



**RAPPORT ANNUEL  
2012**





## 2012, L'ANNÉE DU CHANGEMENT

**Go for Zero — Tous ensemble, nous souhaitons contribuer à une réduction durable du nombre de victimes de la route en Belgique.** L'année 2012 a démarré avec un bilan pessimiste en matière de sécurité routière. Les chiffres de l'IBSR (2011) montraient en effet que le nombre d'accidents corporels avait augmenté de 4,1%, et la même tendance prévalait en ce qui concerne le nombre de tués sur la route. Un sérieux revers pour la sécurité routière, qui renforçait la nécessité et l'urgence d'un positionnement clair et actuel de l'IBSR.

**L'IBSR entend être un centre de connaissance et de services en matière de sécurité routière.** C'est pourquoi, en tant qu'organisation, nous devons tendre à une adaptabilité maximale : nous avons continué, l'an dernier, à innover et à évoluer. Nous renforçons notre expertise dans divers domaines : analyse des accidents, comportement et communication, technologie et environnement, et aptitude à la conduite. L'IBSR transmet cette expertise sous forme d'études, d'enquêtes, de communications, de conseils et de formations.

**En 2012, nous avons continué à miser sur une amélioration des services et une implémentation de systèmes de qualité.** Notre objectif est de nous améliorer en permanence et, en tant qu'IBSR, nous abordons ce but étape après

étape. Dans les divers services, des projets sont en cours pour documenter les processus de travail, les simplifier et introduire ensuite des systèmes de qualité. Nous appliquons ces principes, tant pour nos activités principales que pour les processus de support. De cette manière, nous évoluons vers une organisation travaillant selon les principes de « total quality management ».

**Partenaire sur le terrain.** L'IBSR dispose d'un réseau unique en matière de sécurité routière et assure le lien entre tous les partenaires : c'est notre mission et nous y avons travaillé chaque jour en 2012.

**Expert dans le domaine de la sécurité routière.** Chercheurs, psychologues, médecins, experts en adaptation, experts en communication... Les collaborateurs compétents et motivés de l'IBSR constituent la force motrice d'une organisation durable de la connaissance. Dans une époque de changements pour l'institution, chaque collaborateur continue à se mobiliser à 100% pour apporter une valeur ajoutée dans notre société et pour développer notre mission.

Karin Genoe  
Administrateur délégué

Melchior Wathelet  
Secrétaire d'État à la Mobilité



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](mailto:info@ibsr.be)  
Internet : [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)

**Éditeur responsable**  
Karin Genoe

**Rédaction final**  
Sofie Van Damme

**Layout**  
Ria De Geyter

**Photos**  
Lies De Mol

D/2013/0779/24

Le rapport annuel peut être consulté aussi sur le site internet de l'IBSR : [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)



# TABLE DES MATIÈRES



## STRATÉGIE

- 8 Mission
- 8 Valeurs
- 9 Chiffres-clés
- 10 Manuel de stratégie
- 15 L'IBSR et la sixième réforme de l'État



## ACTIVITÉS

- 18 Centre de Connaissance pour la Sécurité Routière
- 36 Centre d'Aptitude à la Conduite
- 49 Centre d'Essais, Formations et Conseils
- 63 Centre de Communication et de Sensibilisation



## ORGANISATION

- 93 L'IBSR en tant qu'employeur
- 97 Bilan financier
- 98 Diffusion et partage d'expertise
- 114 Conseil d'administration

# STRATÉGIE

- 8 Mission
- 8 Vision
- 9 Valeurs
- 10 Manuel de stratégie
- 11 Faits marquants en 2012
- 12 Chiffres-clés 2012
- 15 L'IBSR et la sixième réforme de l'état



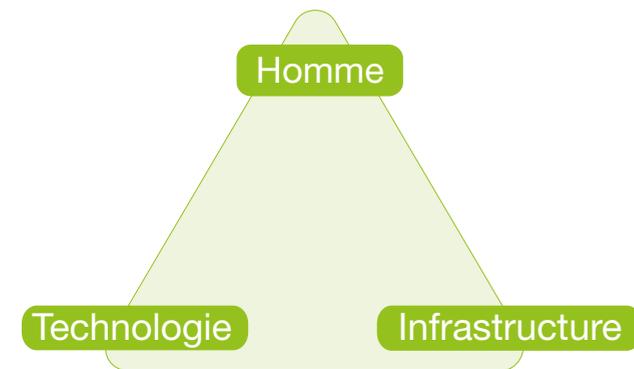


## MISSION

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).

## VISION

En tant que centre de connaissance et de services pour la sécurité routière, l'IBSR souhaite avoir un impact sur la réduction du nombre de victimes d'accidents de la route. Il entend assumer un rôle pertinent dans la société en tant que référence en matière de la sécurité routière, en privilégiant une approche multi-causale axée à la fois sur l'individu, la technologie et l'infrastructure.



## VALEURS

Au sein de l'IBSR, nos valeurs constituent la pierre angulaire de notre travail quotidien. Respect, excellence, innovation, flexibilité, responsabilité et intégrité : ces valeurs contribuent à définir nos activités et nos décisions. En outre, nous considérons que chaque collaborateur et chaque bénévole de l'IBSR est un ambassadeur de la sécurité routière, et ce à tout moment y compris lors de ses déplacements professionnels ou privés. Nous appliquons les valeurs de l'IBSR de manière cohérente dans le cadre de notre collaboration avec toutes les parties prenantes et tous nos collègues :

### RESPECT

Nous sommes respectueux de tous (collègues, clients, partenaires et toutes parties prenantes) et avons du respect pour l'avis et le travail de chacun.

Dans ce contexte, nous travaillons en équipe dans le respect des accords et procédures.

