



RAPPORT ANNUEL
2013





Préface

Contribuer activement à une réduction durable du nombre de victimes de la route par le développement, le partage et la mise en pratique des connaissances en matière de sécurité routière : telle est la mission renouvelée de l'IBSR.

Ce n'est qu'en nous remettant continuellement en question, en optimisant notre fonctionnement et en nourrissant, avec toute notre équipe, une culture du résultat que nous parvenons à offrir une valeur ajoutée au citoyen, à la société et à nos partenaires.

Pour atteindre nos objectifs, l'institut s'est pleinement investi dans l'efficience et l'efficacité de son fonctionnement en 2013. Nous avons misé sur un renforcement de nos fondements scientifiques, une communication soutenue avec le citoyen et un nombre croissant de partenariats. La qualité de notre travail n'a cessé de progresser, notamment grâce à l'investissement de beaucoup, et les objectifs fixés ont été atteints, voire dépassés. Découvrez-en davantage à ce sujet dans ce rapport annuel.

Cependant, pour l'IBSR et tous ses collaborateurs, l'exercice de notre mission demeure la plus essentielle des tâches. Moins de morts et d'accidents sur les

routes ! C'est notre crédo et nous observons une amélioration sensible. Le nombre de tués sur place est en baisse de 6,5% et le nombre d'accidents corporels suit la même tendance.

Malgré tout, plus de 700 personnes perdent encore la vie dans des accidents de la circulation chaque année. Par rapport aux Pays-Bas, par exemple, le nombre de tués par 100.000 habitants reste deux fois plus élevé dans notre pays. Nous devons donc poursuivre nos efforts pour faire baisser ces chiffres et atteindre les objectifs fixés pour 2015 (630 tués maximum) et 2020 (420 tués).

Karin Genoe
Administrateur délégué

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

E-mail: info@ibsr.be
Internet: www.ibsr.be

Éditeur responsable
Karin Genoe

Rédaction finale
Véronique Verhoeven

Mise en page
Ria De Geyter

Photos
Lies De Mol

D/2014/0779/31

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



TABLE DES MATIÈRES

L'IBSR AUJOURD'HUI 7

Mission 8

Valeurs 9

CHIFFRES CLÉS 12

TOUR D'HORIZON 2013 15

L'IBSR, UN ÉVENTAIL DE SERVICES 41

Centre de Connaissance pour la Sécurité Routière 42

Centre de Communication et de Sensibilisation 48

Centre d'Aptitude à la Conduite 54

Centre d'Essais, Formations et Conseils 65

ORGANISATION 73

L'IBSR en tant qu'employeur 75

Bilan financier 77

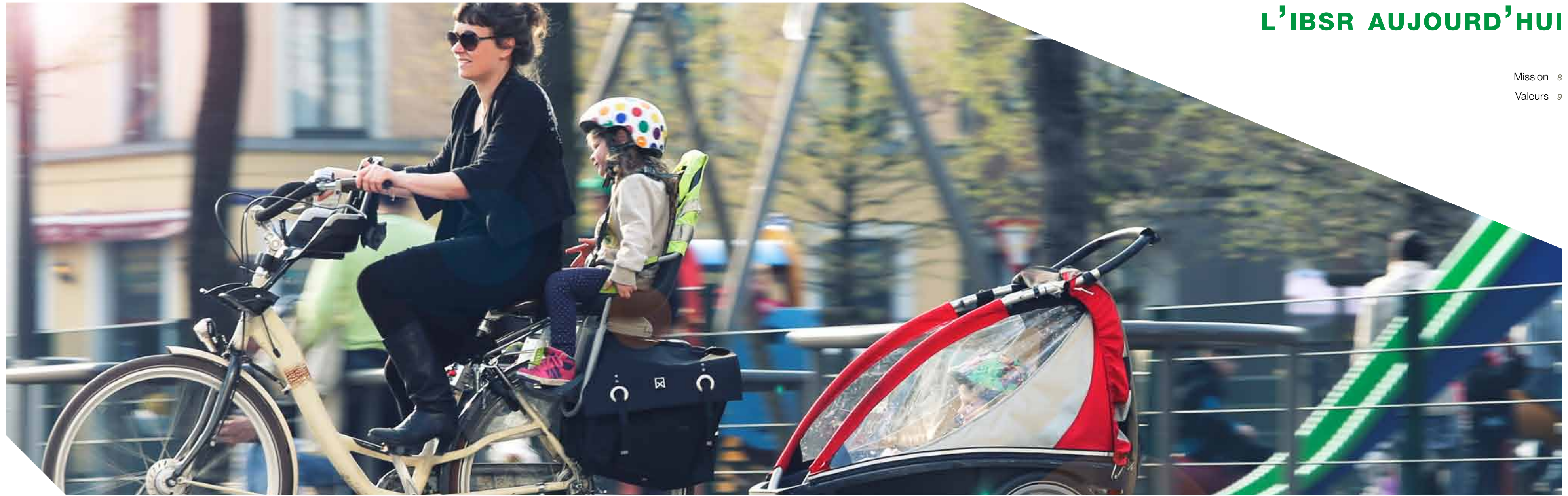
Diffusion et partage d'expertise 78

Conseil d'administration 100

L'IBSR AUJOURD'HUI

Mission 8

Valeurs 9

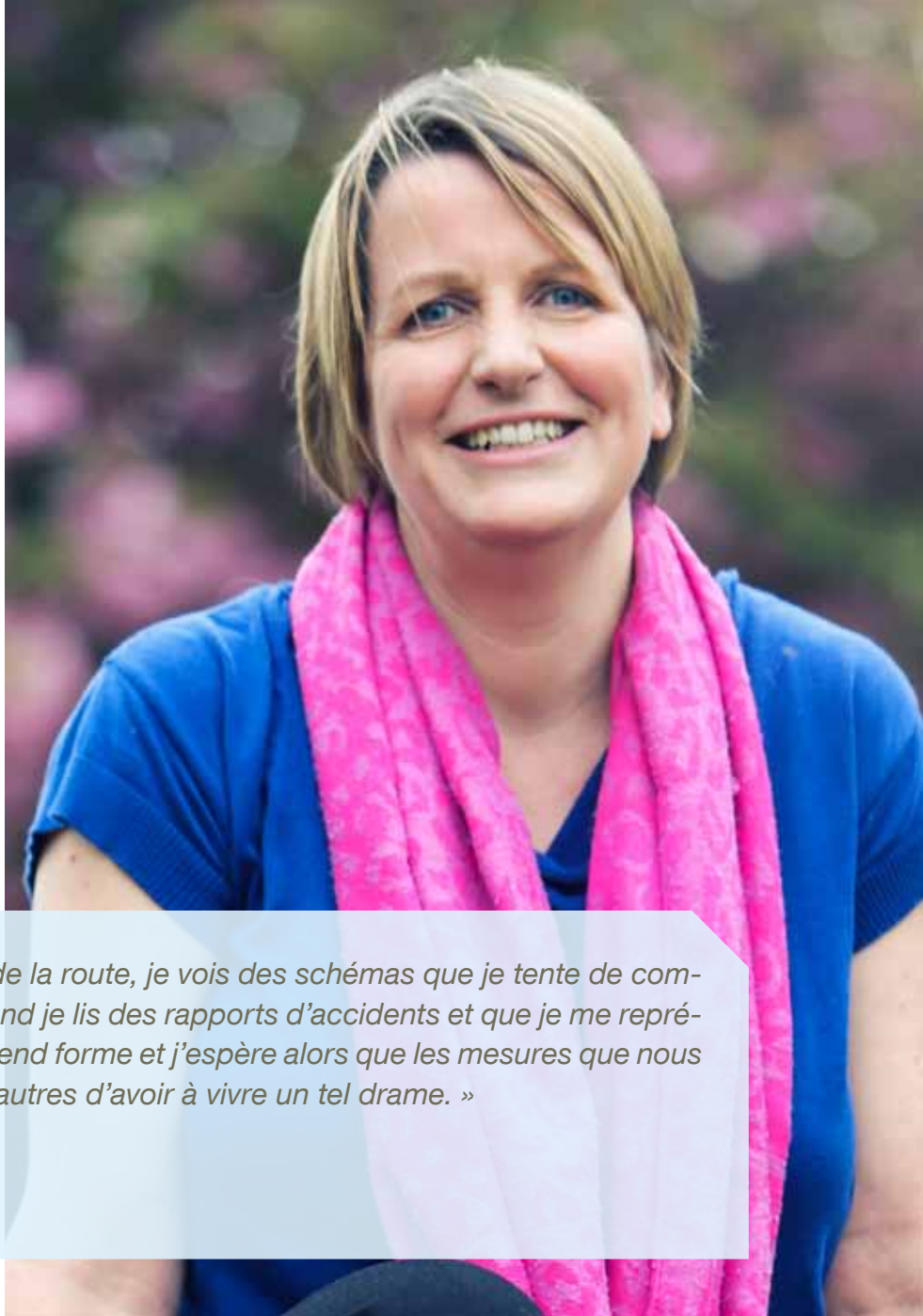


Notre mission

L'Institut Belge pour la Sécurité Routière entend contribuer activement à une réduction durable du nombre de victimes de la route et à une amélioration de la convivialité dans le trafic. En 2011, à l'occasion de la troisième édition des États Généraux de la Sécurité Routière, un nouvel objectif a été fixé, à savoir une réduction de 50% du nombre de tués sur les routes belges en 2020 par rapport à 2010 (840 personnes décédées sur la route).

« Parfois, dans les analyses d'accidents de la route, je vois des schémas que je tente de comprendre, plus des personnes ... Mais quand je lis des rapports d'accidents et que je me représente les victimes et leur famille, tout reprend forme et j'espère alors que les mesures que nous préconisons permettront d'épargner à d'autres d'avoir à vivre un tel drame. »

Heike Martensen – Centre de Connaissance IBSR



Valeurs



« Ma mission personnelle consiste à réduire le nombre de victimes de la route sous l'influence de l'alcool en mettant à la disposition de la police des modèles approuvés et vérifiés conformément à la législation belge, d'appareils d'analyse de l'haleine. »

Dirk Van Asselbergh – Labo Alcométrie IBSR



2013 EN QUELQUES CHIFFRES



CHIFFRES CLÉS 2013



TOUR D'HORIZON 2013



Enquête d'insécurité routière

L'IBSR a lancé la première Enquête d'insécurité routière qui a sondé les causes du sentiment d'insécurité des usagers de la route, les comportements les plus irritants observés dans la circulation, et également les gestes de fair-play.



Brevet du piéton

Le Brevet du piéton a été créé en collaboration avec Bruxelles Mobilité pour offrir aux jeunes enfants une formation en sécurité routière.



Extension d'accréditation

Extension d'accréditation pour les essais d'éthylotests chimiques à usage unique, conformément à la norme française NF X 20-702.

Nouvelles accréditations pour les laboratoires

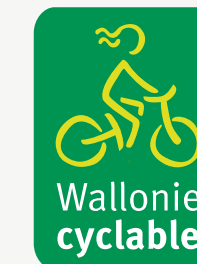
En ce qui concerne la qualité, les (nouveaux) essais accrédités ISO 17025 lors du dernier audit Belac sont :

MEC-57: Essai d'homologation et de vérification primitive des bancs à rouleaux.

CAS-83: Essai d'homologation casque pour vélo.

CAS-84: Essai d'homologation casque pour enfant.

ALC-91/30: Éthylotest chimique.



Coup d'envoi du projet Wacy

Coup d'envoi du projet Wacy dans le cadre duquel nous accompagnons des communes cyclables pilotes en Wallonie, dans le cadre de la convention wallonne.

Groupes de travail Driver Improvement

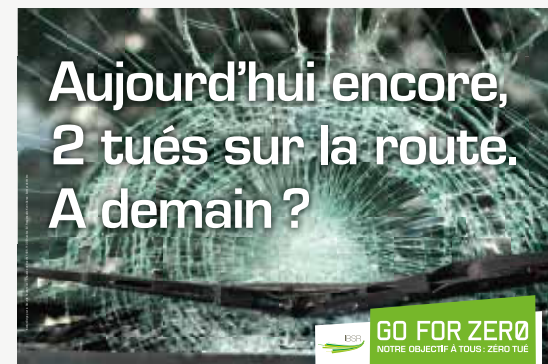
Driver Improvement remet un rapport sur les mesures alternatives au groupe de travail de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière.

Recommandation 12: La CFSR recommande une approche intégrale et des mesures concrètes pour sanctionner efficacement les multirécidivistes.

Recommandation 15: La CFSR recommande la poursuite du développement de mesures éducatives pénales parmi lesquelles l'extension des mesures judiciaires alternatives pour les délinquants routiers.

Campagne respect

- PROBLÈME** ? Trop de personnes décèdent encore sur nos routes par rapport à d'autres pays européens
- BRIEFING** Message interpellant pour ouvrir les yeux de chacun
- GROUPES CIBLES** Tous les usagers de la route
- MÉDIAS** Affichage le long des autoroutes et des voiries régionales + spots radio confondants de réalisme + en ligne / e-mailing



L'annonce inattendue à la radio du décès de Sandra Kim et de Patrick Ridremont dans un accident de la circulation n'a laissé personne indifférent. L'objectif d'interpeller les gens a été atteint.

- 858 – pour être précis – personnes ont perdu la vie dans un accident de la route en 2011. Et vous ? Pas concerné ?
- 2 morts par jour. À demain ? L'heure est à la réflexion.

Concertation Driver Improvement

Concertation avec les autres projets de mesures alternatives et le Ministère flamand. Il s'agissait essentiellement de répertorier les initiatives existantes en vue de préparer l'éventuel transfert de compétences vers les Communautés.



Communiqué de presse respect

Résultats de la campagne respect avec le slogan « 850 tués chaque année. Et vous ? Pas concerné? ». La campagne « respect » de l'IBSR entendait inciter les usagers à changer leur comportement et à faire preuve de plus de respect. Entre-temps, le nombre de tués sur les routes a baissé.



Actions de terrain Go For Zero Driver

Lancement des actions de terrain sensibilisant les jeunes avec la toute nouvelle application photo « Go For Zero Driver ».

50 actions au total et 12.000 jeunes sensibilisés à la conduite sous influence d'alcool et de stupéfiants, à la vitesse et à la fatigue.



Réunion du réseau des coordinateurs de trafic

Dans la Zone de Police d'Hamme-Waasmunster avec les bons exemples suivants :

- Les contrôles d'alcoolémie de la Zone de Police de Malines.
- Le projet « Kleuterfietsen » (apprentissage du vélo aux enfants de maternelle) de la zone hôte.

En Wallonie : accueil par la Zone de Police de Boraine :

- Contrôles d'alcoolémie dans la Zone de La Louvière.
- Le projet « Parrainage des enfants et la prévention en sécurité routière » dans la Zone de Police de Boraine.



