation d'un éthylotest antidémarrage dans leur voiture.

LABORATOIRES

Alcoométrie

Ce labo analyse entre autres les éthylotests antidémarrage, les appareils d'analyse et de test de l'haleine.

Appareils de mesure approuvés et étalonnés

Les éthylotests antidémarrage et les appareils de test et d'analyse de l'haleine sont utilisés dans le cadre de poursuites pénales. Les constatations de ces appareils peuvent donc avoir pour conséquences des sanctions très graves. C'est pourquoi il est évidemment indispensable que le citoyen ait la certitude que ces appareils soient approuvés et étalonnés, conformément à la réglementation technique.

Reconnu et accrédité ISO

Le laboratoire alcoométrie est accrédité ISO17025. Le SPF Economie a reconnu le laboratoire pour la première fois en 1991, lors de la publication du premier arrêté royal sur l'analyse de l'haleine. Le laboratoire est équipé de deux simulateurs universels, qui ne sont pas liés à un fabricant en particulier. L'installation d'essai est largement comparable au standard de référence allemand (Physikalisch-Technische Bundesanstalt – PTB).

Approbatons de modèles

L'IBSR est accrédité, numéro d'accréditation (110-Test), pour la réalisation de tests préalables visant à approuver les modèles des appareils d'analyse de l'haleine, des appareils de test d'haleine et les éthylotests antidémarrage, en accord avec la législation belge.

Etalonnage légal des appareils de mesure de l'alcool de la police

L'IBSR est un institut indépendant qui est accrédité, numéro d'accréditation (110-Test) pour l'approbation de modèles, l'étalonnage et le contrôle technique des appareils d'analyse de l'haleine et des éthylotests antidémarrage en accord avec la législation belge.

Tests des éthylotests commerciaux

Fabricants, instances officielles, entreprises et organisations de consommateurs peuvent faire tester leurs éthylotests sur demande. L'IBSR vérifie alors dans quelle mesure les appareils répondent aux spécifications du fabricant.

Le nombre total d'étalonnages des appareils d'analyse de l'haleine utilisés par les services de police a augmenté par rapport aux années précédentes. En outre, des éthylotests numériques pour un usage personnel ont été mis au banc d'essai. Les méthodes de travail Lean ont été pleinement appliquées dans le Labo ALC. L'abaissement du seuil légal punissable du taux d'alcool dans le sang à 0,2 a permis d'approuver des modèles supplémentaires. L'expertise de l'IBSR sur le plan de l'alcoométrie est nationale et internationalement utilisée notamment par le groupe de travail appareils d'analyse de l'haleine de l'Organisation Internationale de Métrologie Légale (OIML) et lors de l'établissement de la nouvelle version de la norme européenne « EN 50436 Alcohol Interlocks ».

ATP

Ce labo est chargé de la vérification des camions réfrigérés utilisés pour le transport international des denrées périssables.



Contrôle des camions réfrigérés

Tout comme les voitures sont contrôlées régulièrement dans des centres de contrôle technique, les camions réfrigérés utilisés pour le transport international de denrées périssables doivent être contrôlés en tenant compte de la législation internationale. Cela s'appelle un contrôle ATP (ATP = Attestation pour le Transport de denrées Périssables). Cette vérification est généralement effectuée dans les bâtiments de l'IBSR mais peut aussi se dérouler à plusieurs endroits dans la région des transporteurs ou même, à la demande, chez le client.

Cette possibilité est très appréciée par les transporteurs et est de plus en plus utilisée. La méthode de travail pour la certification de nouveaux véhicules a également été simplifiée, les certificats peuvent donc être délivrés plus rapidement.

Outre le savoir-faire et l'expertise nécessaires pour offrir un service optimal à nos clients, nous œuvrons aussi au niveau international à l'élargissement de la réglementation.

CAS

Ce labo est responsable du test des casques et écrans motos.