### EXCELLENCE

Dans un environnement toujours en mouvement, nous visons toujours la perfection, nous nous aidons mutuellement en vue d'atteindre cet objectif, nous apprenons de nos erreurs et nous améliorons ainsi sans cesse nos méthodes de travail et nos standards de qualité. Cette flexibilité appliquée en continu permet à chaque équipe d'être la référence au sein de son domaine de compétence.

### INNOVATION

Nous anticipons face à l'évolution constante de l'environnement et adoptons une attitude proactive envers nos clients et nos partenaires. Nous sommes capables de rompre avec les habitudes du passé.

### FLEXIBILITÉ

Nous acceptons de nous adapter aux nouvelles missions de l'IBSR pour ainsi garantir un bon fonctionnement à long terme.

Nous contribuons vivement à l'amélioration de la sécurité routière, tant dans notre travail qu'au travers de notre comportement.

### RESPONSABILITÉ

Nous sommes des collaborateurs fiables de l'IBSR, qui respectent les décisions et contribuent aux objectifs.

Tout le monde s'efforce d'être un maillon fort de la chaîne.

Le succès est partagé.

### INTEGRITÉ

Nos relations avec nos collègues, clients et partenaires sont basées sur l'honnêteté et l'intégrité.

Nous sommes objectifs.

Nos résultats sont le fruit d'un travail qualitatif à tout niveau.

## MANUEL DE STRATÉGIE

En 2012, nous avons établi les fondements de notre « Manuel de Stratégie ». Ce manuel servira comme point de départ pour la prise de décisions durant la période 2013-2015, sur base d'objectifs univoques. Il intégrera également les indicateurs qui permettront de mesurer les résultats des quatre centres de l'IBSR. Voici un récapitulatif des objectifs stratégiques de l'IBSR :

### PLACER L'EXPERTISE AU CŒUR DE NOS PRÉOCCUPATIONS

Nous voulons continuer à développer l'expertise interne. Grâce à notre savoir-faire et nos compétences uniques, nous sommes en mesure de donner des conseils utiles, d'offrir un service efficace et de faciliter les décisions politiques.

### ÊTRE UN RÉEL PARTENAIRE

Nous entendons être un partenaire fiable pour tous les groupes de notre réseau et occuper une position centrale.

### ÊTRE UNE ORGANISATION FLEXIBLE

Nous anticipons les futures structures régionales. Nous souhaitons disposer d'une offre pertinente: l'IBSR est non seulement une organisation responsable, mais également innovatrice et autonome. Nous poursuivons l'excellence opérationnelle et la qualité.

### NOUS ACCORDONS UNE ATTENTION PARTICULIÈRE AU TALENT

Nous pratiquons une gestion durable des talents, en cherchant les profils adéquats pour l'avenir. Par l'application de son approche pluricausale, l'IBSR souhaite stimuler la multidisciplinarité parmi ses collaborateurs.

## FAITS MARQUANTS EN 2012

2012 a vu les projets suivants se réaliser, en ligne avec les objectifs du « Manuel de Stratégie ».

| Centre de Connaissance pour la Sécurité routière  | Centre d'Aptitude à la Conduite   | Centre d'Essais, Formations et Conseils  | Centre de Communication et de Sensibilisation  | Services généraux   | IBSR   |
|---|---|--|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Préparation de la réorganisation du centre de documentation</li> <li>Implémentation de l'Enquête nationale d'INSécurité routière</li> <li>Création d'une plateforme de recherche en matière de sécurité routière</li> <li>Intensification de la collaboration avec l'IMOB</li> <li>Mise en place d'une formation reconnue en matière de sécurité routière, à l'attention des fonctionnaires de police</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Réorganisation du CARA</li> <li>Réorganisation du service Examens de réintégration</li> <li>Reconnaissance en tant qu'organisme d'encadrement pour l'alcolock</li> <li>Mise en place d'un nouveau module Driver Improvement: « Jeunes conducteurs »</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Partenaire du consortium belge dans le cadre du projet-pilote européen « eCall »</li> <li>Implémentation de modules d'apprentissage électronique pour le RoadSafety@Work</li> <li>Implémentation du projet SIG (Systèmes d'Information Géographique)</li> <li>Label Qfor pour RoadSafety@Work</li> <li>Nouvelle offre « RoadSafety@Work »: diagnostic des risques</li> <li>Réorganisation des laboratoires</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place de réunions de concertation structurelles entre partenaires et régions</li> <li>Préparation du plan de communication 2013 sur base des briefings du Centre de Connaissance pour la Sécurité routière</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Réorganisation des services informatiques</li> <li>Réorganisation du parc automobile</li> <li>Réorganisation du reporting financier</li> <li>Implémentation de niveaux de compétences pour dirigeants</li> <li>Augmentation significative du nombre de formations et d'heures de formation</li> <li>Stage de première embauche</li> <li>Lancement du cycle RH</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Intensification de la diffusion des connaissances entre les différents départements</li> <li>Collaboration avec les partenaires</li> <li>Remise du premier Award Go for Zero</li> <li>Préparation du Manuel de Stratégie</li> </ul> |

CHIFFRES-CLÉS 2012

10 projets nationaux de recherche ont été publiés



523



Le Réseau des Coordinateurs du Trafic comptait 532 membres



3 Déjeuners de la Sécurité routière ont été organisés

L'IBSR a engagé 17 nouveaux collaborateurs



Les petits films réalisés dans le cadre de la campagne pour la ceinture de sécurité « 1 enfant sur 2 est MAL attaché. Et le vôtre ? » ont été visionnés plus de 120.000 fois

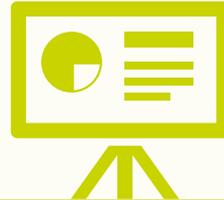


Le photomaton de la campagne sur les accidents du week-end auprès des jeunes a été utilisé dans 63 discothèques et lors de 13 festivals