Campagne vitesse



La vitesse excessive au volant est un problème largement répandu, généralement accepté par les conducteurs belges/la norme sociale



Rouler vite est socialement inacceptable



Jeunes conducteurs, 25-39 ans



Affichage le long des autoroutes et des voiries régionales + spots radio émouvants + en ligne / e-mailing

Rafaëlle, cinq ans, posait aux usagers de la route cette question préoccupante : Pourquoi tu roules si vite ?

Dans des spots radio également, différents enfants posaient aux usagers de la route des questions évidentes et concluaient avec le message : « mais pourquoi tu roules si vite ? »

Rafaëlle a même donné une interview à Wim Oosterlinck sur Q-Music.



Essais interlabos

La finalisation d'un essai de comparaison interlaboratoires entre 6 laboratoires de casques, organisé par l'IBSR. Cet essai a conclu que tous les labos participants obtiennent des résultats comparables.

Forum de connaissance

Le forum de connaissance « Les enfants en voiture » a été créé afin d'étudier avec divers partenaires, de nouvelles actions et collaborations sur le thème du transport sûr des enfants en voiture.



Communiqué de presse jeunes

Les jeunes conducteurs ont un risque d'accident supplémentaire au cours des 1.500 premiers kilomètres.

En avril 2013, l'IBSR avait lancé un concours destiné aux jeunes conducteurs, leur permettant d'obtenir le job idéal, à savoir devenir les ambassadeurs de la campagne de l'IBSR. Une étude de l'IBSR avait alors montré que le risque d'accident est 3 fois plus élevé pour les conducteurs ayant seulement effectué 2.500 km ou moins depuis l'obtention du permis que pour ceux ayant plus de 9.500 km à leur compteur.

Campagne vitesse Région de Bruxelles-Capitale



Les conducteurs ont l'impression que le risque d'être contrôlé au niveau de la vitesse est assez faible à Bruxelles. On constate peu d'implication personnelle pour des lieux que l'on ne fait que traverser à grande vitesse.



C'est pourquoi la campagne doit inciter les automobilistes à rouler plus lentement, en suscitant également un élan de sympathie pour les Bruxellois « locaux » (riverains, écoliers, commerçants,...).



18+ ans, automobilistes bruxellois, navetteurs, touristes, consommateurs,...



Affichage, arrière des bus, sets de table dans 230 établissements horeca bruxellois, 200.000 sacs à pain dans 200 boulangeries locales, 5.000 affichettes et 94.000 flyers via les communes, écoles bruxelloises, services de police, communication dans les écoles, 18 actions de distribution d'échantillons avec biscuits chinois, message de sensibilisation et flyers.

Outre nos propres campagnes, nous avons également coordonné la campagne vitesse pour la Région de Bruxelles-Capitale.



Campagne respect Focus Motor



Les automobilistes et les motards se prêtent réciproquement trop peu d'attention dans le trafic



Augmenter la tolérance mutuelle en améliorant la connaissance des situations les plus dangereuses



Automobilistes et motards



Vidéos virales + e-mailing + diffusion matériel POS + actions de terrain lors de rassemblements de motards + publicités dans les principaux magazines motos

Gardez un oeil l'un sur l'autre



Baromètre

Réforme en profondeur et nouvelle approche du baromètre. Désormais nous faisons des analyses trimestrielles des accidents corporels sur la base des données provisoires de la police.

4 baromètres ont vu le jour en 2013.

Étude Motac Centre de connaissance

Étude détaillée de la nature et des causes de 200 accidents graves et mortels impliquant des motards, sur la base d'une analyse des procès-verbaux de la police. C'était la première fois en Belgique que des accidents impliquant des motards étaient étudiés autant en profondeur.

Plateforme de recherche en matière de sécurité routière

Le 23 mai 2013, le Centre de connaissance a organisé à Louvain-la-Neuve (UCL) la deuxième réunion de la plateforme de recherche en matière de sécurité routière. Les chercheurs de sept instituts de recherche ont présenté leurs conclusions sur le thème de la vitesse excessive.

Essais préalables à l'approbation de modèles

Essais préalables à l'approbation de modèles. Éthylotests chimiques à usage unique pour le compte de fabricants étrangers.

Séminaire TISPOL

Le 22 mai 2013 s'est tenu à Bruxelles le séminaire international « TISPOL Road Safety Seminar ». Il s'agissait d'une co-organisation entre TISPOL, la Police Fédérale de la route et l'IBSR.

Étude pneus hiver

À la demande du Secrétaire d'Etat, le service technique mène une étude sur l'utilité des pneus hiver.

Accord de coopération Driver Improvement

Initié avec la Communauté flamande, Rondpunt, la Province de Flandre occidentale et l'institut Soniek-Sevo sur les « témoins de la circulation ».

L'IBSR reprend les sites wegcode.be et code-de-la-route.be.



Contrôles ATP (Attestation pour le Transport de denrées Périssables)

Augmentation du nombre de places dans les régions où peuvent être menés les contrôles ATP. À présent, outre l'IBSR, on compte 4 ateliers en Flandre et 3 ateliers en Wallonie.

Concertation Driver Improvement

Avec divers acteurs du service « Mesures pénales alternatives » de Flandre occidentale et du projet de l'Association flamande « Getuigen onderweg ».

Campagne Bob

PROBLÈME



Trop de personnes roulent encore sous l'influence de l'alcool + concept Bob en cours de rénovation

BRIEFING



Insuffler une nouvelle vie au concept Bob + diminuer le nombre de personnes qui roulent sous l'influence de l'alcool

GROUPE CIBLE



40+ principalement masculin

MÉDIAS



Phase de teasing + affichage le long des autoroutes et des voiries régionales, spots radio, vidéos en ligne, e-mailing, diffusion matériel POS, actions de terrain

Qui roulera pendant 1 an avec la Suzuki Swift « Moi aussi, je bobbe » ? Un concours original avec le soutien d'Assuralia.

- Diffusion massive de dépliants et de sous-bocks.
- Les transports en commun et les taxis bobber aussi.
- Spots radio avec témoignages poignants.
- Un nouveau site web avec des vidéos de sensibilisation.



NOTRE OBJECTIF À TOUTS : ZÉRO TUÉ
GO FOR ZERO

Durant l'été 2013, Bob est devenu un verbe : « bobber » : organiser son retour à l'avance.



Phase de teasing dans laquelle on croyait Bob mort.



Certificat ISO 9001

Le service examens de réintégration a obtenu le certificat ISO 9001. Ce département examine si les personnes déchues du droit de conduire sont aptes ou non à récupérer leur permis de conduire.

Réunion du réseau des coordinateurs du trafic

En Flandre dans la Zone de Police de la région de Tielt avec les thèmes suivants :

- Usage abusif de véhicules agricoles (Zone de Police Grensleie).
- Comment communiquer avec des groupes cibles spécifiques à l'aide du projet « Snugger Snorren » (Zone de Malines).
- Présentation du projet « Gordel » de la Zone de Police de la région de Tielt.

En Wallonie, dans la Zone de Police d'Hermeton-et-Heure, avec le thème central suivant :

- La politique de contrôle de la vitesse dans la Zone de Police d'Hermeton-et-Heure.

Article Driver Improvement

Un journaliste de Humo a suivi un cours de sensibilisation « Conduite sous influence » à Anvers et a réalisé un reportage sur l'expérience des participants. L'article est paru à la mi-juillet.



Campagne « Expérience » pour les jeunes

« Tes premiers 1.500 kilomètres sont les plus dangereux », un grand concours en collaboration avec Radio Contact et MNM. Quatre heureux gagnants ont pu parcourir, tout au long de l'été, une foule de festivals au volant de la voiture Go For Zero, avec un accompagnateur de Federdrive. On pouvait suivre toutes leurs aventures sur le blog « mon job d'été idéal » ainsi que sur Radio Contact et MNM.



« Nous avons décidé de nous associer à cette campagne qui touchait le même public que Radio Contact. De plus, la campagne de l'IBSR était tout à fait dans l'esprit « Feel Good » de la radio. Le message était à la fois simple, direct et original. »

Michel Moreaux, Directeur Artistique Radio Contact

Thèse Driver Improvement

Une des collaboratrices, Anne Marione, termine un master en pédagogie et rédige un mémoire sur l'expérience des participants de nos cours.

Les deux promoteurs de ce mémoire sont tellement fascinés par notre travail qu'ils ont tous les deux déjà suivi un cours et veulent commencer, cette année encore, un doctorat sur les effets d'un tel cours en questionnant les participants à différents moments.

Actions de terrain Bob

- Les équipes Bob ont visité quelque 400 terrasses durant 27 jours d'action.
- Distribution massive de sous-bocks pour les cafés.
- Concours estival permettant de gagner une Suzuki Swift pendant 1 an.
- Présence sur les parkings de 80 supermarchés pour sensibiliser les personnes ayant fait des achats de BBQ sur le danger de l'alcool au volant.

PRÊTS À BOBBER
AVEC UNE SUZUKI SWIFT PENDANT 1 AN ?

Votre assureur BOBBE avec vous!

À NOTRE CONCOURS
PENDANT UN AN AU VOLANT DE CETTE FANTASTIQUE SUZUKI SWIFT ? UN DE NOS AUTRES PABLOUX PRIX !

2 Combien d'accidents causés par des voitures trop mal gérées ?

3 De combien d'années de spirales bénéficiera-t-on ?

1 an
3 ans
5 ans

La sécurité est plus qu'une question de chance : les assureurs disent à tous ceux qui bobber.

Assuralia
Magnum
PSC

Publication étude SOPAROI Centre de Connaissance

Dans le rapport « Impact de la norme sociale et le risque d'être contrôlé sur la conduite sous l'influence de l'alcool : la Belgique, comparée avec 18 autres pays », on a présenté les résultats de l'analyse de différents facteurs sur la conduite sous l'influence d'alcool. On a comparé l'impact de la conduite sous l'influence d'amis (ladite norme sociale) et du fait d'avoir dû se soumettre, récemment ou non, à un test de l'haleine (risque d'être contrôlé). Il s'avère que la norme sociale exerce un plus grand rôle que le risque d'être contrôlé.



Brochure Mobilité

Le département Mobilité publie la brochure « Les zones résidentielles et de rencontre ou le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel » reprenant des conseils utiles pour les diverses catégories d'usagers sur la manière de partager les espaces publics communs.



Formation

L'IBSR organise régulièrement des formations à l'intention de la police. Nous avons ainsi développé les nouveaux modules « Vitesse » et « Infrastructure » et organisé deux formations pour les policiers.



Campagne ceinture

- PROBLÈME** Pas de port de la ceinture à faible vitesse et lors de trajets courts
- BRIEFING** Renforcer le port de la ceinture + renforcer la notion du risque lié à l'absence de port de la ceinture dans différentes situations
- GROUPE CIBLE** Large en mettant l'accent sur les jeunes conducteurs de sexe masculin
- MÉDIAS** Affichage le long des autoroutes et des voiries régionales, coup publicitaire + vidéo en ligne, e-mailing, actions de terrain, rappels permanents sur le terrain



Un choc sans ceinture est comparable à une chute libre du haut d'un immeuble.



Point presse : la conférence la plus spectaculaire de 2013 : le Secrétaire d'État à la Mobilité, Melchior Wathelet, fait une chute libre en voiture. La vidéo a été largement diffusée via les médias.



Focus Back to school

L'équipe Go For Zero a mené des actions de sensibilisation dans les écoles sur le port de la ceinture, les sièges pour enfants et la visibilité à vélo. Les enfants qui portaient des vêtements visibles à vélo ont été récompensés.



Essais d'approbation de modèles d'appareils d'analyse d'haleine

pouvant également être utilisés comme appareils de test d'haleine et équipés de la limite réduite de 0,09 mg/l UAL (bientôt d'application pour les conducteurs professionnels).

Exercices de circulation

Lancement de nouveaux « Exercices de circulation -Sûr ou dangereux- 1-2-3-4 ». Il s'agit d'illustrations couleur de format A4 représentant des situations de trafic pour détecter les comportements sûrs et dangereux. Destiné à l'enseignement maternel. Chaque exercice s'accompagne d'une fiche d'information pour l'enseignant.



Posters piétons

L'IBSR a développé deux sets de mini-posters colorés de format A4 pour les petits piétons, entre 5 et 8 ans, avec deux thèmes : « Sur le trottoir » et « Traverser ».



Mesure du comportement articles portables

Étude d'observation par le Centre de Connaissance pour concrétiser le problème de la distraction en Belgique.

Des collaborateurs de l'IBSR ont observé sur plus de 150 routes certains comportements d'automobilistes au volant : téléphoner avec le GSM à l'oreille, utilisation du GSM, manger, boire, lire, paramétrer le GPS, régler la radio ou le chauffage et fumer.



« L'idée de la brochure est excellente à tous égards. Les textes sont écrits de manière dynamique et accessible pour interpeller un grand nombre de nouveaux conducteurs. De plus, il est impressionnant de voir la quantité d'obstacles qu'un nouveau conducteur doit franchir avant de devenir expérimenté. »

Jeroen Smeesters, Federdrive

« En route pour l'expérience ! »

Une brochure pleine de conseils pour chauffeurs débutants avec annexe à déchirer pour les parents. Distribution gratuite aux jeunes conducteurs qui viennent d'obtenir leur permis de conduire via les centres d'examen du GOCA.

Collaboration Driver Improvement

Réunion de concertation avec les collègues du Ministère néerlandais de la Circulation, du Ministère Infrastructure et Environnement et quelques figures clés du secteur de la réintégration. Le but était de passer en revue les caractéristiques à l'origine de l'échec des participants au processus de changement proposé tout au long du cours.

« Le jeu a été distribué dans tous les 'jeugdraden' (conseils de la jeunesse) en Flandre. Sur les 308 communes flamandes, pas moins de 152 conseils de la jeunesse ont testé le jeu pendant leur réunion. »

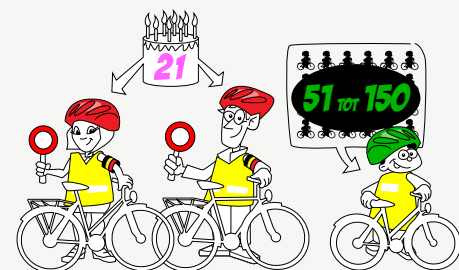
Bert Gilté, VVV



En sécurité sur la route... dans les mouvements de jeunesse

Un jeu original destiné aux moniteurs et monitrices pour pouvoir se déplacer en groupe en sécurité. Outre un DVD et les brochures qui l'accompagnent, le jeu peut également être joué en ligne. Conçu en collaboration avec les Verenigingen voor Verkeersveiligheid (VVV) et Ethias.

VEILIG OP STAP
IN HET JEUGDWERK



Optimove 12+ et Optimove Junior 8+

Un jeu de société coopératif, créé avec la collaboration des Régions et grâce auquel les enfants sont sensibilisés aux thèmes de la mobilité, de la sécurité routière et de l'environnement.