Essais officiels sur des casques

Depuis plus de 40 ans, ce labo effectue des tests sur les casques et écrans motos suivant les essais officiels pour l'homologation du règlement européen ECE-R22-05 de Genève et les tests de qualification et de hasard (Conformity Of Production, ou COP en abrégé).

Le Labo Casques est également équipé pour effectuer tous les tests nécessaires sur des casques vélos.



Labo reconnu et accrédité ISO

Le Labo Casques est un laboratoire entièrement équipé du meilleur matériel, accrédité selon la norme ISO17025, numéro d'accréditation (110-Test).

En 2014, le labo a procédé à 8 homologations de casques motos et 8 homologations d'écrans.

Les nouvelles procédures de travail LEAN ont satisfait le client et amené une plus grande productivité. En 2014, l'accréditation ISO 17020 a aussi été obtenue pour les homologations de casques vélos et enfants.

CAV

CAV effectue la vérification périodique et la vérification primitive des appareils équipant les centres d'inspection automobile en Belgique et rend compte des vérifications effectuées au SPF Mobilité. Les vérifications périodiques se déroulent chaque année.

Les procédures de travail LEAN pour les travaux d'échantillonnage dans les centres d'inspection automobile ont été systématiquement appliquées et ont produit des résultats élevés quant à la satisfaction du client lors de l'enquête de satisfaction de 2014. L'utilisation élargie des freinomètres mobiles le long de la route a nécessité un travail d'homologation et d'échantillonnage supplémentaire de ces nouveaux appareils par l'IBSR.

MEC

Ce labo homologue et étalonne les appareils utilisés par les installateurs de tachygraphes et de limiteurs de vitesse.

Labo reconnu

Le labo Mécanique de l'IBSR est agréé par le SPF Mobilité et Transport comme service technique pour l'homologation et l'étalonnage des appareils des installateurs de tachygraphes, conformément à l'AR du 14 juillet 2005. Ce labo est également agréé pour le contrôle des ateliers des installateurs agréés de tachygraphes, conformément au même AR.

En outre, l'IBSR est également agréé par le SPF Mobilité et Transport pour le contrôle des ateliers des installateurs agréés de limiteurs de vitesse (AR du 15 février 2006).

Le labo dispose de deux véhicules entièrement équipés pour effectuer sur place un contrôle complet de l'atelier et un étalonnage de tous les appareils.

Homologation de l'appareillage

Une entreprise ne peut mettre sur le marché certains appareils que lorsqu'elle dispose d'un certificat d'approbation. Le labo MEC est accrédité pour la recherche et la réalisation de tests.

Contrôle des ateliers

Le contrôle annuel des ateliers des installateurs agréés de tachygraphes et de limiteurs de vitesse s'assure de la bonne application des prescriptions du SPF Mobilité et Transports.

Etalonnage complet sur place

L'IBSR est accrédité, conformément à la norme ISO17025, pour l'étalonnage des appareils qui sont utilisés dans les ateliers des installateurs agréés des tachygraphes.





SENSIBILISATION

RoadSafety@Work

Un accident du travail sur deux est un accident de la circulation ! La prévention des accidents de la circulation est donc très importante, y compris au travail. RoadSafety@Work offre aux entreprises des solutions sur mesure.

- Diagnostic des risques : analyse et inventaire d'une série d'indicateurs pour déterminer quels éléments jouent un rôle dans les accidents.
- Workshops : formations « à la carte » adaptées aux besoins de l'entreprise.
- Animations : actions de sensibilisation orientées vers la pratique à l'occasion d'événements au sein de l'entreprise.
- Inspections et audits de sécurité routière : des infrastructures situées sur le site de l'entreprise et dans son environnement.
- Campagnes de sensibilisation : la mise à disposition d'une série d'outils de communication : dépliants, affiches, articles dans les journaux de l'entreprise, etc.