L'action « Tout est sous contrôle ? Alors, ça roule ! » était basée sur 5 éléments essentiels : les freins, les pneus, les amortisseurs, les essuie-glaces et les phares

21



Les collaborateurs de l'IBSR ont donné 21 présentations lors de conférences

91



bénévoles actifs

1056



avis psychologiques émis par le CARA

Remise du 1er Go for Zero Award



Chiffres clés 20 12

5476



Les 5 laboratoires ont traité, ensemble, 5.476 dossiers



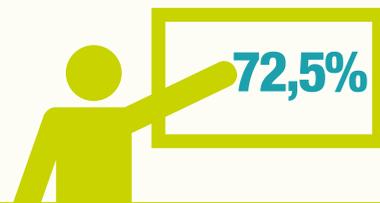
L'IBSR a contribué à 14 publications scientifiques externes

3 bisous en plus pour Bob



La 1<sup>ère</sup> édition de la Plateforme de recherche en matière de sécurité routière a été organisée

La durée d'attente relative à l'exécution de la première évaluation de l'aptitude de conduite au sein du CARA a été réduite à 3 semaines maximum



72,5% des candidats au Driver Improvement ont terminé leur formation de façon positive



L'âge moyen des candidats au sein du Driver Improvement était de 28 ans



L'annulation de 12 sites destinés aux examens de réintégration a, entre autres mesures, permis d'optimiser le service aux candidats:

- réduction à 15 jours
- traitement plus rapide du dossier



L'IBSR a effectué 5 114 examens de réintégration après sa désignation par le Ministère public



Au sein du labo MEC, le délai de livraison des rapports de contrôle des installateurs agréés de tachygraphes a été réduit de 15 à 2 jours



### L'IBSR ET LA SIXIÈME RÉFORME DE L'ÉTAT

Dans le troisième chapitre de l'Accord institutionnel pour la sixième réforme de l'État (11 octobre 2011), sont stipulés les éléments suivants :

*« ...Transfert des compétences de l'IBSR aux Régions. Un accord de coopération entre les Régions, auquel sera associée l'autorité fédérale, permettra d'organiser, le long des autoroutes, des actions nationales de sensibilisation destinées au grand public. »*

Au cours de l'année 2012, l'IBSR a informé toutes les parties concernées quant aux diverses activités menées au sein de l'IBSR et aux différents scénarios pour l'organisation future. La meilleure façon d'organiser ces activités après la sixième réforme de l'État a été présentée dans ce cadre, et ce du point de vue du management. L'utilisation efficace des ressources disponibles ou nécessaires et la contribution maximale à la sécurité routière en étaient les principes essentiels.

La vision de l'IBSR quant à la sixième réforme de l'État peut se résumer comme suit :

- Dans le cadre de la sécurité routière, la nécessité d'un institut pouvant se consacrer pleinement à la recherche, à la connaissance et à la délivrance de conseils est toujours d'actualité.
- Toutefois, l'IBSR souhaite être une plateforme ouverte dans laquelle les Régions comme les partenaires puissent jouer un rôle primordial quant à l'établissement des priorités.
- L'IBSR préfère considérer les Régions comme un partenaire structurel et croit véritablement en l'avenir, avec pour principal objectif « d'arriver ensemble à 0 victime de la route ». Dans le cas où la voie d'un partenariat structurel ne serait pas retenue, il est possible de travailler sur base d'une relation client-fournisseur.
- Par ailleurs, l'IBSR continue à accomplir les missions telles que mentionnées dans les diverses réglementations, si tant est que ces missions ne soient pas reprises dans la régionalisation.



# ACTIVITÉS

- 18 CENTRE DE CONNAISSANCE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
- 18 L'observatoire pour la sécurité routière
- 26 Études et recherche
- 31 Support à la politique
- 31 Centre de documentation
- 33 Réseau des coordinateurs du trafic
- 36 CENTRE D'APTITUDE À LA CONDUITE CARA
- 36 CARA
- 40 Driver Improvement
- 45 Examens de réintégration
- 48 CENTRE D'ESSAIS, FORMATIONS ET CONSEILS
- 48 Mobilité et infrastructure
- 51 Département technique
- 55 Roadsafety@work
- 62 CENTRE DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION
- 64 Campagnes 24+
- 80 Jeunes
- 82 Studio
- 85 L'IBSR dans la presse

## CENTRE DE CONNAISSANCE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Centre de Connaissance pour la Sécurité routière collecte et analyse des données quantitatives et qualitatives. Ceci se traduit principalement par la publication de statistiques des accidents de la route, la participation à la recherche nationale et internationale, et la réalisation de mesures du comportement et des attitudes des usagers de la route et d'une étude thématique approfondie.

### L'OBSERVATOIRE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'Observatoire se charge de réunir les données des statistiques d'accidents et d'analyser les éléments politiques en matière de sécurité routière et les domaines politiques y afférents.

#### ANALYSE DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS

Les statistiques d'accidents 2010 ont été publiées par le SPF Économie (DGSIE) en mars 2012. Le rapport statistique de 2010 est une édition particulière dans la série des rapports statistiques annuels, étant donné qu'il reprend non seulement l'analyse à court terme habituelle (par rapport à l'année précédente), mais également l'évolution à long terme sur la dernière décennie. Il est évident que cette double finalité du rapport est en lien direct avec l'évaluation de l'objectif des États Généraux de la Sécurité Routière, qui vise à réduire de moitié le nombre de décès sur la route entre la moyenne de référence des années 1998-1999-2000 et l'année 2010. Des analyses régionales ont également été réalisées en parallèle. Les analyses par région ont été publiées en janvier 2013.

Nuyttens, N., Focant F., Casteels Y. (2012) *Analyse statistique des accidents de la route 2010*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

**840** le nombre de tués sur les routes était, pour l'année 2010, de 840 personnes, ce qui correspond à une diminution de 44% par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000.