Réunion du réseau des coordinateurs du trafic

Dans la Zone de Police de Geel-Laakdal-Meerhout pour la Flandre et la Zone de Police de Liège pour la Wallonie, avec les thèmes suivants : « Cross Border », « Helm op, fluo top » (port du casque et de tenues fluorescentes), « De nieuwe reglementering tov landbouwvoertuigen » (la nouvelle réglementation applicable aux véhicules agricoles) et « La piste d'éducation routière et son utilisation ».

Atelier Driver Improvement

Un workshop avec monsieur Assally, expert en « traficologie » de l'organisation française IFSTTAR, en vue d'aborder la problématique des jeunes avec l'équipe des DI.

Point presse gagnante du concours Bob

Bertille P. est l'heureuse gagnante du concours Bob et peut disposer fièrement d'une voiture pendant un an. Cela lui a valu un beau reportage sur RTC, la télévision locale de la région liégeoise.



Campagne vitesse

- PROBLÈME MATOUILLE** ? La vitesse excessive au volant en général
- BRIEFING** ✍️ Susciter le rejet social de la conduite à grande vitesse
- GROUPE CIBLE** 👤 Hommes et femmes 18+
- MÉDIAS** 📣 Affichage le long des autoroutes et des voiries régionales, e-mailing, médias sociaux



Une campagne poignante avec un message émouvant : Votre vitesse, ils ne l'oublieront pas si vite !

Création de l'International Scientific Advisory Board (ISAB)

Un nouvel organe consultatif de l'IBSR pour les activités du Centre de Connaissance. L'ISAB se compose de 12 experts de renom dans le domaine de la sécurité routière, issus d'instituts de recherche, d'universités et de ministères dans dix pays. Ils rendent leurs avis sur la stratégie de recherche et le choix des projets de recherche et des études.

Clés pour la route 12-15 et 15-18

Deux manuels en guise d'outils de travail pratiques pour travailler collectivement avec les jeunes sur le thème de la sécurité routière.

Pneus hiver

Comment et quand utiliser les bons pneus ? Dans quels pays européens les pneus hiver sont-ils obligatoires ? Les réponses à ces questions ainsi que d'intéressants conseils pour l'hiver étaient disponibles sur le nouveau site www.enroutepourlhiver.be. Une belle collaboration de l'IBSR et Federauto, avec le soutien de GOCA, et avec des affichettes dans les auto-écoles et les garages.



Campagne jeunes « A Final Message »

- PROBLE MATIQUE** ? Trop d'accidents le week-end et de jeunes victimes de la route
- BRIEFING** Appel émotionnel aux jeunes pour les inviter à réfléchir à leur comportement sur la route
- GROUPE CIBLE** Jeunes 18-24 ans
- MEDIAS** Coup publicitaire + vidéos en ligne, jeu, e-mailing, médias sociaux



Un véritable hommage à deux jeunes victimes de la route. C'était la chanson du célèbre chanteur Ozark Henry. Il a utilisé leurs voix et en a fait une chanson émouvante.

Sur goforzero.be, vous pouviez jeter un œil dans les coulisses : le making-of, les témoignages des familles et amis et, bien sûr, regarder le clip et télécharger la chanson.



« Les voix des deux jeunes ont été le point de départ. J'ai puisé dans cette ambiance l'inspiration du son. C'est une musique en leur mémoire. J'ai ressenti une énorme responsabilité vis-à-vis de leurs proches. »

Ozark Henry

Publication du rapport sous-enregistrement

Une étude du Centre de Connaissance qui se penche sur les raisons du sous-enregistrement et qui dresse aussi une comparaison entre le nombre d'accidents officiellement repris dans la banque de données de la police et le nombre réel de blessés admis dans les hôpitaux.

Exercices de circulation 1-2-3-4 « Sûr ou dangereux ? »

Superbes illustrations couleurs en format A4 présentant des situations de circulation afin de détecter les comportements sûrs et dangereux, entièrement conçues par l'IBSR. Pour l'enseignement maternel et la première année de l'enseignement primaire.

Campagne Bob de fin d'année



La conduite sous l'influence d'alcool reste trop élevée



Poursuite de l'ancrage du concept « bobber » et renforcement de l'intention d'organiser au préalable son trajet du retour



40+ principalement masculin



Affichage le long des autoroutes et des voiries régionales, matériel POS, distribution d'éthylotests, vidéos en ligne, médias sociaux, concours



Un costume Bob pour Manneken Pis



NOTRE OBJECTIF À TOUS : ZÉRO TUÉ
GO FOR ZERO



Actions de terrain sur les marchés de Noël

Des équipes Bob ont sillonné 24 marchés de Noël avec une remorque de bicyclette remplie de bonnets de Noël.

Grand concours de connaissances sur le concept de « bobber », avec un magnifique voyage en Laponie à la clé.

- Les exploitants horeca ont pu demander des autocollants « Moi aussi, je bobbe » personnalisés, grâce au soutien de Horeca Vlaanderen, Bruxelles et Wallonie et des Brasseurs Belges.
- Assuralia a fait réaliser pour la campagne de fin d'année 10.000 rennes Bob originaux à accrocher au sapin.
- TEC et De Lijn ont distribué de nouveaux dépliants et affichettes « Moi aussi, je bobbe ».
- Le restaurant étoilé Hertog Jan bobbaît aussi avec un menu revisité sans boissons alcoolisées.
- Avec GTL, le groupement national des entreprises de taxis, nous avons mis au point Taxi Finder, une application taxi pratique qui permet

- de trouver rapidement un taxi dans son quartier.
- Grâce à une belle collaboration avec Compass Group, les invités de réceptions ont été sensibilisés par le message « bobber » sur des totems grandeur nature, de petits présentoirs de comptoir avec des dépliants et des pins Bob.
- L'UNIZO, le VOKA et l'UWE ont distribué du matériel « Moi aussi, je bobbe » pendant leurs réceptions afin de sensibiliser leurs membres à l'importance de bobber lors des réceptions de fin d'année.
- Matériel « Moi aussi, je bobbe » auprès de 100 distributeurs en boissons, grâce à la fédération belge des distributeurs de boissons (FEBED).



L'IBSR, UN ÉVENTAIL DE SERVICES

Centre de Connaissance pour la Sécurité Routière 42

Centre de Communication et de Sensibilisation 48

Centre d'Aptitude à la Conduite 54

Centre d'Essais, Formations et Conseils 65



CENTRE DE CONNAISSANCE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

une source de connaissances



Le Centre de Connaissance de l'IBSR est une source intarissable de chiffres, rapports, analyses, enquêtes, recherches,... et bien d'autres. Une équipe multidisciplinaire de 18 chercheurs et analystes génère des connaissances et développe une expertise sur à peu près toutes les facettes de la sécurité routière.

Pour mener à bien ces recherches, l'IBSR utilise à la fois des données collectées par ses soins et des données issues d'autres sources (comme les enregistrements de la police sur les accidents).

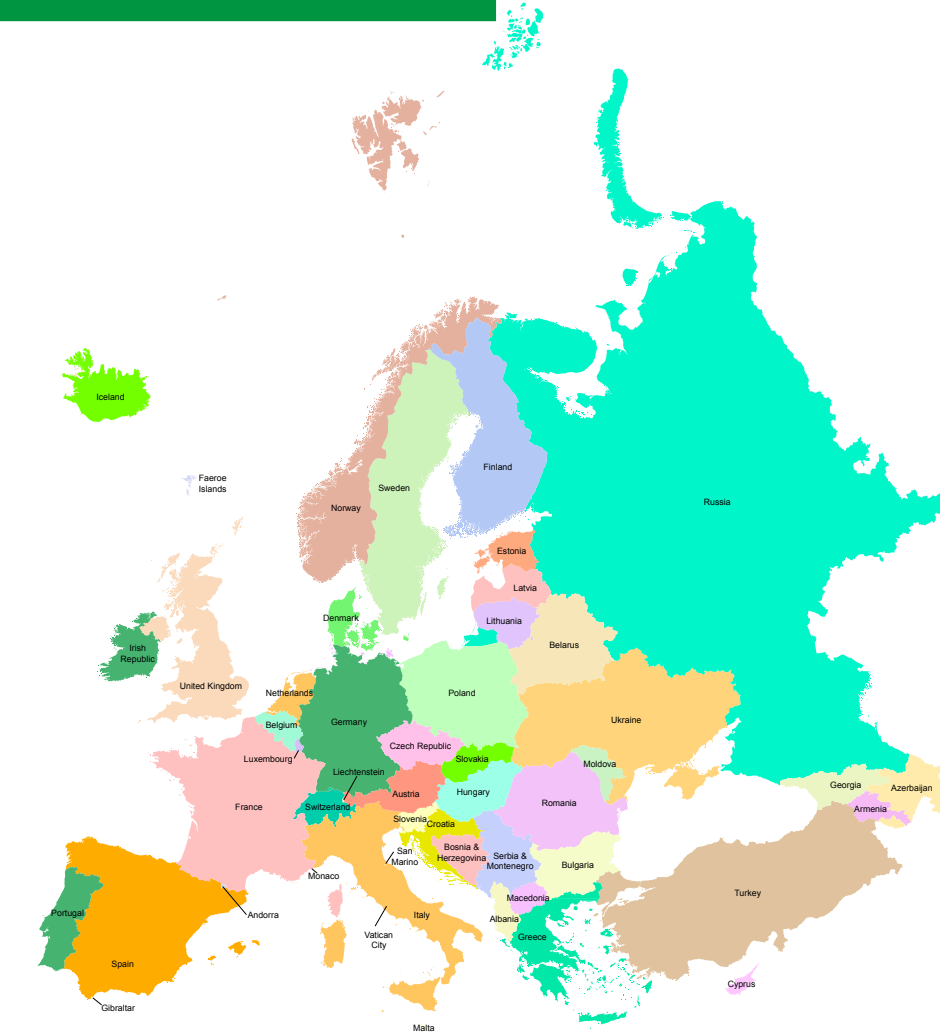
Le Centre de Connaissance possède une large gamme de méthodes de recherche. Toutes les analyses et tous les projets de recherche font systématiquement l'objet de rapports en français et en néerlandais. Depuis 2013, ils sont également résumés en anglais. Nous en communiquons les résultats lors de nombreux événements et conférences en Belgique et à l'étranger.

En 2013, nous avons finalisé deux grands projets européens couronnés de succès : Dakota et SARTRE4. Grâce à SARTRE 4 (Etude européenne des 'Social Attitudes to Road Traffic Risk' en Europe), nous avons pu comparer les attitudes et comportements auto-rapportés des usagers belges avec ceux des 18 autres pays européens (et Israël).

Pas moins de 21.280 personnes ont été interviewées en face à face. En Belgique, nous avons interrogé 600 automobilistes, 200 motards et 200 autres usagers de la route.

Il ressort des résultats que la Belgique fait encore partie, à différents égards, des plus mauvais élèves de la classe européenne.

Les liens avec des organismes de recherche et des instituts de la sécurité routière étrangers ont été renforcés et de nouveaux consortiums ont été mis sur pied pour mener des projets de recherche internationaux.



Analyses statistiques descriptives

Chaque année, l'IBSR produit des analyses des accidents de la route sur la base des statistiques officielles en matière d'accidents.

Le « Baromètre de la sécurité routière » a été réformé en profondeur. Ce baromètre réalise des analyses des accidents corporels sur la base des données provisoires de la police. Quatre baromètres ont été publiés en 2013.

Revue de la littérature

La littérature internationale est régulièrement passée au crible afin de contextualiser les résultats de nos recherches. En 2013, l'IBSR a publié une revue de la littérature sur le comportement distrait des conducteurs professionnels.

Études d'observation et mesures de comportement

En 2013, l'IBSR a poursuivi sa tradition de mesures du comportement. Il a traité les résultats des mesures de comportement nationales de fin 2012 sur le respect des limitations de vitesse, la conduite sous influence et le port de la ceinture de sécurité. En outre, le Centre de Connaissance emprunte de nouvelles voies en réalisant de nouvelles – et même uniques sur le plan international – mesures sur la vitesse des camionnettes et l'utilisation des GSM et autres accessoires en conduisant. Les résultats ne seront publiés qu'en 2014.

Enquêtes

Chaque année, l'IBSR mène différentes enquêtes sur la sécurité routière. Le traitement des données de la grande mesure d'attitude menée en 2012 était au centre du programme de travail de 2013. Vu l'ampleur de cette étude, les résul-



tats ont été publiés dans cinq rapports complémentaires. Le Centre de Connaissance a également soutenu le service de communication de l'IBSR en réalisant des mesures a priori et a posteriori des différentes campagnes et en étayant scientifiquement l'Enquête nationale d'insécurité routière.

Modélisation

En 2013, le Centre de Connaissance s'est également attelé à des analyses approfondies et à des modélisations de phénomènes complexes dans la sécurité routière. Il a étudié l'impact de la norme sociale et du risque d'être contrôlé par rapport à la conduite sous influence. Il a par ailleurs analysé le sous-enregistrement des blessés graves dans les données de la police.

Recherche sur les accidents

Dans l'attente d'une réglementation légale pour l'analyse détaillée des accidents « sur place », le Centre de Connaissance a mené diverses études sur les types d'accidents et leurs causes. Pour la première fois, l'étude MOTAC a examiné 200 accidents graves impliquant des motards.

Les études sur les accidents mortels à Bruxelles et les accidents impliquant des piétons aux carrefours ont recensé 33 types de scénarios menant à un accident.

Autres activités

Poursuite de la numérisation du centre de documentation, organisation de deux réunions de la plateforme de recherche en matière de sécurité routière (à Louvain-La-Neuve et à Bruxelles), formulation d'avis politiques sur la base de recherches scientifiques, réponse à des questions parlementaires sur la sécurité routière et organisation de formations pour la police.



Réseau des coordinateurs du trafic

Contacts étroits avec la police

L'IBSR entretient des contacts étroits avec la police, par le biais d'un réseau des coordinateurs du trafic. 620 fonctionnaires de police sont actuellement membres du réseau et ont accès au site internet, où ils peuvent télécharger toutes sortes de matériel.

Comme chaque année, trois réunions du réseau ont été organisées en 2013 par région linguistique, en collaboration avec Centrex.

Cela signifie : trois réunions, six lieux, 14 thèmes actuels et projets zonaux et 142 participants intéressés au total.

Collaboration IBSR – TISPOL : séminaire TISPOL mai 2013

Le séminaire international « TISPOL Road Safety Seminar » s'est tenu le 22 mai 2013 à Bruxelles. C'était une co-organisation entre TISPOL, la police fédérale de la route et l'IBSR.

TISPOL est le réseau européen des polices en charge de la sécurité routière. Son rôle principal est de faire diminuer le nombre de victimes sur les routes européennes.