RoadSafety@Work apporte ainsi une réponse à la demande croissante des entreprises pour atteindre leurs objectifs en matière de responsabilité sociale.

En 2014, 148 événements d'entreprises ont été organisés, 102 workshops ont été donnés et 10 inspections et audits de sécurité routière de terrains d'entreprises ont été effectués pour 215 entreprises et organisations.

ISO39001

Le portfolio aux services de l'IBSR comprend également l'accompagnement des entreprises et institutions dans la mise en œuvre d'un système de la gestion des risques en menant par exemple une analyse des risques dans la circulation sur le terrain d'entreprise, en conseillant sur la réalisation pratique d'éléments du système de qualité ISO 39001 ou en développant des actions de sensibilisation spécifiques pour le personnel.

Campagnes

En 2014, l'IBSR a mené six campagnes autour des thèmes : conduite sous influence, vitesse, distraction et courtoisie.



CITRONCHE AU VOLANT, PÉPIN AU TOURNANT

- PROBLÈME** ? Le manque de courtoisie est une cause de l'insécurité routière
- BRIEFING** ? Encourager les usagers à respecter davantage le code de la route et les autres usagers de la route
- GROUPE CIBLE** ? Usagers de la route
- MÉDIA** ? Affichage le long des routes régionales et autoroutes, spots radio, site Internet, mini-film en ligne, actions de terrain au supermarché



IL EST PARTI TROP VITE

- PROBLÈME** ? La vitesse excessive est un problème largement répandu, généralement acceptée par les conducteurs belges
- BRIEFING** ? Briser l'image positive que les usagers se font de la vitesse dans la circulation
- GROUPE CIBLE** ? Automobilistes, jeunes conducteurs, 25-39 ans
- MÉDIA** ? Affichage le long des routes régionales et autoroutes, mini-film en ligne, site Internet + application, médias sociaux, presse



BOIRE ET CONDUIRE ? PAS DRÔLE !

- PROBLÈME** ? Conduite sous l'influence de l'alcool encore trop élevée
- BRIEFING** ? Diminuer la tolérance sociale à l'égard de l'alcool au volant, désapprobation sociale
- GROUPE CIBLE** ? 40+, essentiellement des hommes
- MÉDIA** ? Affichage le long des routes régionales et autoroutes, matériel POS, distribution de gadgets, site Internet, mini-films en ligne, médias sociaux, actions de terrain, concours, presse



BIP ! BIP ! BOUM ! BOUM !

- PROBLÈME** ? Bon nombre de conducteurs utilisent leur GSM au volant, malgré le risque élevé d'accident dû à la distraction
- BRIEFING** ? Conscientisation des risques et fixation d'une norme sociale
- GROUPE CIBLE** ? Jeunes conducteurs, 18-19 ans et 30-49 ans
- MÉDIA** ? Affichage le long des routes régionales et autoroutes, site Internet, mini-film en ligne, médias sociaux, presse



POURQUOI TU ROULAIS SI VITE ?

- PROBLÈME** ? La vitesse excessive est un problème largement répandu, généralement accepté par les conducteurs belges
- BRIEFING** ➔ Briser l'image positive que les usagers se font de la vitesse dans la circulation
- GROUPE CIBLE** 👥 Automobilistes, jeunes conducteurs, 25-39 ans
- MÉDIA** 🔊 Affichage le long des routes régionales et des autoroutes, site Internet, mini-film en ligne, médias sociaux, presse

BOIRE ET CONDUIRE ? PAS QUESTION !

- PROBLÈME** ? La conduite sous l'influence de l'alcool est encore un phénomène trop répandu
- BRIEFING** ➔ Tolérance sociale à l'égard de l'alcool au volant, désapprobation sociale
- GROUPE CIBLE** 👥 40+, essentiellement des hommes
- MÉDIA** 🔊 Affichage le long des routes régionales et autoroutes, matériel POS, distribution de gadgets, site Internet, mini-films en ligne, médias sociaux, presse

Objectif à tous : zéro tué

Les organisations et les entreprises qui souscrivent aux objectifs de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière peuvent devenir membres du Programme de partenariat de l'IBSR. Ils soutiennent ainsi l'IBSR dans la réalisation des objectifs et peuvent faire appel à ses connaissances et ses prestations de service.