**-48%** Par rapport à la moyenne de référence, le nombre de blessés graves a diminué de 48%. Au cours de la même période, le nombre de blessés légers a baissé de 19%. Ces réductions importantes du nombre de blessés graves et de blessés légers au cours des dix dernières années dissimulent néanmoins un constat inquiétant. Plus encore que la diminution du nombre de décès, elles semblent en effet avoir été principalement réalisées dans la première partie de cette décennie.

Jusqu'à la fin de l'année 2005, l'objectif de ne pas dépasser 750 décès sur les routes a été atteint. Mais après 2005, les années de diminution du nombre de victimes ont alterné avec des années de stagnation.



Rapport analyse des statistiques d'accidents



Rapport jeunes conducteurs : risque d'accidents et causes

#### JEUNES CONDUCTEURS : RISQUE D'ACCIDENTS ET CAUSES

L'analyse des accidents de la route impliquant de jeunes conducteurs fournit de nombreuses informations quant aux facteurs de risque chez les jeunes et à la gravité des accidents. Pour la première fois en Belgique, le risque d'accident grave par kilomètre parcouru a été calculé selon l'âge et le sexe. Cette opération a permis d'attirer l'attention sur le risque d'accident plus élevé chez les jeunes conducteurs (en comparaison avec le risque pour des conducteurs plus âgés). En outre, la gravité des accidents impliquant des jeunes conducteurs est beaucoup plus élevée (ils causent davantage de décès par 1.000 cas d'accidents) que celle d'accidents impliquant des conducteurs plus âgés.

Casteels, Y., Focant, N., et Nuyttens, N., (2012) *Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation : analyse statistique des accidents corporels impliquant de jeunes conducteurs de 18 à 31 ans*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

La circulation routière est la première cause de mortalité chez les hommes de 20 à 24 ans et une cause de mortalité importante pour les jeunes femmes du même âge.

Le risque d'être impliqué dans un accident (corporel), ou, autrement dit, le nombre d'accidents corporels par kilomètre parcouru, est **six fois plus élevé pour les hommes de 19 ans que pour ceux de 32 à 64 ans**. Ceci signifie que pour le même trajet, les conducteurs de 19 ans ont six fois plus de risque d'être blessés que les conducteurs âgés de 32 à 64 ans. Chez les femmes, la différence due à l'âge est moins importante, mais le risque d'être impliquées dans un accident est, pour les conductrices de 19 ans, néanmoins trois fois plus élevé que pour celles qui sont âgées de 32 à 64 ans.

Enfin, une comparaison effectuée entre conducteurs et conductrices de 19 ans démontre que le risque d'être impliqué dans un accident est, pour les hommes, de moitié plus élevé que pour les femmes.

Des contrôles aléatoires sur la route démontrent – contrairement à ce que l'on pense souvent – que la prévalence de la conduite sous influence est plus faible pour les conducteurs âgés de 18 à 24 ans que pour ceux qui ont entre 32 et 64 ans (1,4% par rapport à 2,9%). Par ailleurs, les conducteurs âgés de 25 à 31 ans (également 2,9%) ne conduisent pas plus souvent sous l'influence de l'alcool que ceux qui sont âgés de 32 à 64 ans.



Comment la littérature internationale explique-t-elle le risque d'accident extrêmement élevé chez les jeunes conducteurs ? Le rapport synthétise les résultats de recherches dans ce domaine. Il en ressort que les causes du risque d'accident surélevé chez les jeunes conducteurs sont multiples et diverses.

En comparaison aux conducteurs d'une autre catégorie d'âge, les jeunes conducteurs se déplacent plus souvent :

- en soirée et pendant la nuit ;
- dans le cadre des loisirs ;
- accompagnés de passagers.

Jonge bestuurders vertonen vaker dan andere bestuurders:

- un comportement dangereux en termes de vitesse ;
- un comportement agressif.

Dupont, E., (2012) Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation : revue de la littérature. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

## BAROMÈTRE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le baromètre de la sécurité routière est un rapport à propos du nombre d'accidents corporels et de victimes sur les routes belges. Ce baromètre se base sur les procès-verbaux de la police locale et la police fédérale de la route. Il s'agit d'un rapportage mensuel de ce que l'on appelle les « indicateurs rapides » (quick indicators) en matière de sécurité routière, qui permettent de mesurer les tendances actuelles dans l'évolution de la sécurité routière. Les données ne peuvent pas donner toutes les causes et/ou éclaircissements des tendances constatées. Le baromètre a été créé en réponse à la lenteur du SPF Économie (DGSIE) à fournir les chiffres définitifs en matière d'accidents.

La police fédérale de la route a changé sa méthode d'enregistrement, ce qui a provoqué un retard dans la publication du baromètre de la sécurité routière en 2012.

## MESURES DES COMPORTEMENT ET ATTITUDES

A l'occasion des premiers États Généraux de la Sécurité Routière en 2002, un grand nombre d'indicateurs ont été définis afin de suivre les évolutions dans le domaine de la sécurité routière. Ces indicateurs sont répartis en trois catégories:

- indicateurs relatifs au nombre d'accidents ;
- indicateurs relatifs au comportement objectif mesurable des conducteurs dans la circulation ;
- indicateurs relatifs aux attitudes des conducteurs belges par rapport à la sécurité routière.

L'IBSR organise depuis 2003 des mesures annuelles du comportement des usagers de la route. Jusqu'à présent, quatre types de comportements ont été analysés : la conduite sous l'influence de l'alcool, le port de la ceinture de sécurité, la vitesse et l'utilisation des sièges pour enfants.