Une des tâches pendant la présidence consiste à organiser le séminaire annuel « TISPOL Road Safety Strategy Seminar », au profit des membres des différents groupes de travail et organes TISPOL (30 nationalités).

Ces dernières années, la tradition est d'inviter les autorités, partenaires et hommes et femmes politiques du pays organisateur.



LA PAROLE EST À

Wouter Van den Berghe
Directeur du Centre de
Connaissance pour
la Sécurité Routière

Pour renforcer la sécurité routière, il faut avant tout savoir quels facteurs contribuent à l'insécurité routière. Nous avons besoin de ces notions pour prendre des mesures et des initiatives appropriées qui renforceront la sécurité routière. Le but du Centre de Connaissance est précisément d'acquiescer ces notions, par le biais de recherches et d'analyses, sur les facteurs de l'insécurité routière et participer ainsi à l'identification de solutions adaptées.

Nos recherches tiennent compte des développements internationaux et des analyses étrangères. Nous comparons nos connaissances avec celles rassemblées à l'étranger. Nous examinons également le degré de pertinence que peuvent avoir les résultats de recherches étrangères pour la Belgique.

Le Centre de Connaissance poursuit donc une vaste mission sociale. Nous veillons à ce que les recherches en matière de sécurité routière soient suffisantes et pertinentes. La force de l'IBSR réside dans le fait qu'il combine le développement des connaissances et l'application de celles-ci.

«La force de l'IBSR réside dans le fait qu'il combine le développement des connaissances et l'application de celles-ci.»



CENTRE DE COMMUNICATION ET SENSIBILISATION

notre objectif à tous : zéro tué !

Pourquoi tu roules si vite?



GO FOR ZERO
NOTRE OBJECTIF À TOUS : ZÉRO TUÉ

La Cellule Campagnes 24+
Cellule Jeunes
Studio
RP

Enquête nationale d'insécurité routière 2013

Cette année encore, une Enquête nationale d'insécurité routière visait à sonder les causes du sentiment d'insécurité dans la circulation que ressentent différents usagers de la route. Les résultats de l'enquête, qui constituent une précieuse source d'inspiration pour la politique de sécurité routière, ont donné le coup d'envoi des campagnes de communication de 2013.

Le département cherche à produire un changement de comportement auprès de différents groupes cibles d'usagers de la route. Nous visons principalement les grands « tueurs » de la circulation : la vitesse, le port de la ceinture, l'alcool au volant et la distraction. Le but ultime est de réduire au maximum le nombre de tués sur la route, à savoir « Go For Zero », notre objectif à tous : zéro tué !

Nous créons ainsi une base sociale pour une approche intégrée des causes directes d'accidents graves.

Le département de communication et de sensibilisation se compose de :

La Cellule Campagnes 24+

La cellule Campagnes 24+ assure tous les projets ciblant les vingt-quatre ans et plus.

Les campagnes sont connues du grand public grâce aux affiches le long des autoroutes et des voiries régionales. Mais ce n'est pas tout, bien au contraire ! Chaque campagne s'accompagne d'une analyse détaillée des groupes cibles concernés, grâce à des recherches et à des enquêtes, en collaboration avec le Centre de Connaissance de l'IBSR. Ensuite, nous choisissons une approche claire et ciblée, propice à une communication efficace et, in fine, à un éventuel changement de comportement.

La combinaison affiches-actions de terrain-en ligne est la plus efficace mais cela ne s'arrête pas là. En effet, nous recherchons les partenaires externes nécessaires pour participer à la diffusion du message.

Nous utilisons également nos propres canaux dans les médias sociaux, tels que Facebook, Twitter, YouTube et Google, pour soutenir chaque campagne. Le marketing en ligne nous permet d'atteindre plus directement notre groupe cible.

Le point d'orgue de la cellule 24+ reste la campagne Bob, qui a été remodelée en profondeur durant l'été 2013. Mais les campagnes ceinture et vitesse ne sont pas non plus passées inaperçues.

Cellule Jeunes

Sous le slogan « Il n'est jamais trop tôt pour commencer la sensibilisation à la sécurité routière », la cellule Éducation s'adresse aux jeunes de 0 à 16 ans. Cette cellule développe des projets, crée des outils pédagogiques et édite des publications pour offrir aux enfants et aux jeunes une formation en matière de circulation et de mobilité.

Par ailleurs, sachiez-vous que la cellule Éducation rédige également des textes pour Dauphin et Tremplin (Editions Averbode) ?

Les enseignants et les parents peuvent compter sur toute une panoplie de matériel pour sensibiliser les enfants à la sécurité routière. En outre, les membres de la cellule participent à différents projets d'organisations actives dans la prévention des jeunes. Ils sont également présents à des salons éducatifs.

Les jeunes à partir de 18 ans (18-24) font l'objet d'une approche adaptée. Musique, festivals, actions de terrain dans la vie nocturne, médias sociaux et concours en ligne offrent à cet égard de formidables outils pour approcher les jeunes. Plus que jamais, le message est Go For Zero afin de ramener à un niveau minimum le nombre de jeunes tués et victimes sur la route.

Afin d'encore mieux connaître les jeunes et leur univers, nous avons organisé une grande enquête avec le bureau d'études Trendwolves. En 2012, nous avons déjà identifié 6 archétypes de jeunes. En 2013, nous avons été encore un peu plus loin en menant une étude poussée sur les plans quantitatif et qualitatif. Comment les jeunes perçoivent-ils les dangers de la route ? Quels trajets parcourent-ils ? Quelle est leur attitude à l'égard du code de la route, de leur voiture et de leurs amis ? Grâce aux résultats de cette étude, nous pouvons cibler davantage nos travaux en 2014.



Sur le terrain

La sensibilisation ne se limite pas à une affiche ou un site internet. Elle se déroule en grande partie sur le terrain. Une campagne complète passe par un message de sensibilisation ciblé adressé aux gens, sous la forme d'un concours, d'un jeu ou d'une animation sympa. En 2013, l'équipe de terrain de l'IBSR a organisé plus de 350 actions, qui ont permis de sensibiliser des milliers de personnes en face à face.

Studio

Un graphiste interne est responsable de la mise en page de toutes sortes de publications, dont ce rapport annuel.

La conversation en ligne devient de plus en plus importante et relève aussi des tâches du studio.



RP

L'IBSR sous la loupe

La sécurité routière est un sujet qui intéresse au plus haut point l'opinion publique et qui, par conséquent, fait souvent l'objet d'une attention toute particulière de la part des médias. Les journalistes de la presse écrite et orale régionale, nationale et internationale contactent quotidiennement les porte-parole de l'IBSR pour collecter des informations et obtenir des points de vue spécifiques. Les personnes chargées de la communication dans la presse ne donnent pas seulement des interviews, elles participent également à des émissions radio et TV.

En 2013, près de 25 communiqués de presse ont été publiés sur nos campagnes de grande envergure, mais aussi sur les résultats de nos études (causes des accidents de motos, pneus hiver, etc.) et sur le baromètre de la sécurité routière, etc. Près d'une dizaine de conférences de presse ont, par ailleurs, été organisées afin de donner une dimension supplémentaire aux sujets d'importance. Parallèlement à cela, les porte-parole de l'IBSR utilisent Twitter, de façon complémentaire, pour diffuser des informations ou pour interagir avec les journalistes et le public.

L'IBSR dispose également de trois émissions TV : « Kijk Uit » du côté néerlandophone et « Contacts » et « Go For Zero » du côté francophone. Les deux premières sont le fruit d'une collaboration entre l'IBSR et la Police Fédérale. Quant à l'émission Go For Zero sur RTL-TVI, elle a fait l'objet de quelques modifications lors de sa remise à l'antenne au cours du dernier trimestre, l'objectif étant de la rendre encore plus interactive.



LA PAROLE EST À

Kris Verbeeck
Directeur Marketing et
Communication
Senior Strategic Consultant

Quand nous interrogeons des personnes extérieures sur ce que leur évoque le service de communication de l'IBSR, tout le monde pense immédiatement aux affiches le long des routes. Mais ces affiches ne représentent qu'une petite partie d'une campagne. Nous sommes tellement plus qu'une affiche.

Pour chaque campagne, nous travaillons en interaction avec le citoyen. Cette année, nous avons organisé notre deuxième enquête nationale d'insécurité routière. Il s'agit d'un questionnaire soumis à 2.100 personnes pour savoir dans quelles situations elles ne se sentent pas en sécurité dans le trafic. Les résultats de cette enquête, ainsi que la contribution de notre Centre de Connaissance, forment la base idéale pour définir les thèmes de nos campagnes.

Quand nous parlons de communication et de sensibilisation, il s'agit en grande partie de changer les comportements. Dans cette optique, nous appliquons une triple formule :

- 1) indiquer clairement qu'il s'agit d'un problème social.
- 2) traduire une vision et un objectif pour appréhender ce problème.
- 3) proposer des repères pour résoudre ensemble le problème.

La multiplication de ces trois paramètres doit ensuite dépasser la résistance de la population à l'amorce d'un changement. Ces campagnes ne pourraient voir le jour sans la solide expertise des collaborateurs de la cellule Communication.

Outre nos propres campagnes, nous coordonnons également des projets de communication externes. En 2013, la campagne vitesse de la Région de Bruxelles-Capitale en est un bel exemple.

Avec l'IBSR, nous voulons continuer à diffuser à l'avenir notre expertise, ouvrir la porte à de nouvelles collaborations et renforcer encore les liens existants.

« Une campagne, c'est plus qu'une affiche le long de l'autoroute... »



CENTRE D'APTITUDE À LA CONDUITE

en sécurité sur la route

CARA
Driver Improvement
Examens de réintégration

CARA

Reprendre la route en toute mobilité et sécurité

Après une orientation médicale ou psychologique, des personnes s'adressent au CARA pour examiner si elles sont encore aptes à conduire. Cette évaluation de l'aptitude à la conduite représente 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.

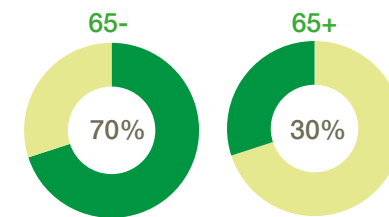
Le CARA ne se charge ni de la délivrance des permis de conduire ni de leur retrait, mais délivre des certificats d'aptitude à la conduite, dont les services compétents peuvent se servir pour adapter les permis de conduire.

En lien avec la décision d'aptitude à la conduite, 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.



2010	2011	2012	2013
5155	5232	5227	6063

NOMBRE DE DOSSIERS



ÂGE DES CANDIDATS



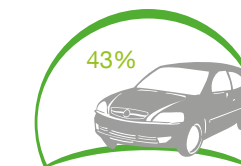
2010	2011	2012	2013
1547	1713	1315	1595

VISITES MÉDICALES

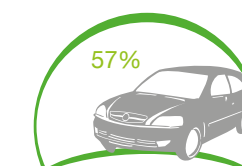


2010	2011	2012	2013
717	874	1056	1021

AVIS PSYCHOLOGIQUES



IBSR



antenne mobile

TESTS DE CONDUITE PRATIQUES



parce que ...

nous avons testé le mardi 3 juillet l'aptitude à la conduite de notre fille et...

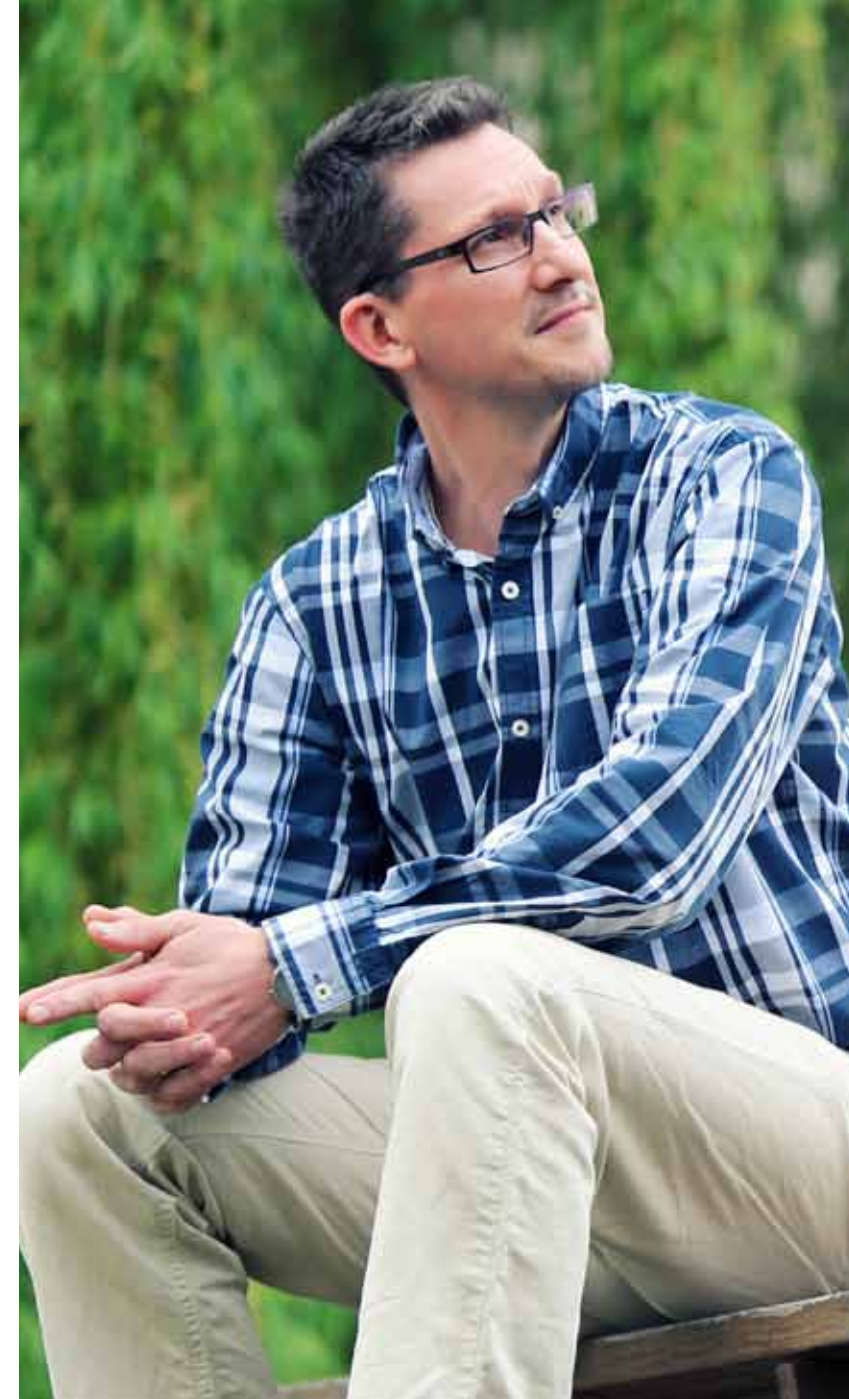
... nous avons été reçus très aimablement

... la dame qui est venue chercher notre fille était très calme et aimable

... le monsieur qui l'a ramenée a très bien décrit les raisons pour lesquelles elle ne pouvait pas apprendre à conduire

... cela reste malgré tout un bon souvenir pour elle « parce qu'elle a pu réellement conduire une voiture ».