De plus en plus d'entreprises et d'organisations comprennent la nécessité d'un environnement de vie et de travail plus sûr dans la circulation. La sécurité des usagers sur la route mais aussi les coûts liés aux accidents sont des éléments capitaux qui requièrent l'attention du monde de l'entreprise.

Grâce au Programme de partenariat, l'IBSR et ses membres souhaitent parvenir à une situation gagnant-gagnant concernant la sécurité routière et les thèmes apparentés, tant pour les membres du programme que pour l'IBSR et la société.

Programme partenariat IBSR

Les membres du programme peuvent utiliser le savoir-faire, les services et le réseau de l'IBSR :

- synthèse annuelle des études pertinentes
- aperçu et débat concernant les nouvelles études lors de sessions lunch/petit-déjeuner
- mention des membres dans la communication de la société
- études et formations sur mesure
- 10% de réduction sur toutes les études et les formations effectuées par l'IBSR
- l'IBSR comme partenaire de communication pour les entreprises et les organisations

Programme de partenariat de l'IBSR

Recytyre asbl, l'organisme de gestion de pneus usagés en Belgique, est devenue la première organisation membre du Programme de partenariat de l'IBSR. Les membres du Programme de partenariat aident l'IBSR à réaliser ses objectifs en matière de sécurité routière.

Réseau des volontaires

Le réseau des volontaires de l'IBSR a apporté son soutien à 66 occasions lors des campagnes de l'IBSR.

VERKEERSVEILIGHEID
MAISON DE LA
SECURITE MILITAIRE

ORGANISATION

80 Personnel

84 Financier

86 Conseil d'administration

PERSONNEL



L'année dernière, le département human resources s'est focalisé sur une professionnalisation plus poussée de la politique du personnel. La nouvelle manière de travailler occupait une position centrale mais une attention supplémentaire a aussi été accordée aux collaborateurs en tant que participants au trafic. Partant, l'IBSR veut également, comme employeur, jouer un rôle de pionnier sur le plan de la sécurité routière.

Par ailleurs, le nouvel environnement de travail était synonyme de transition (rapide) vers la nouvelle manière de travailler. HR, Facility et ICT ont mis la main à la pâte pour encourager les collaborateurs à collaborer de manière ouverte, flexible et orientée clients. Les bureaux individuels ont fait place à des espaces de travail flexibles dans un open space. Outre des salles de réunion bien équipées, on trouve çà et là des coins salon pour des discussions informelles entre collègues. Dans un même temps, le télétravail a été rendu possible et un collaborateur sur trois travaille régulièrement de chez lui. Grâce à la plateforme Lync, ils sont en mesure de communiquer rapidement avec leurs collègues au bureau.

L'utilisation d'une nouvelle application informatique pour HR a permis aux collaborateurs d'avoir un accès en ligne à leur dossier personnel qui comprend hormis la description de fonction, les évaluations et objectifs annuels, les compétences acquises et un aperçu des formations suivies et une évaluation de ces dernières.