## MESURE NATIONALE DE COMPORTEMENT « VITESSE SUR AUTOROUTE »

De tous les pays de l'Union européenne pour lesquels des statistiques sont disponibles, la Belgique est celui où l'on rencontre le risque de décès le plus élevé, le plus grand nombre de décès par million d'habitants et le plus grand nombre de décès par millier de kilomètres d'autoroute (Nuyttens & Casteels, 2010). Il est donc important de connaître les vitesses pratiquées, afin de comprendre les causes de ces mauvais résultats.

Entre 2003 et 2010, l'IBSR a effectué des contrôles annuels de vitesse dans les zones 30 km/h et sur les routes où la vitesse est limitée à 50 km/h, 70 km/h et 90 km/h. En 2011, l'IBSR a effectué des mesures de la vitesse sur les autoroutes. Ce rapport a été publié en 2012.

Riguelle, F. (2012). Mesure nationale de comportement « Vitesse sur autoroute » – 2011. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

La vitesse moyenne des véhicules sur les autoroutes belges - hors périodes de congestion - est de 117,9 km/h, soit légèrement en dessous de la vitesse maximale autorisée. Cette vitesse est identique sur les autoroutes à deux et à trois bandes. Les autoroutes et les routes limitées à 90 km/h sont les seuls types de voies où la vitesse moyenne est inférieure à la vitesse maximale.

La **V85**, c'est-à-dire la vitesse que 85% des automobilistes ne dépassent pas, s'élève à 131 km/h, ce qui représente un écart de 13 km/h par rapport à la moyenne. Cet écart n'est pas plus grand que sur les autres types de routes en dehors des agglomérations.

**40%** des automobilistes roulent au-dessus de la limitation de vitesse. Ce n'est pas un très bon résultat dans l'absolu, mais – à l'exception des routes limitées à 90 km/h – ce pourcentage est néanmoins inférieur que sur les autres types de routes.



#### MESURE NATIONALE DE COMPORTEMENT « UTILISATION DES DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS »

Cette mesure a pour but de procéder à des observations, en conditions réelles, de la manière dont les enfants sont attachés en voiture et de mesurer, à partir de là, le pourcentage, les types et les principales raisons d'une utilisation inadéquate des sièges pour enfants.

La conclusion la plus importante à retenir ici, est qu'au moins un enfant sur deux n'est pas correctement attaché et qu'un enfant sur dix n'est pas du tout attaché en voiture. Le système d'attache ISOFIX réduit significativement l'utilisation inadéquate des sièges pour enfants. Plusieurs facteurs influencent la sécurité des enfants en voiture. Les facteurs les plus significatifs sont, entre autres, le port de la ceinture par le conducteur, la sensibilité du conducteur aux risques de la route, les conseils prodigués lors de l'achat d'un siège pour enfants, et enfin la longueur et la fréquence du trajet.

Roynard, M. (2012). *Mesure nationale de comportement : « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants »* 2011. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de connaissance pour la sécurité routière.

Au moins un enfant sur deux n'est pas correctement attaché en voiture. Pire même: **un enfant sur dix n'est pas attaché du tout.**

Le port de la ceinture de sécurité par le conducteur semble être un facteur déterminant de la sécurité des enfants en voiture. Lorsque les conducteurs ne s'attachent pas eux-mêmes, on constate un pourcentage beaucoup plus significatif d'enfants non-attachés, à savoir 31% contre 7% chez les conducteurs portant eux-mêmes la ceinture de sécurité.

#### Les principaux types de mauvais usages sont :

- ✓ une mauvaise installation du dispositif de retenue dans le véhicule ;
- ✓ un mauvais positionnement du dispositif dans le véhicule (par exemple un siège bébé prévu pour être placé dos à la route, qui est installé face à la route) ;
- ✓ siège pour enfant placé dos à la route sur le siège passager à l'avant, sans désactiver l'airbag ;
- ✓ une mauvaise retenue de l'enfant dans le dispositif de sécurité (par exemple du jeu dans le harnais ou la ceinture, la ceinture sous le bras ou derrière le dos).

## MESURE NATIONALE DE COMPORTEMENT « CONDUITE SOUS 'INFLUENCE D'ALCOOL »

2012 a également été l'année où les mesures générales de comportement des automobilistes ont été effectuées, en particulier le comptage du port de la ceinture, la mesure de comportement « Conduite sous l'influence d'alcool » et la mesure de comportement « Vitesse ». La mesure de l'attitude sur le terrain, sur base de l'interview de 1.500 conducteurs, a également eu lieu en 2012. Toutes ces mesures permettent de déterminer l'évolution des comportements dans la circulation de façon objective et scientifique. Les résultats de ces mesures seront disponibles en 2013. Et quatre rapports présentant les mesures précédentes ont été publiés en 2012.

Les mesures de comportement effectuées en 2009 nous ont permis de constater que 2,5% des conducteurs roulaient sous l'influence d'alcool (c'est-à-dire au-dessus de la limite légale de concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré de 0,22 mg/l). Il s'agit d'une légère hausse par rapport aux mesures de 2007 et de 2005.

La prévalence de la conduite sous influence est nettement plus élevée la nuit qu'en journée, que ce soit en semaine ou le week-end. Les nuits de week-end (vendredi, samedi et dimanche de 22h à 6h) s'avèrent être les plus dangereuses.

**13%**  
des usagers sous l'influence d'alcool en 2009

Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool ». 2009. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

## MESURE NATIONALE DE COMPORTEMENT « VITESSE »

L'IBSR dispose depuis 2003 de données concernant les vitesses des automobilistes hors autoroute mais ne disposait pas d'information sur les autoroutes. Nous avons donc désiré compléter la connaissance des comportements en matière de vitesse des belges en effectuant en 2011 une mesure de comportement spécifiquement dédiée aux autoroutes. Des mesures ont été effectuées sur 30 sites, répartis équitablement entre Flandre et Wallonie. Sur chacun de ces sites la vitesse a été mesurée pendant une semaine au mois d'octobre dans un sens de circulation.