Merci à tous, vous faites vraiment un EXCELLENT travail.



LA PAROLE EST À

Mark Tant
Responsable du CARA

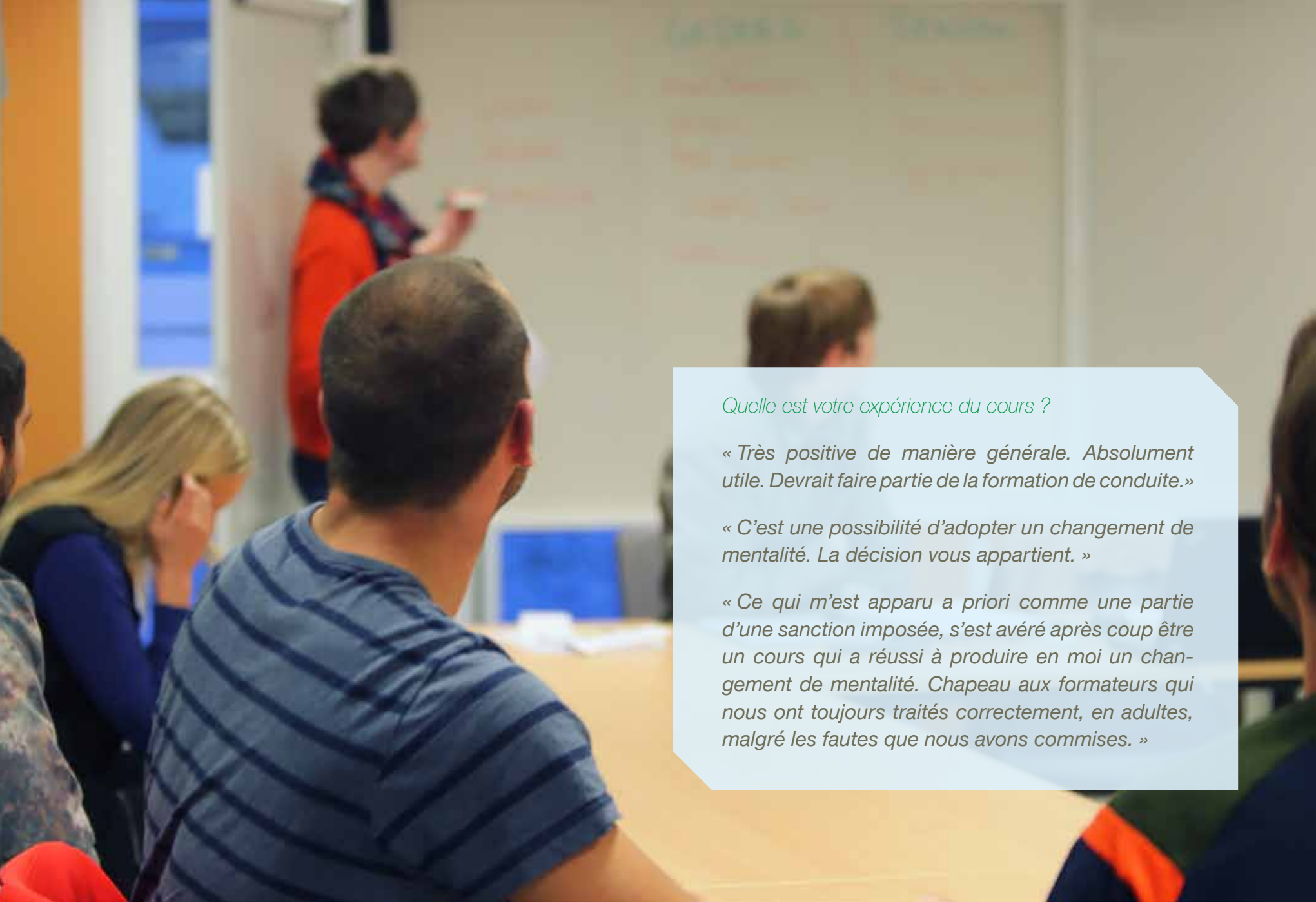
CARA signifie littéralement « Centre d'Adaptation à la Route pour Automobilistes handicapés ». Mais c'est sa dénomination initiale. Aujourd'hui, le CARA fait bien plus que cela !

Le CARA n'est pas qu'une question de sécurité routière, c'est aussi une affaire de mobilité. Nous évaluons si les personnes sont médicalement aptes à conduire ou reconduire. Notre lien avec la sécurité routière est de s'assurer que chaque conducteur puisse prendre part au trafic en toute sécurité.

Une personne est orientée vers le CARA après un problème médical, par exemple si elle souffre de troubles visuels, de l'attention ou de l'estimation après une hémorragie cérébrale. Mais il y a aussi beaucoup de personnes porteuses d'un handicap physique qui souhaitent prendre part à la circulation.

Le CARA examine si ce problème médical peut être résolu à l'aide d'un examen médical, psychologique et pratique. Il revient au CARA d'évaluer si ces personnes sont encore aptes à conduire. La solution peut résider dans l'adaptation du véhicule ou une restriction de son utilisation. C'est tout profit pour la mobilité et la sécurité routière.

« Nous évaluons si les personnes avec des limitations fonctionnelles peuvent, en tant que conducteur, prendre part au trafic en toute sécurité. »



Quelle est votre expérience du cours ?

« Très positive de manière générale. Absolument utile. Devrait faire partie de la formation de conduite. »

« C'est une possibilité d'adopter un changement de mentalité. La décision vous appartient. »

« Ce qui m'est apparu a priori comme une partie d'une sanction imposée, s'est avéré après coup être un cours qui a réussi à produire en moi un changement de mentalité. Chapeau aux formateurs qui nous ont toujours traités correctement, en adultes, malgré les fautes que nous avons commises. »

Driver Improvement

Lutter contre la récidive

Le centre Driver Improvement est composé de différents projets didactiques et psycho-éducatifs destinés aux contrevenants :

Projet éducation « mesures alternatives »

Ce projet national, 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 uniquement organisé dans cet arrondissement judiciaire.
- un module « Jeunes conducteurs ». 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.

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

- Cours théorique avec une partie pratique sur la voie publique et sur un parcours. Ce cours est payant et donné dans les arrondissements judiciaires de Malines, Tournai, Louvain et Mons.
- 43 cours pour 457 participants à « La vitesse : prenons le temps d'y réfléchir ».



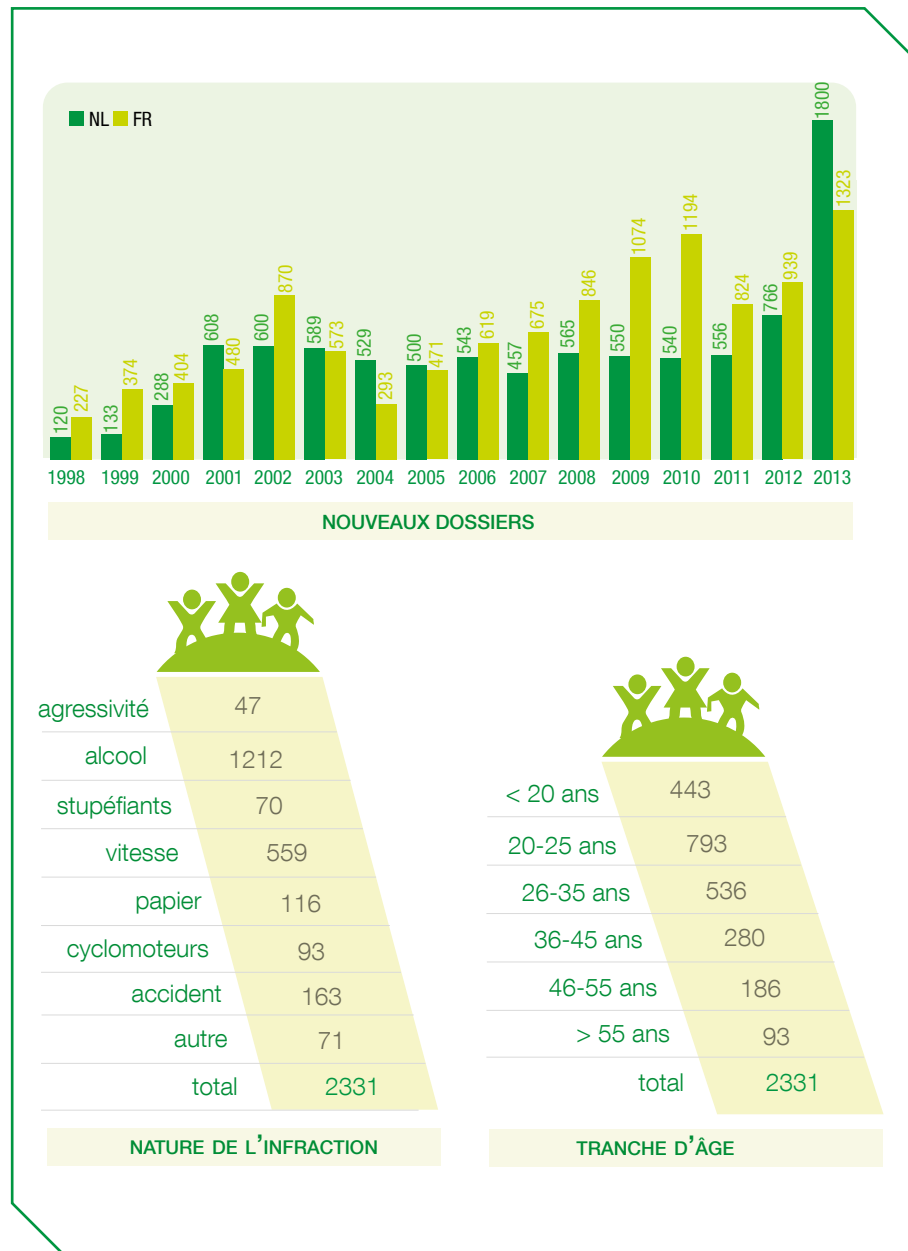
En 2013, nous avons reçu au total 2.331 nouveaux dossiers des différentes maisons de justice. Il s'agit d'une hausse de près de 30% par rapport à 2012, observée tant au nord qu'au sud du pays.

Motif d'orientation

Si l'on ventile en pourcentage les motifs d'orientation, on constate qu'il est question, pour plus de la moitié des dossiers, de conduite sous influence (alcool 52% + stupéfiants 3%). Un dossier sur quatre est le résultat d'un grand excès de vitesse. Toutes les autres infractions ou délits sont relativement rares (<10% du nombre total de dossiers).

Pour un dossier sur trois (33%) dont le motif d'orientation est essentiellement la conduite sous l'influence d'alcool, cette intoxication ou état d'ébriété a été constaté dans le cadre d'un accident.

Dans les dossiers impliquant un accident, la majorité des accidents n'ont occasionné que des dommages au véhicule (76%) et, dans un dossier sur cinq (22%), il y avait au moins une personne blessée. Dans 2% de ces accidents, on recensait également une personne tuée.



LA PAROLE EST À

Ludo Kluppels
Responsable
Driver Improvement

Avec les cours Driver Improvement, nous essayons de limiter au maximum les cas de récidive. Et ça marche ! Les faits le démontrent. Nous savons que les personnes qui commettent souvent des infractions sont aussi plus souvent impliquées dans un accident. En sensibilisant ces personnes à l'importance d'un comportement plus sûr, 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. À cet égard, la conduite défensive livre un message important.

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.

« La circulation est surtout un fait social... »

Examens de réintégration

Un bon encadrement

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

Le service Examens de réintégration se compose de 12 psychologues, 17 médecins indépendants et 2 collaborateurs de secrétariat. L'IBSR possède plusieurs sites d'examens en Belgique. En 2013, 5.009 dossiers ont été traités.

Vers une prestation de services optimale

En 2013, le service Examens de réintégration a obtenu le certificat ISO 9001. Cette norme garantit la qualité du fonctionnement à l'aide d'un manuel de qualité décrivant la marche à suivre. Un bel effort de tous les collègues récompensé par un beau résultat.

Collaboration avec l'université de Gand

En 2013, le service Examens de réintégration a collaboré étroitement avec l'université de Gand au doctorat de M. Thomas Maenhout. Ce dernier a concentré sa recherche sur les dossiers d'Examens de réintégration et a défini un indice pouvant prédire la récidive sur la base d'une série de paramètres biomédicaux.

Recherches internes

Le Centre de Connaissance de l'IBSR a également mené des recherches sur les conducteurs condamnés à une déchéance du droit de conduire, assortie d'examens de réintégration auprès de l'IBSR. Il s'agissait de brosser un portrait général de ce groupe de conducteurs. L'analyse de 1.693 dossiers a livré des informations sur les caractéristiques sociodémographiques des candidats, les faits pour lesquels ils ont été condamnés, les sanctions qu'ils se sont vu infliger et le déroulement de leur examen de réintégration. L'étude complète ne sera publiée qu'en 2014.

Programme d'encadrement alcolock

L'IBSR est la seule organisation à avoir été reconnue, en 2012, comme organisme d'encadrement pour l'alcolock par le SPF Mobilité et Transports (arrêté royal du 26 novembre 2010). Au cours de ce programme, les personnes condamnées à la déchéance du droit de conduire apprennent comment reconduire en toute sécurité.

Le programme est composé d'entretiens individuels de guidance et de formations liées à l'utilisation de l'appareil alcolock, aux risques et aux conséquences de la conduite sous influence, à l'assimilation et l'élimination de l'alcool dans l'haleine, ainsi qu'aux intentions et stratégies pour continuer à dissocier la conduite de la consommation d'alcool après le retrait de l'appareil.

En septembre 2013, l'IBSR a pu accueillir le premier candidat.

5.009

L'IBSR a effectué 5.009 examens médicaux et/ou psychologiques après désignation par le Ministère public.

3.795

3.795 déclarations d'aptitude à la conduite avec une durée de validité illimitée ont été délivrées.

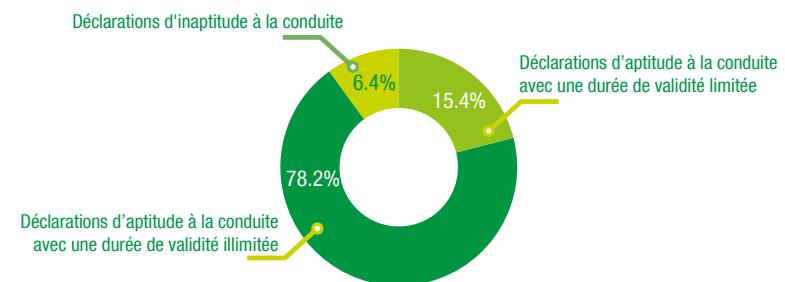
748

748 déclarations d'aptitude à la conduite avec une durée de validité limitée ont été délivrées.