ISO39001

Chaque collaborateur de l'IBSR est un ambassadeur de la sécurité routière. Le plan de formation 2014 comprenait dès lors plusieurs formations qui accroissent la connaissance et les capacités des collaborateurs de l'IBSR en tant qu'usagers de la route. Ces efforts ont été récompensés en juin 2014 par une certification ISO 39001. Quelques initiatives :

- Les collaborateurs signent la charte de sécurité routière et s'engagent à respecter le code de la route et à adopter un comportement courtois dans la circulation.
- 91 collaborateurs ont suivi un workshop sur le thème « vitesse et distraction » ou « rouler à vélo en toute sécurité ».
- 100 collaborateurs ont suivi une formation : « que faire en cas d'accident » alliant théorie et pratique.
- Le drapeau de l'IBSR a flotté durant 3 jours au centre de formation à la conduite (VerkeersOpleidingsCentrum, VOC Brugge). 75 collaborateurs y ont suivi la formation « smart and efficient driving » qui se concentrait particulièrement sur les aspects « capacités de conduite et contrôle du véhicule ».

FINANCIER

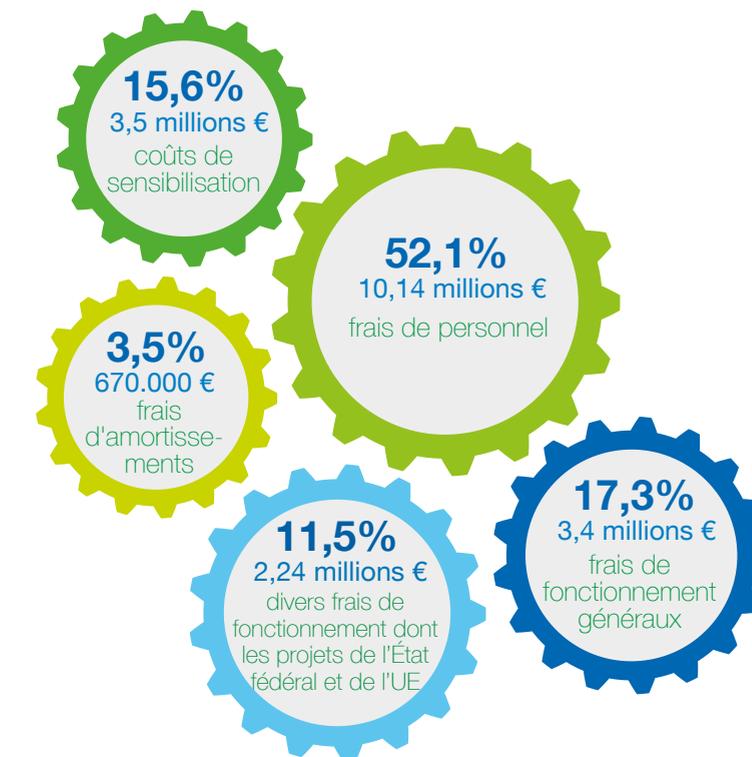
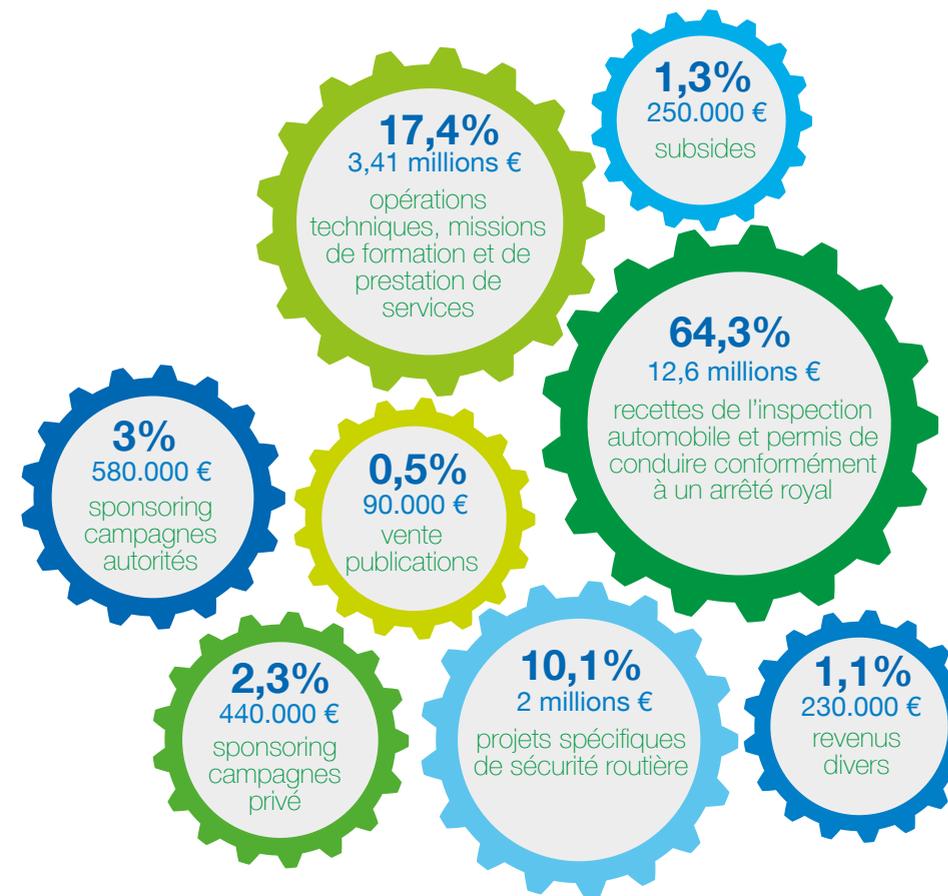