**61%** des conducteurs dépassent la vitesse autorisée sur les routes à 50 km/h, dont 22% de plus de 10 km/h.

La moitié des conducteurs dépasse la limite de vitesse autorisée sur les routes à 70 km/h et 15% roule au-delà de 82 km/h.

Sur les routes limitées à 90 km/h, 29% des conducteurs dépassent la vitesse autorisée et 15% roulent à plus de 97 km/h.

Les zones à 30 km/h autour des écoles sans aménagement pour ralentir la vitesse constituent un cas particulier. En effet, l'infrastructure n'est pas du tout adaptée à la vitesse maximale imposée. Et 93% des conducteurs y roulent trop vite, dont 7 sur 10 à plus de 40 km/h.

Riguelle, F. (2012). Mesure nationale de comportement « Vitesse » 2010. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.



## ÉTUDES ET RECHERCHE

### PROJETS DE RECHERCHE NATIONAUX

#### BLAC

À la demande de la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics, l'IBSR a mené le projet « Blind Spot Accident Causation » (BLAC). Il s'agit d'une étude en profondeur sur les accidents entre poids lourds et usagers faible en Flandre-Orientale et en Flandre-Occidentale. Les résultats du projet BLAC permettent de mieux comprendre le déroulement et les causes d'un certain nombre de configurations d'accidents typiques et de définir des mesures de prévention sur base d'éléments concrets. L'échantillon est cependant trop restreint pour en tirer des conclusions statistiquement généralisables.

Slootmans, F., Populer, M., Silverans P. & Cloetens, J. (2012). Blind Spot Accident Causation (BLAC). Étude multidisciplinaire approfondie sur les accidents entre poids lourds et usagers faibles en Flandre-Orientale et en Flandre-Occidentale. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

Les accidents dus à l'angle mort sont plus graves que ceux n'étant pas dus à celui-ci.

Pour les conducteurs de poids lourds, un « comportement d'observation inadéquat à un carrefour » a joué un rôle dans la moitié des accidents. Nous avons constaté que les chauffeurs n'ont soit pas regardé au bon moment, soit n'ont pas tenu compte de la piste cyclable lorsqu'ils observaient le trafic autour d'eux.

« Les endroits dangereux sur la route ou à côté du véhicule » et « l'illusion de visibilité » constituent deux facteurs importants, constatés principalement dans les accidents dus à l'angle mort. Le premier facteur, remarqué dans 19% des accidents, signifie que les cycl(omoteur)istes se placent (inconsciemment) à un endroit dangereux à côté du véhicule, plus précisément dans l'angle mort. Apparemment, ils ne réalisent pas que le conducteur du poids lourd ne peut pas les voir à cet endroit. Le facteur « illusion de visibilité » (13% des accidents) signifie que l'usager faible pense que le conducteur du poids lourd l'a vu et lui cèdera donc la priorité.



#### MOTAC

Soutenu par le SPF Mobilité et Transports, le projet MOTAC, pour « Motorcycle Accident Causation », a été lancé en juin 2011. Ce projet a étudié en profondeur quelque 200 cas d'accidents graves impliquant des motards, sur base des procès verbaux et des dossiers judiciaires. L'étude a été finalisée en décembre 2012. (Publication résultats juin 2013).

#### Analyse des accidents mortels sur les autoroutes

En 2012, l'IBSR a continué son analyse des accidents mortels sur les autoroutes. Une première étude concernait les accidents qui se sont produits en 2008. Ses résultats seront publiés en 2013.

#### Analyse des accidents mortels en Région bruxelloise

En collaboration avec le comité de direction de la police fédérale dans la Région bruxelloise, les accidents mortels survenus en 2009 en Région bruxelloise ont été catégorisés et soumis à une analyse plus approfondie, en vue de formuler des recommandations concrètes pour prévenir ces accidents à l'avenir.

#### Influence des passagers sur le comportement du conducteur

Les analyses des données nationales des accidents de la route suggèrent que la présence de passagers réduit le risque d'accident. Il est donc important de comprendre quels processus peuvent expliquer cette réduction des risques en présence de passagers. 2.382 conducteurs âgés de 18 à 79 ans ont participé à un sondage en ligne. Les premiers résultats de cette enquête ont été présentés fin novembre 2012 à Lyon, lors d'une conférence sur les jeunes conducteurs. L'analyse complète des résultats se fera au cours de l'année 2013.





## PROJETS DE RECHERCHE INTERNATIONAUX

### DaCoTA



L'IBSR est le coordinateur du plan de travail « Policy-making and safety management processes » au sein du DaCoTA, Data Collection and Transfer Analyses. Le DaCoTA est un projet de recherche subventionné par la Commission européenne, qui se situe dans la continuité du projet Safetynet et dont l'objectif principal était la mise en place de l'« European Road Safety Observatory » (ERSO). En outre, l'IBSR participe aux activités relatives à l'étude en profondeur des accidents de la circulation. La conférence de clôture, en présence de tous les chercheurs du consortium DaCoTA et des décideurs politiques européens et nationaux, a eu lieu à Athènes fin novembre 2012.

Presentations: [www.dacota-project.eu](http://www.dacota-project.eu)

### SARTRE 4



Dans le cadre de la quatrième édition du projet SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe), une enquête à grande échelle a été menée auprès de différents types d'utilisateurs sur leurs attitudes vis-à-vis de la sécurité routière. Le projet a été soutenu par la Commission européenne. Pour la première fois, le programme de SARTRE4 a inclus également un échantillon représentatif des motards et des usagers d'autres moyens de transport (cyclistes, usagers des transports en commun ou piétons). Comme pour les éditions précédentes, c'est le Centre de Connaissance pour la Sécurité routière qui a coordonné le travail de terrain en Belgique. Le rapport a été publié début novembre 2012.