311

311 déclarations d'inaptitude à la conduite ont été délivrées.

EXAMENS D'APTITUDE À LA CONDUITE



DÉCLARATIONS D'APTITUDE À LA CONDUITE

«Mon attitude à l'égard de l'alcool au volant a totalement changé.»

Citation d'un participant à un examen de réintégration



CENTRE D'ESSAIS, FORMATIONS ET CONSEILS

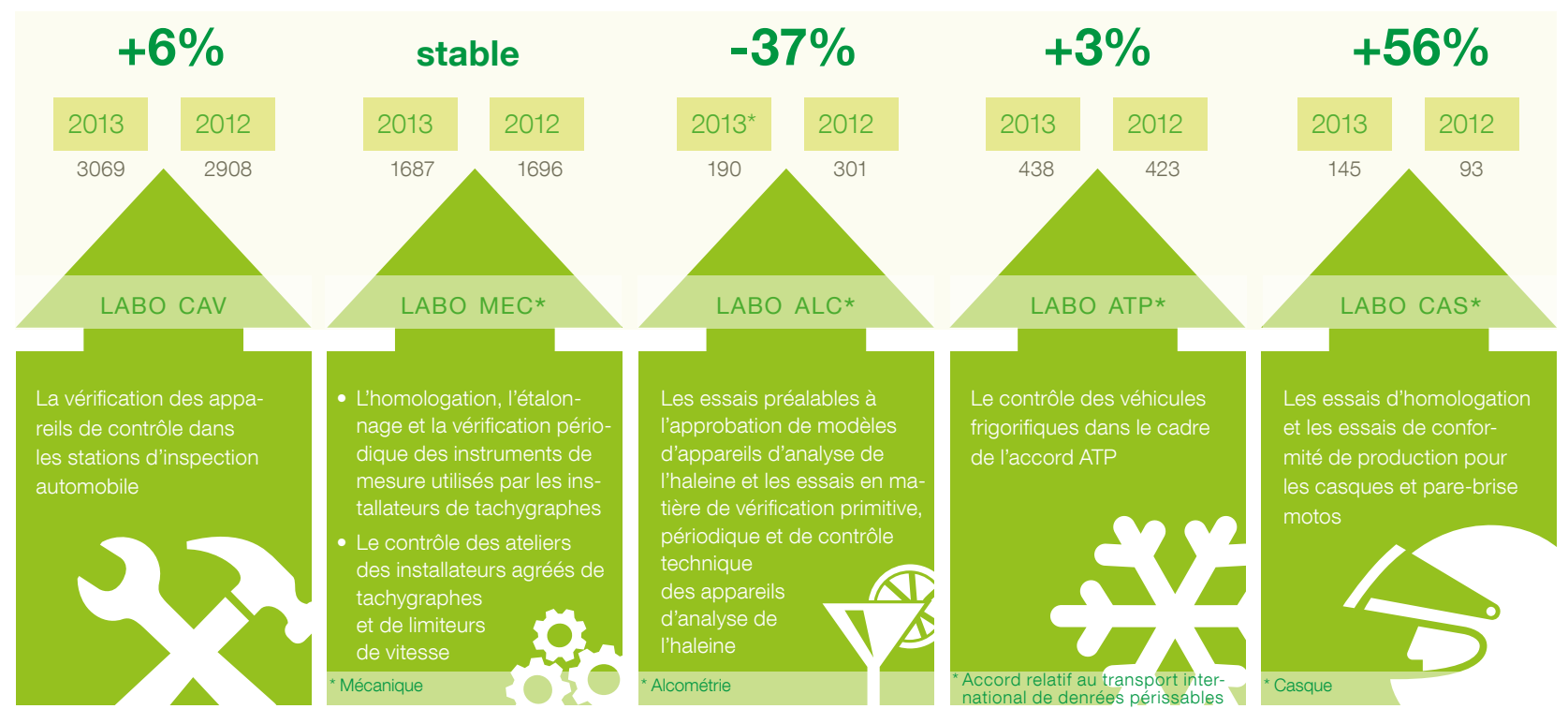
mesurer et savoir

Département technique

Nos propres labos à l'IBSR...

Département technique
Mobilité et infrastructure
RoadSafety@Work

L'IBSR dispose de 5 laboratoires qui procèdent à des analyses en profondeur.



* (comprend uniquement les dossiers de revérification)

Vers une prestation de services optimale

En 2013, nos labos ont également travaillé en vue d'améliorer les services et d'apporter des innovations :

Labo CAV

Les procédures de travail ont été simplifiées selon le principe « lean ». Pour chaque mission, la liste de synthèse (tous les appareils de la station) a été mise à jour par le responsable des stations en vue du déroulement optimal de la mission.

Labo MEC

Les procédures de travail ont été simplifiées selon le principe « lean ». Résultat : la gestion de ces procédures demande moins de temps.

Labo ALC

Le nombre total de dossiers de revérification a baissé, par contre le nombre total de dossiers de nouvelles homologations a sensiblement augmenté. Au sein du Labo ALC également, les procédures de travail ont été simplifiées selon le principe « lean ».

Labo ATP

Points de contrôle externes ATP supplémentaires (région de Liège et Charleroi) en vigueur depuis mai 2013 et contrôles ATP au niveau régional.

Labo CAS

Le nombre de dossiers a fortement augmenté grâce au nouveau développement de produits du client Nexxpro notamment et au redressement du marché. Une étude comparative menée entre 7 labos européens a permis de confirmer le haut niveau de qualité du labo CAS. Les procédures de travail ont été simplifiées selon le principe « lean ». En 2013, le labo a pratiqué 7 homologations de casques + 5 homologations de pare-brise.

Le département technique a été très actif en 2013 dans la deuxième phase du projet européen HeERO. La Belgique veut mettre en place et tester les infrastructures nécessaires pour soutenir le système paneuropéen eCall et le tester pour les camions et les motos.



Mobilité et Infrastructure

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

Assistance technique aux autorités

Les conseillers de la cellule formulent des avis et recommandations indépendants aux responsables politiques et aux gestionnaires des voiries publiques.

Recherche et amélioration des connaissances

La recherche contribue à approfondir les connaissances et à étayer les avis et recommandations destinés aux intermédiaires ou groupes cibles.

Diffusion et échange de connaissances

Via des publications, des exposés lors de colloques et de journées d'étude et via des formations, la cellule présente les normes et nouvelles manières d'aménager les espaces publics.

Collaboration

Différents services publics, niveaux décisionnels et institutions de tout le pays font appel à la cellule. Celle-ci travaille tant pour le pouvoir fédéral que pour les trois Régions et les communes. L'objectif reste toujours le même : mettre nos connaissances au service de la sécurité routière. La cellule reçoit également de plus en plus souvent des demandes de collaboration et de formation en provenance de l'étranger.

Code de la route

Reprise du site code-de-la-route.be et révision du contenu.

Dans le cadre de la convention avec l'Administration wallonne, l'IBSR a :

- réalisé le guide méthodologique « Les sites partagés bus-vélo ».
- accompagné les communes pilotes Wallonie cyclable dans l'élaboration des projets d'aménagement d'infrastructures cyclables.
- travaillé, en collaboration avec le Fietsersbond, à la définition de critères d'évaluation d'itinéraires cyclables au moyen du vélo mesureur.
- entamé l'évaluation des bandes cyclables suggérées et de leur valeur ajoutée en tant qu'aménagement cyclable.
- participé à l'encadrement des ateliers destinés aux communes pilotes Wallonie cyclable.

Dans le cadre de différentes conventions avec Bruxelles Mobilité, l'IBSR a :

- réalisé une étude sur la sécurité des cyclistes dans les sens uniques limités, par l'analyse détaillée de 992 accidents de cyclistes qui se sont produits en Région de Bruxelles-Capitale.
- mené des inspections de terrain et réalisé des fiches de principes d'aménagements dans le cadre du groupe de travail « traversées piétonnes de voies de tram », en collaboration avec Bruxelles Mobilité et la STIB.



Le département est également actif en Flandre et garantit :

- une réponse utile aux questions pratiques des autorités communales et des zones de police.
- la sécurisation proactive des infrastructures routières par la réalisation d'audits et d'inspections de sécurité routière.
- une implication active dans les Commissions provinciales Sécurité routière.
- l'élargissement du niveau de connaissance du public et des futurs spécialistes de la circulation en donnant des conférences et des formations sur toutes sortes de questions liées à la sécurité routière.
- la recherche scientifique pour étayer ses avis.
- diverses publications pour diffuser son expertise.
- la mise à disposition de connaissances et d'expériences d'autres organisations pour soutenir leurs projets de sécurité routière sur le plan du contenu. Un bel exemple en est la campagne pour un trajet domicile-travail en sécurité dans la zone portuaire d'Anvers.
- l'accompagnement d'étudiants pour leur mémoire et leurs examens (HITEK, KUL et UAnvers).

RoadSafety@Work

La sécurité routière dans le monde de l'entreprise

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

- Diagnostic des risques : l'analyse et l'inventaire d'une série d'indicateurs pour déterminer quels éléments jouent un rôle dans les accidents.
- Ateliers : 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.
- Audits et inspections de sécurité routière des infrastructures situées sur le site de l'entreprise et dans son environnement.
- Campagnes de sensibilisation : la mise à disposition d'outils de communication : brochures, affiches, articles dans les journaux de l'entreprise, etc.

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

En 2013, 55 événements d'entreprise et 80 ateliers ont été organisés.

Sur le site internet de l'IBSR, les entreprises ont pu trouver toutes sortes de trucs et astuces pour faire bobber leur personnel, acheter de chouettes articles Bob via la boutique en ligne ou réserver une action de sensibilisation. En 2013, RoadSafety@Work a reçu le label de qualification professionnelle pour ses modules « Temps de conduite et de repos en combinaison avec un tachygraphe » et « Sécurité du chargement ».

L'IBSR a également signé un protocole d'accord concernant la sécurité du trajet domicile-travail dans la zone portuaire d'Anvers, dans le but de créer une plateforme de communication accompagnée de matériel de promotion pour la sensibilisation à l'utilisation sûre du vélo dans et autour du port. Toutes les entreprises de la zone portuaire d'Anvers peuvent y souscrire.

LA PAROLE EST À

Jean-François Gaillet
Directeur du Centre d'Essais,
Formations et Conseils

Jean-François Gaillet joue clairement la carte de la technologie et de l'innovation, qui ne cessera de gagner en importance dans le domaine de la sécurité routière.

De plus en plus de constructeurs automobiles créent de nouveaux systèmes qui ne font que contribuer à la sécurité routière : détection de distraction dans le véhicule au moyen de systèmes d'eyetracking, balayage de l'environnement direct avec un système d'arrêt automatique en cas d'obstacle, etc. Les voitures qui rouleront presque en pilote automatique ne sont plus une utopie. L'avenir appartient aux technologies et innovations de prévention des accidents. Il revient à l'IBSR d'analyser et d'évaluer ces nouvelles possibilités avec les constructeurs.

L'infrastructure n'est pas non plus en reste d'innovations, avec par exemple des carrefours équipés de signaux supplémentaires et d'un éclairage LED indiquant l'arrivée d'un usager de la route. Contrôles des trajets, Weight in Motion, monitoring du trafic,... toutes ces belles applications permettront d'anticiper de plus en plus de problèmes de circulation et d'accidents. Grâce à l'E-call, les services de secours peuvent même être avertis automatiquement, avec communication de la position GPS. Cette technique permet d'éviter des accidents secondaires en avertissant les autres automobilistes.

La technologie se mettra au service de la sécurité routière.

Le défi du département sera dès lors d'avoir une connaissance approfondie de toutes les innovations en matière de construction automobile et d'infrastructure par rapport à la sécurité routière et de devenir un interlocuteur à part entière pour les partenaires, les entreprises et les autorités.

« Le défi sera dès lors d'avoir une connaissance approfondie de toutes les innovations et de devenir un interlocuteur... »





ORGANISATION

L'IBSR en tant qu'employeur 74

Bilan financier 77

Diffusion et partage d'expertise 78

Conseil d'administration 100

« Le développement des talents occupe une place essentielle dans la vision d'avenir de l'IBSR : nos services de qualité reposent sur des collaborateurs compétents et expérimentés. »

Sofie Questier – Directrice des Ressources humaines



L'IBSR EN TANT QU'EMPLOYEUR

Une politique équilibrée

Les Ressources humaines soutiennent le parcours de changement via une politique stratégique et professionnelle, visant à attirer et à développer les talents. Quelques initiatives en 2013 :

ISO

- Les RH ont cartographié les processus suivant la méthode ISO.
- ISO 39001 : suivi des amendes et des accidents de la route : nous prévoyons un entretien après un accident de la circulation.

CCT 90

En concertation avec la délégation syndicale, l'IBSR a déposé une CCT 90 en 2013. La CCT 90 entend faire collaborer tous les travailleurs à la réalisation des objectifs collectifs et en dégager un bonus fiscalement intéressant.

Deux objectifs ont été formulés début 2013, avec une sensibilisation active au cours de l'année sur les deux thèmes suivants :

- Diminution de l'achat de papier blanc standard, avec un objectif d'achat maximum de 720.000 feuilles. Cet objectif a été atteint haut la main. La consommation de papier a diminué de façon spectaculaire en 2013. Pour 840.000 feuilles de papier consommées en 2012, il n'y en avait plus que 480.000 en 2013.

- Maximum 64% des travailleurs absents un ou plusieurs jours en 2013 pour cause de maladie. Cet objectif n'a été que partiellement atteint. En 2013, 67% des travailleurs ont été absents pour cause de maladie. L'IBSR poursuivra la sensibilisation dans les prochaines années et considérera l'absentéisme comme un indicateur de la bonne santé de l'IBSR.