L'année 2014 s'est clôturée par un résultat financier favorable. L'IBSR est une association sans but lucratif (asbl) mais un résultat positif est tout de même capital pour investir dans des projets innovants et des projets sur l'amélioration de la qualité.

L'IBSR fonctionne suivant un suivi mensuel des dépenses et des recettes.

19.600 000€
Revenus IBSR

19.500 000€
Dépenses IBSR



CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'asbl Institut Belge pour la Sécurité Routière a été créée en 1986 dans le but de promouvoir la sécurité routière. Le conseil d'administration de l'asbl est présidé par le ministre fédéral compétent pour la Mobilité. La gestion quotidienne de l'association se fait par le comité de direction.

Madame Jacqueline Galant

Président IBSR, ministre de la Mobilité

Monsieur Laurent Ledoux

Vice-président IBSR, président comité de direction SPF Mobilité et Transports

Madame Karin Genoe

Administrateur délégué IBSR

Monsieur Didier Antoine

Représentant du département Travaux Publics de la Région wallonne

Monsieur Philippe Bernard

Président GOCA

Monsieur Luc Bontemps

Administrateur délégué FEBIAC

Madame Patricia Courange

Direction Stratégie, Cellule Sécurité Routière Bruxelles Mobilité

Monsieur Bernard Dehaye

Président Gracq

Monsieur Tom Dhollander

Administrateur délégué Voetgangersbeweging

Monsieur Bob D'hoedt

Conseiller mobilité et travaux publics, cabinet ministre flamand de la Mobilité et des Travaux Publics

Monsieur Bruno Didier

Directeur Assuralia

Monsieur Freddy Gazan

Conseiller politique criminelle SPF Justice

Monsieur Michael Jonniaux

Directeur police fédérale de la route

Monsieur Frédéric Maeyens

Directeur général RACB

Monsieur Yves Mannaerts

Directeur FBAA

Monsieur Geert Popelier

Responsable service juridique VAB

Monsieur Michaël Reul

Secrétaire général UPTR

Monsieur Jean Thomas

Président Motorcycle Council

Monsieur Karel Van Coillie

Responsable service juridique Touring

Monsieur Dirk Van Nuffel

Chef de corps Commission Permanente de la police locale de Belgique

Monsieur Marc Vansnick

Directeur général Sécurité Routière SPF Mobilité et Transports

Monsieur Philip Willekens

Directeur Sécurité Locale Intégrale SPF Intérieur

IBSR Institut Belge pour
la Sécurité Routière