Rapport et résumé: [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)

# #osez demander



## Madame Hilde Crevits, Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics

**@BIVV\_IBSR À quoi a mené concrètement la collaboration entre l'IBSR et le cabinet flamand de la Mobilité et des Travaux publics en 2012 ?**

@crevits L'IBSR est un partenaire compétent, qui permet une analyse approfondie des taux d'accidents et constitue une valeur ajoutée à la politique en matière de sécurité routière.

**@BIVV\_IBSR Comment peut-on, selon vous, intensifier cette collaboration à l'avenir ?**

@crevits En satisfaisant les besoins d'analyse de manière plus différenciée par région, étant donné que la dynamique et les caractéristiques en matière de sécurité routière y sont différentes.

**@BIVV\_IBSR Comment l'IBSR peut-il contribuer davantage à l'objectif 2020\* ?**

@crevits En menant plus d'analyses thématiques approfondies des données d'accidents et des groupes surreprésentés dans les accidents.

\* La Belgique a pour objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes à l'horizon 2020, par rapport à 2010.

## SUPPORT À LA POLITIQUE

La cellule Support à la Politique suit les tendances concernant la politique de sécurité routière aux niveaux national et international, en vue de soutenir la politique et de formuler des avis. En 2012, des concertations ont été établies avec les services publics concernés et avec Centrex (le centre d'expertise de la police intégrée). Il existe une collaboration très étroite entre l'IBSR et les coordinateurs du trafic de la police qui, depuis 2005, forment un réseau et disposent de leur propre site internet au sein de l'IBSR. La cellule Support à la Politique formule également les réponses aux questions parlementaires.

## CENTRE DE DOCUMENTATION

Depuis sa création, l'IBSR a acquis énormément d'informations et de connaissances.

Le Centre de Documentation constitue donc une base importante pour les activités de l'IBSR. Outre les revues de presse quotidiennes et le suivi de l'actualité politique par le biais des questions-réponses organisées dans les commissions politiques des parlements fédéral et régionaux, de nouvelles publications et de nouveaux documents sont examinés chaque jour. Il en résulte une vaste banque de données relatives à la sécurité routière, dans le contexte national et international. Le service de documentation est accessible au public, gratuitement.

## VERS UNE PRESTATION DE SERVICE OPTIMALE

En 2012, nous avons effectué les travaux préparatoires en vue d'une meilleure accessibilité du Centre de Documentation pour les tiers et de son intégration complète au sein du Centre de Connaissance pour la Sécurité routière. Les conséquences de ces changements seront visibles en 2013. Concrètement, cela signifie que le service de documentation deviendra un prestataire de services moderne. Une recherche approfondie a permis de définir les points d'actions suivants :

- l'exploitation intégrée des connaissances ;
- la mise en place d'une cohérence suffisante des connaissances au sein des différentes cellules de l'IBSR.



# #osez demander



## Monsieur Patric Derweduwen, Président du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

**@BIVV\_IBSR À quoi a mené concrètement la collaboration entre l'IBSR et le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière en 2012 ?**

@Patric L'IBSR a participé à divers groupes de travail au sein du CSWSR (Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière) et a ainsi contribué à la mise au point de 76 recommandations du CSWSR, lesquelles ont été transmises au Gouvernement wallon et présentées lors des États Généraux de la Sécurité Routière en Wallonie le 15 juin 2012.

**@BIVV\_IBSR Comment peut-on, selon vous, intensifier cette collaboration à l'avenir ?**

@Patric Une agence wallonne pour la sécurité routière sera bientôt mise en place. Elle se chargera entre autres de la présidence et du secrétariat du CSWSR. Il sera essentiel de veiller à une bonne collaboration entre cette agence et l'IBSR.

**@BIVV\_IBSR Comment l'IBSR peut-il contribuer davantage à l'objectif 2020\* ?**

@Patric En ce qui concerne les domaines en question, il faudra prévoir une transition optimale des compétences vers les entités régionales et, en ce qui concerne les activités dont l'IBSR gardera la responsabilité, il faudra maintenir une bonne collaboration avec ces entités régionales.

\* La Belgique a pour objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes à l'horizon 2020, par rapport à 2010..

## RÉSEAU DES COORDINATEURS DU TRAFIC

Ce réseau a été mis en place pour coordonner les activités de l'IBSR, de la CPPL (Commission Permanente de la Police Locale) et du service Données politiques de la police fédérale (CGOP/B), et faciliter la communication entre les coordinateurs du trafic et la politique. Grâce à ce réseau, l'IBSR peut obtenir des points de vue et des bonnes pratiques auprès de la police.

Chaque groupe linguistique du réseau des coordinateurs du trafic a tenu une réunion en 2012, sur le thème de la ceinture de sécurité (y compris les dispositifs de retenue pour enfants).

Trois demandes d'information ont été organisées par le biais du réseau, chaque fois à la demande d'un fonctionnaire de police :

1. information sur la politique d'application de la loi des différentes zones en matière de stationnement ;
2. information sur les surveillants habilités ;
3. information sur l'agression lors des contrôles de vitesse.

L'IBSR informe, par courrier, les différents services de police ainsi que les acteurs judiciaires du concept et du contenu des campagnes. D'autre part, lors du lancement des campagnes, le réseau des coordinateurs du trafic met à disposition des services de police des communiqués de presse, du matériel et des visuels par le biais du site internet [www.reseaucirculation.be](http://www.reseaucirculation.be). Des exemples intéressants et du matériel rassemblé pendant les réunions ont également été publiés sur le réseau.

Le nombre d'inscriptions sur le site internet du réseau des coordinateurs du trafic s'est accru et est passé à 532 membres. 65 nouveaux membres ont adhéré au réseau au cours des 6 derniers mois de 2012.