Formations – Talents clés

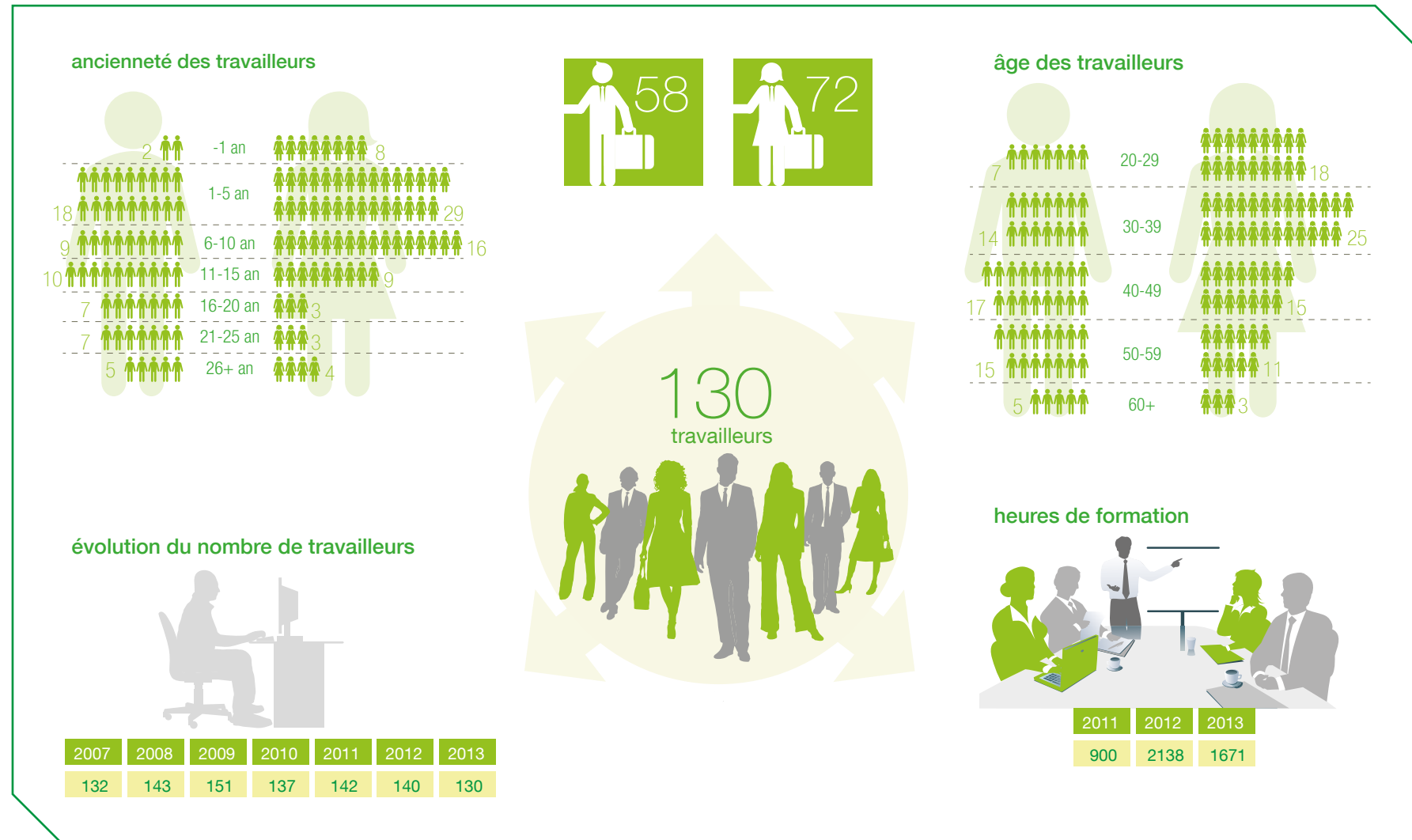
L'un des piliers stratégiques de l'IBSR est le « développement de l'expertise ». En 2013, tous les collaborateurs ont été invités à découvrir leurs « talents clés ». Les talents sont en effet le fondement sur lequel se développent les compétences. Les talents sont l'aptitude naturelle, l'ensemble de vos caractéristiques fortes et moins fortes et donc les possibilités dont vous disposez. En travaillant avec vos talents clés, vous êtes en mesure d'exceller !

Tous les collaborateurs ont suivi un atelier « Découvrez vos talents clés », sous la houlette de coaches en talents clés de l'entreprise Trajectum. Une trentaine de collaborateurs en ont profité pour ensuite réfléchir, lors d'une séance de coaching individuel, à la manière de faire davantage appel à leurs talents clés et à leur impact sur leur fonction et leur fonctionnement.

Development du leadership

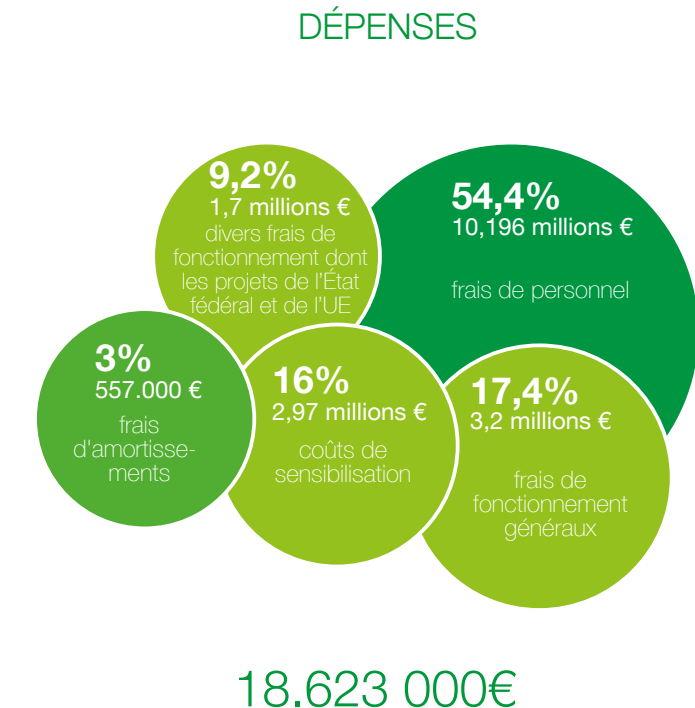
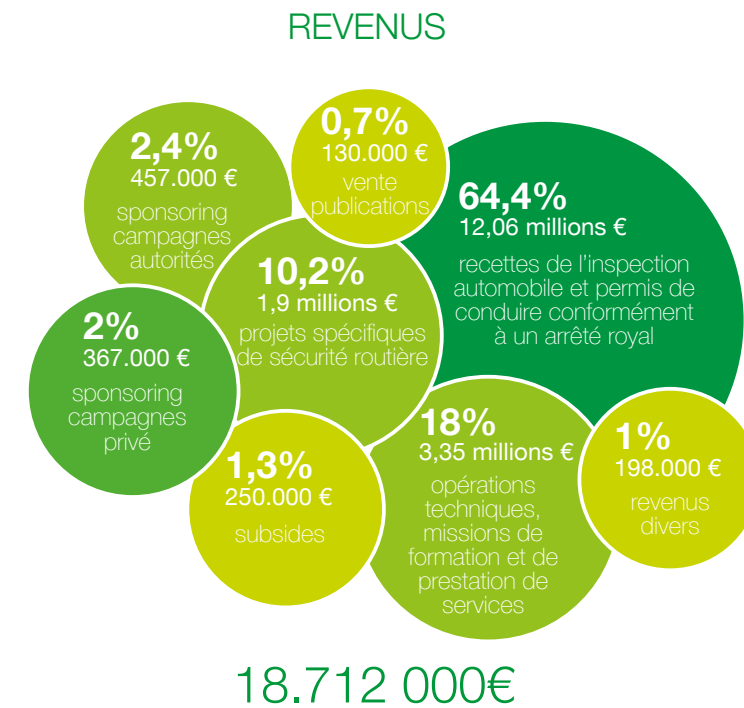
Le leadership est essentiel dans notre parcours de changement. Nous avons lancé en 2012 un « Leadership Development Program », avec des ateliers adaptés aux besoins de nos dirigeants et de l'organisation. En 2013, nous nous sommes penchés davantage sur l'aspect du « change & leadership ». Les dirigeants ont découvert leur propre style de leadership et ont appris à coacher avec le modèle de coaching GROW.

Le personnel 2013 en quelques chiffres clés



BILAN FINANCIER

L'année 2013 s'est clôturée avec un bon résultat financier. L'IBSR est une association sans but lucratif (asbl), mais un résultat positif est toujours important afin de pouvoir investir dans des projets novateurs destinés à l'amélioration de la qualité. L'IBSR travaille sur la base d'un suivi mensuel des coûts et revenus.



DIFFUSION D'EXPERTISE

Conférenciers invités

CENTRE DE CONNAISSANCE

Meesmann, U. (2013). *Impact of social norms and police checks on driving under the influence of alcohol (DUI)*. Présentation le 22 mai. TISPOL – Bruxelles, Belgique.

Meesmann, U. (2013). *Impact de la norme sociale et du risque d'être contrôlé sur la conduite sous influence d'alcool*. Présentation le 13 décembre 2013. Plateforme de recherche en matière de sécurité routière. IBSR – Bruxelles, Belgique.

Meesmann, U. (2013). *Main results and recommendations on Driver Rehabilitation. Workshop on EU legal framework and best practices on fighting drug use in traffic*. Présentation le 20 mars 2013. TAIEX – Split, Croatie.

Riguelle, F. (2013). *Mesure de comportement vitesse de l'IBSR*. Présenté le 23 mai 2013. Plateforme de recherche en matière de sécurité routière. IBSR – Bruxelles, Belgique.

Roynard, M. (2013). *Sécurité des enfants en voiture*. Présenté le 26 avril 2013.

Roynard, M., Et al. (2013). *Les enfants belges en voiture: le bilan en 2011*. Montréal, Québec / Canada : 23e conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière.

Roynard, M., Martensen, H. (2013). *Motac: Motorcycle accident causation*. Présenté lors de la Journée nationale 2RM (organisée par IFSTTAR), 15-16 octobre 2013 – Lyon, France.

Silverans, P. (2013). *Belgium's alcohol interlock program for offenders*. Présenté lors de Fit to drive 2013. 7e congrès international des experts du trafic.



MOBILITÉ

- *Cyclists safety and "limited one-way" streets in Brussels*. Conférence Velo-City 2013, Vienne, 13 juin 2013.
- *Développer une politique cyclable communale*. Salon des Mandataires, Marche-en-Famenne, 7 février 2013.
- *Traversées piétonnes de voies de tram : de l'inspection de sécurité routière à la définition de solutions types*. Congrès belge de la route, Liège, 11 septembre 2013 (avec F. Godart de Bruxelles Mobilité).
- *Formation Manager vélo*. Région de Bruxelles-Capitale : Sécurité des cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale, 23 mai et 20 juin 2013.
- *Tous vélo actifs*. Jambes, 29 novembre 2013.
- Rencontre du Réseau RUES (réseau international francophone pour une mobilité urbaine conviviale et sûre) dans le Grand Zurich du 15 au 17 mai 2013.
- Voyage d'étude du Réseau CEM (Conseiller en Mobilité de Wallonie) à Metz le 25 octobre 2013.
- Réunion d'experts vélo électrique, organisé par Groen, 17 juin 2013.

CARA

Présence au salon REVA.

Formations pour des tiers

COMMUNICATION - JEUNES

La cellule Jeunes a donné 17 formations en 2013, la plupart à des enseignants, mais aussi à des policiers et des artistes.

Belinda Demattia - Anne-Valérie De Barba - Bénédicte Vereecke - Liesje Pauwels - Jan Vandaele

- Formation police « Sécurité Routière : prévention destinée aux enfants, aux jeunes et aux parents dans la circulation ». Module 1 : Enfants et jeunes 0-24 dans la circulation.
- Participation à la Table ronde « Jeunes conducteurs et sécurité routière », Wandre.
- Formation de l'équipe de jeunes qui travaillent sur les actions Go For Zero Driver.
- 2 formations brevet piéton (enseignement fondamental).
- 2 formations enfant piéton (enseignement fondamental).
- 2 formations sur les enfants et les jeunes pour des policiers.
- 1 formation sur les dispositifs de retenue pour enfants pour des policiers.
- 10 formations sur le code de la route cycliste pour un total de 160 enseignants.
- 1 formation jeu Optimove sur la journée du SMS de la Fondation flamande du trafic (VSV).
- Académie de la mobilité (formation VSV).
- Jury de la mobilité 2013 Gouvernement flamand.



MOBILITÉ

Benoit Dupriez

- Formation Cema, Région de Bruxelles-Capitale, module 5 : Infrastructure et sécurité routière, 9 septembre 2013.
- Formation Cema, Région de Bruxelles-Capitale, module 7 : méthode des tests avant-après, 7 novembre 2013.
- Formation Manager vélo, Région de Bruxelles-Capitale : Sécurité des cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale, 23 mai et 20 juin 2013.

Marc Broeckaert

- Professeur invité pour « Verkeers- en Vervoerbeleid op federaal en Europees niveau » dans le cadre de la formation « Verkeerskunde » de l'HITEK à Courtrai.
- Accompagnement de deux étudiants qui réalisent leur travail de fin d'études à l'HITEK.
- Participation au jury des mémoires pour un étudiant en « Verkeerskunde » de l'UHasselt.
- Accompagnement de 2 étudiants dans la préparation d'un examen (KUL et UAnvers).

CENTRE DE CONNAISSANCE

Formations à la police - Myriam Adriaenssen

En 2013, l'IBSR a commencé à organiser des formations de sécurité routière pour les fonctionnaires de police. L'approche de l'insécurité routière présente de multiples facettes qui évoluent sans cesse. Nous sommes convaincus que nos formations peuvent contribuer à accroître les connaissances en matière de sécurité routière et amèneront de meilleures pratiques sur le terrain.

Nous espérons ainsi contribuer à la pratique réelle par des missions de consultation (en cas d'adaptation des infrastructures), l'amélioration de l'efficacité des contrôles, l'interprétation et l'analyse de nos données chiffrées et des principes de communication envers des groupes cibles spécifiques.

En 2013, 17 journées de formation ont été organisées avec les thèmes suivants :

- Aptitude à la conduite, Politique de sécurité routière dans le contexte policier, Conduite sous influence.
- Impact de l'infrastructure routière sur la sécurité routière et rôle que peut jouer la police dans ce domaine.
- Vitesse, Comment les statistiques contribuent-elles à une politique qualitative, Sécurité routière passive.
- Prévention destinée aux enfants, aux jeunes et aux parents dans la circulation, Prévention destinée aux seniors dans la circulation.

185 fonctionnaires de police ont suivi une ou plusieurs de ces formations.

DRUID Project – main outcomes - Uta Meesmann

Présentation pour une délégation irlandaise d'experts de la sécurité routière issus du monde politique et scientifique le 18 avril 2013. SPF Mobilité – Bruxelles, Belgique. Publications de l'IBSR et participation à des publications scientifiques



Rapports

CENTRE DE CONNAISSANCE

Carpentier A. & Nuyttens N. (2013). *Rapport annuel Sécurité routière 2011 : Analyse d'indicateurs de la sécurité routière en Flandre jusqu'en 2011*. Steunpunt Verkeersveiligheid & Institut Belge pour la Sécurité Routière.

Focant, N. (2013). *Accidents mortels dans la Région de Bruxelles-Capitale en 2008-2009. Scénarios types*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Focant, N. (2013). *Analyse statistique des accidents de la route 2011*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Focant, N. (2013). *Analyse statistique des accidents de la route avec tués ou blessés enregistrés en 2012*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Martensen, H. & Roynard, M. (2013). *Motac – Motorcycle accident causation. Analyse approfondie des accidents graves et mortels impliquant des motocyclistes*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Meesmann, U. & Opendakker, E. (2013). *Comportements détournant l'attention chez les conducteurs professionnels*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Meesmann, U., Martensen, H. & Dupont, E. (2013). *Impact de la norme sociale et du risque d'être contrôlé sur la conduite sous influence d'alcool : La Belgique comparée à 18 pays européens*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Nuyttens, N. (2013). *Sous-enregistrement de victimes de la circulation. Comparaison des données relatives aux victimes de la circulation grièvement blessées admises dans les hôpitaux et des données reprises dans les statistiques nationales d'accidents*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Riguelle, F. (2013). *Mesure nationale de comportement en matière de vitesse - 2012*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Riguelle, F. (2013). *Mesure nationale de comportement en matière de port de la ceinture de sécurité – 2012*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Riguelle, F., Roynard, M. (2013). *Mesure de comportement : Équipements de protection individuelle des utilisateurs de deux-roues motorisés en Région de Bruxelles-Capitale – 2013*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière. [Étude réalisée à la demande de Bruxelles Mobilité].

Baromètre de la sécurité routière

- Janvier - Décembre 2012
- 1er trimestre 2013
- 2e trimestre 2013
- 2013 : du 1er trimestre au 3e trimestre



MOBILITÉ

Houdmont, A., Chalanton, I., Janssens, I. (2013). *La "Chaussée à voie centrale banalisée: une réponse intéressante à la sécurité des modes doux ?"*.

Institut Belge pour la Sécurité Routière (2013). *Les zones résidentielles et de rencontre ou le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière.

Service public wallon, Institut Belge pour la Sécurité Routière (2013). *Les aménagements cyclables en Wallonie. Guide méthodologique 4: les sites partagés bus-vélo*.

Publications dans des revues scientifiques

CENTRE DE CONNAISSANCE

Dupont, E., Papadimitriou, E., Martensen, H., Yannis, G. (2013). *Multilevel analysis in road safety research*, *Accid Anal Prev*, 2013. 60, 402-411.

Martensen, H., Dupont, E. (2013). *Comparing single vehicle and multivehicle fatal road crashes: A joint analysis of road conditions, time variables and driver characteristics*. *Accid Anal Prev*, 2013. 60, 466-471.

Roynard, M., Silverans, P., Casteels, Y., Lesire, P. (2013). *National roadside survey of child restraint system use in Belgium*, *Accid Anal Prev*, In Press. Disponible en ligne le 4 septembre 2013.

Van der linden, T., Isalberti, C., Legrand, S. A., Silverans, P., & Verstraete, A. G. (2013). *Comparison of drug concentrations measured in roadside surveys and in seriously injured drivers in Belgium*. *Drug Test Anal*, 2013. 5(7), 541-8.

Van der linden, T., Silverans, P., Verstraete, A. G. (2013). *Comparison between self-report of cannabis use and toxicological detection of THC/THC-COOH in blood and THC in oral fluid in drivers in a roadside survey*. *Drug Test Anal*, In Press. Disponible en ligne le 13 août 2013.

CARA

Tant Mark. *Déficiences visuelles: aides techniques et aptitude visuelle: l'exemple des télescopes pour la conduite, les prismes, et autres...* Edition L: Groupe CIEL, Les Pennes Mirabeau. In : Xavier ZANLONGHI, Sophie QUITON-FANTONI eds. *Aptitudes Visuelles, l'œil sain, l'œil opéré, l'œil pathologique*. BSOF-rapport annuel-novembre 2013: 489-492.

Strypstein E, Tant Mark. *L'expérience du CARA en Belgique*. Edition L: Groupe CIEL, Les Pennes Mirabeau. In: Xavier ZANLONGHI, Sophie QUITON-FANTONI eds. *Aptitudes Visuelles, l'œil sain, l'œil opéré, l'œil pathologique*. BSOF-rapport annuel-novembre 2013: 59-72.

Hannes Devos, Alice M. Nieuwboer, Wim Vandenberghe, Mark Tant, Willy De Weerd, and Ergun Y. Uc. *On-road driving impairments in Huntington disease*. *Neurology*.

Hannes Devos, Tant Mark. *Met Parkinson op (de) weg: criteria en evaluatie van rijgeschiktheid*. Tijdschrift voor Neurologie en Neurochirurgie.

Hannes Devos, Tant Mark. *Driving and off-road impairments underlying failure on road testing in Parkinson's disease*. *Movement Disorders*.



Publications après participation à des conférences

CENTRE DE CONNAISSANCE

Silverans, P. (2013). *The Belgian interlock program for offenders*. In: R. Risser (Ed.), *Fit to drive 7th international traffic expert congress Berlin 2013* (pp. 95-99). Bonn, Allemagne : Kirschbaum verlag.

Roynard, M., Lesire, P., Herve, V. (2013). *Les enfants belges en voiture: le bilan en 2011*. Actes de la 23e Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière (CCMSR-XXIII), Montréal, Québec.

Organisation de journées d'études

Plateforme de Recherche en matière de Sécurité routière

Le but de la Plateforme belge de Recherche en matière de Sécurité routière est de mettre en contact le plus grand nombre possible de chercheurs, issus de diverses disciplines et des deux côtés de la frontière linguistique, qui mènent des recherches en Belgique sur la sécurité routière et de leur faire découvrir leurs travaux respectifs.

Même s'il est communément admis que la politique en matière de sécurité routière doit reposer sur une approche interdisciplinaire, nous constatons dans la pratique que les connaissances disponibles sont souvent trop dispersées et que la politique ne tient pas compte de toutes les recherches.

En mettant en contact une grande diversité de chercheurs et leurs travaux, nous essayons de favoriser tant l'intégration des connaissances existantes que l'optimisation de la traduction politique des résultats. C'est dans cette optique que des réunions ont été organisées le 23 mai et le 13 décembre 2013.



Déjeuners de la Sécurité routière

L'objectif des Déjeuners de la Sécurité routière de l'IBSR est de transmettre des informations sur la recherche scientifique récente et d'offrir l'occasion aux décideurs et experts de débattre des mesures qui pourraient améliorer la sécurité routière. De cette manière, nous entendons participer au maintien d'une dynamique en matière de sécurité routière, en espérant atteindre l'objectif de maximum 420 décès sur les routes en 2020.

- 28/03/2013 (9^e édition)

Thème: *Campagnes, mode d'emploi : le projet CAST et la stratégie de communication de l'IBSR.*

- 18/06/2013 (10^e édition)

Thème: *Pour un management efficace de la sécurité routière. Comment optimiser les politiques de sécurité routière ? Apports du projet européen DaCoTA.*

Collaboration à des groupes de travail d'experts / International

BICAR (IRTAD)

Base de données Internationale sur la Circulation et les Accidents Routiers

L'IBSR représente la Belgique dans les réunions semestrielles du groupe d'experts de la BICAR, pendant lesquelles des pays du monde entier échangent leur expertise et leurs informations sur le développement de la sécurité routière dans leur pays. L'IBSR est également responsable des données belges sur le site internet de la BICAR.

Commission européenne - CARE

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

Union européenne - Groupe à haut niveau sur la sécurité routière

L'IBSR fait partie du groupe de travail européen « Improving emergency and post-injuries services » 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 meilleures pratiques en Europe, en encourageant des actions pour promouvoir 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, qui a été créée par l'Observatoire français de la Sécurité routière (ONISR). Cette commission a pour mission d'orienter les travaux de l'observatoire. Il va de soi que l'échange d'informations au sein de cette commission est très utile aux travaux de l'Observatoire belge de la Sécurité routière.

FERSI

Forum of European Road Safety Research Institutes

L'IBSR représente la Belgique dans ce forum fondé 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 FERSI : « Classification of injuries » et « Road safety research challenges for the next decade ».

ICTCT

International Cooperation 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 d'experts multidisciplinaire européen « Cardiology » et « EU Drivers Licence Codes (DLTWG) ».

European Federation for Psychological Association (EFPA)

Représentation au sein du groupe de travail d'experts multidisciplinaire européen « 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 de l'ATP.

Association mondiale de la Route – AIPCR

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 une sécurité routière plus performante et plus efficace.

OCDE

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 ».

WHO

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.

CITA member

The International Motor Vehicle Inspection Committee.

CORTE member

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 treize 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 avec blessures corporelles) 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 y 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 ».



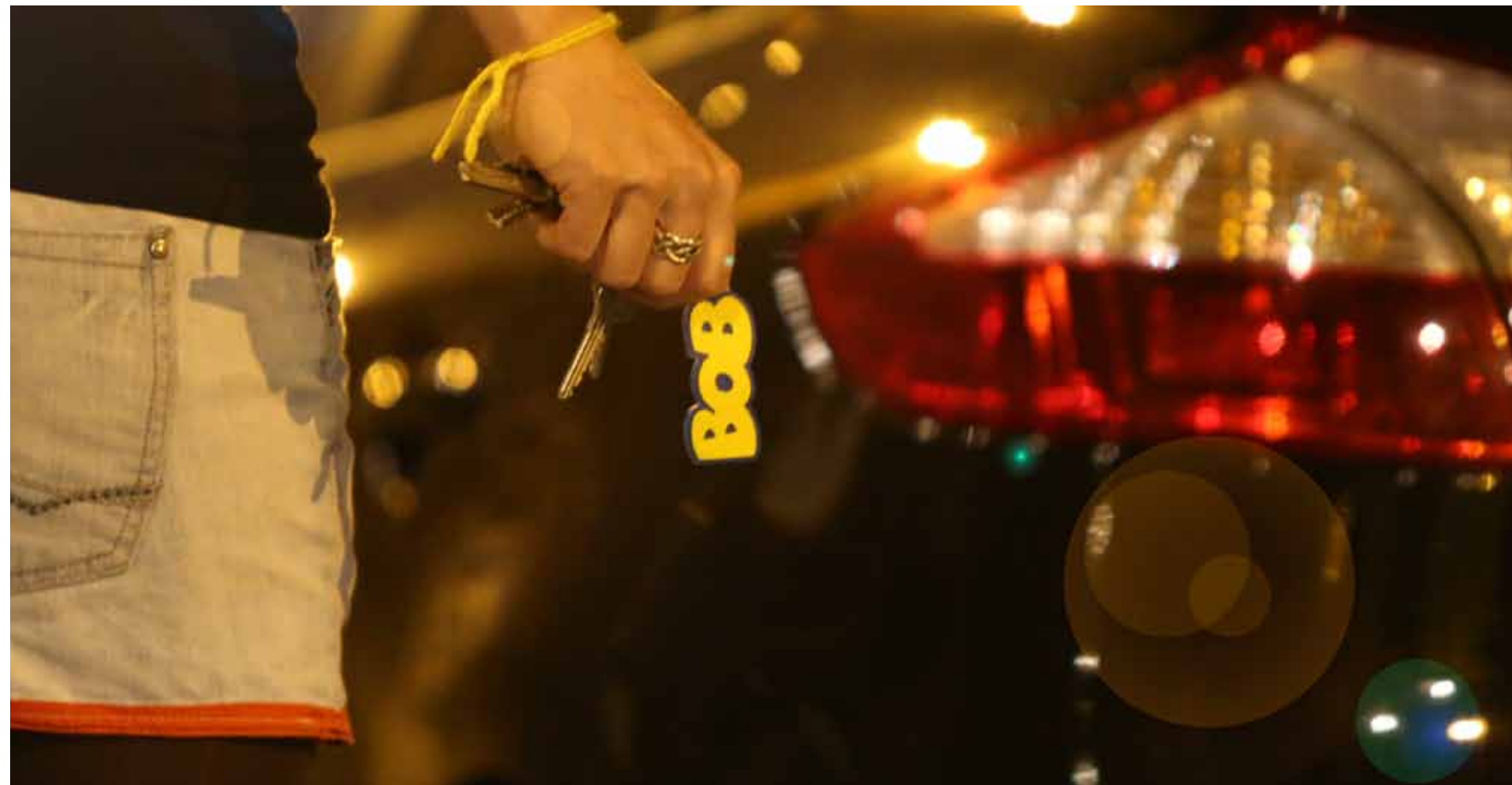
- AVVG Groupe de travail Tram.
- AVVG ad hoc sur l'inspection de sécurité routière.
- Comité de rédaction Mobiliteitsbrief.
- Comité de pilotage « Herziening van de Vademecums ».
- Groupe de travail MOW ad hoc sur les rues cyclables.
- « Belangen » de la Vlaamse Diabetes Vereniging.
- Structureel overleg Verkeersveiligheid (Concertation structurelle Sécurité routière - province du Brabant flamand).
- Comité technique 1B (sécurité routière) du Centre de recherches routières.

Bruxelles

- 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 audits de sécurité routière.
 - Groupe de travail urbanisme et sécurité routière.
 - Groupe de travail véhicules plus longs et plus lourds (VLL).
- 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 provinciales et comités de sécurité provinciaux.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Monsieur Melchior Wathelet

Président IBSR, Secrétaire d'État à la Mobilité

Monsieur Laurent Ledoux (jusqu'au 02/10/2013: Marc Roman)

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

Monsieur Philippe Bernard (membre du comité de gestion)

Président GOCA

Monsieur Luc Bontemps

Administrateur délégué Febiac

Monsieur Alain Broes

Directeur centre de mobilité, Bruxelles Mobilité, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale

Monsieur Bernard Dehayé

Président Gracq

Madame Isabelle de Maegt

Chef du service d'informations FEBETRA

Monsieur Christian De Vroom

Président Motorcycle Council

Monsieur Tom Dholander

Administrateur délégué Voetgangersbeweging

Monsieur Bruno Didier (membre du comité de gestion)

Directeur Assurialia

Monsieur Marc Vansnick (membre du comité de gestion)

Directeur général Sécurité Routière SPF Mobilité et Transports

Monsieur Freddy Gazan

Conseiller politique pénale SPF Justice

Madame Karin Genoe (membre du comité de gestion)

Administrateur délégué IBSR

Monsieur Michaël Jonniaux

Directeur police fédérale de la route

Monsieur Yves Mannaerts

Directeur FBAA

Monsieur Geert Popelier

Responsable service juridique VAB

Monsieur Eric Prétat

Responsable sécurité routière, cabinet du Ministre wallon des Travaux publics

Monsieur Frédéric Maeyens (jusqu'au 02/10/2013: Roland Steenhouwer)

Directeur général R.A.C.B

Monsieur Karel Van Coillie

Responsable service juridique Touring

Monsieur Dirk Van Nuffel

Chef de corps Commission Permanente de la Police Locale de Belgique

Monsieur Philip Willekens

Directeur Sécurité Locale Intégrale SPF Intérieur

Monsieur Sammy Wuyts

Chef de cabinet adjoint Mobilité, cabinet du Ministre flamand de la Mobilité et des Travaux publics

Monsieur Jean-François Gaillet, IBSR

Secrétaire du conseil d'administration