@KarinGenoe

Pour la première fois, l'IBSR a remis aujourd'hui le Go for Zero Award : des projets inspirants, organisés par des zones de police motivées.

## FORMATION SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES FONCTIONNAIRES DE POLICE

En 2012, l'IBSR a entamé l'organisation et la coordination de formations en matière de sécurité routière à l'attention des fonctionnaires de police. Ces formations ont été reconnues par l'École fédérale de police dans le cadre des formations barémiques.

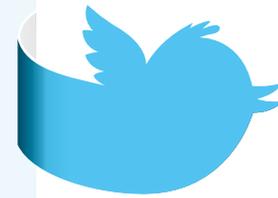
Trois groupes d'environ 25 aspirants agents de police de l'académie de police de Flandre-Orientale ont visité l'IBSR dans le cadre d'une introduction au domaine de travail relatif à la sécurité routière.

## GO FOR ZERO AWARD

Le 18 octobre, le premier Go for Zero Award a été remis à la zone de police qui s'était particulièrement distinguée en matière de sécurité routière. L'IBSR souhaite, avec ce prix, encourager et récompenser les initiatives prises en faveur de la sécurité routière. Le jury a choisi d'attribuer, à l'unanimité, le Go for Zero Award au projet « Gordel » de la zone de police de la région de Tielt. Le projet combine la prévention et la répression et vise parfaitement l'une des 3 principales problématiques de la sécurité routière. Son impact sur le comportement s'est avéré à la fois conséquent et durable. La comparaison des mesures avant et après a montré une augmentation spectaculaire de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants (de 52 à 82%), ainsi qu'une augmentation du port de la ceinture par les conducteurs.



# #osez demander



## Madame Catherine De Bolle, Commissaire générale de la police fédérale

### @BIVV\_IBSR À quoi a mené concrètement la collaboration entre l'IBSR et la police fédérale en 2012?

@pers\_fedpol À élever le niveau de la sécurité routière, grâce à une coopération de grande envergure. Une collaboration faisant concorder l'éducation et l'application de la loi et renforçant les activités principales de chacune des deux parties.

### @BIVV\_IBSR Comment peut-on, selon vous, intensifier cette collaboration à l'avenir?

@pers\_fedpol Utiliser de façon efficace et complète les points forts de chacun dans l'éducation et l'application de la loi, et consolider le partenariat. Perpétuer les longues années de collaboration et continuer à offrir cette combinaison éducation-défense.

### @BIVV\_IBSR Comment l'IBSR peut-il encore contribuer à l'objectif 2020\*?

@pers\_fedpol En apportant un soutien continu aux autres partenaires qui visent à améliorer la sécurité routière; et en organisant des campagnes thématiques et orientées vers certains groupes-cibles, qui puissent être renforcées par l'application de la loi.

\* La Belgique a pour objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes à l'horizon 2020, par rapport à 2010.



## PLATEFORME DE RECHERCHE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Centre de Connaissance pour la Sécurité routière a organisé, le 19 décembre 2012, la première réunion de la Plateforme de recherche en matière de sécurité routière. Nous avons demandé des explications à Peter Silverans, responsable des études et recherches.

### COMMENT DEVONS-NOUS SITUER LA PLATEFORME DE RECHERCHE ?

« Grâce à cette plateforme, nous souhaitons intensifier les contacts avec et entre les milieux académiques actifs dans le domaine de la sécurité routière, et organiser un échange permanent des connaissances scientifiques. »

### QUEL EST L'OBJECTIF DE LA PLATEFORME DE RECHERCHE ?

« L'IBSR entend développer un réseau composé d'un groupe très diversifié de chercheurs en matière de sécurité routière. Ce réseau doit nous permettre de promouvoir l'intégration des connaissances existantes et acquises, et par conséquent d'optimiser la traduction de celles-ci en mesures politiques. »

### ET QU'EN EST-IL DE L'AVENIR ?

« En tant qu'IBSR, nous voulons identifier les lacunes dans la recherche et vérifier comment répondre aux besoins des décideurs en matière de sécurité routière. En 2013, nous planifions diverses activités pour cette plateforme, en ce compris des séances thématiques et des forums de discussion sur les problèmes actuels liés à la sécurité routière. »



« La Plateforme de recherche offre une excellente opportunité aux chercheurs qui travaillent dans des disciplines différentes mais ont cependant un intérêt commun pour la sécurité routière, de se mettre en contact. Je suis impatiente de pouvoir participer à la prochaine édition ! »

(Kathleen Beullens, PhD, Postdoctoral researcher FWO, Leuven School for Mass Communication Research, KULeuven)



@sofie\_vandamme

Les chercheurs demandent une meilleure mise à disposition des bases de données disponibles, afin de pouvoir faire des recherches pertinentes pour la politique.

@sofie\_vandamme

Un chercheur s'exprime : « Bravo pour cette initiative. Nous, les chercheurs, nous restons encore trop souvent dans notre cocon. »

## CARA

L'évaluation de l'aptitude à la conduite représente un délicat exercice d'équilibre entre, d'une part, le droit à et le désir de mobilité individuelle et, d'autre part, la sécurité routière générale, qui 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.

### VERS UNE PRESTATION DE SERVICE OPTIMALE

À la demande du conseil d'administration, un audit externe a été effectué au sein du CARA. L'analyse, qui portait à la fois sur le contenu et sur la forme, va permettre d'optimiser la prestation de services à plusieurs niveaux et de réduire le nombre de plaintes.

L'objectif de cet audit était double :

#### 1. Maîtriser les délais d'attente

Concrètement : s'assurer que les candidats-conducteurs reçoivent leur première évaluation d'aptitude à la conduite endéans les 3 semaines.

#### 2. Optimiser le fonctionnement général

L'audit a démontré que l'ensemble des tâches des collaborateurs devait être optimisé, afin de pouvoir mieux s'occuper et de façon plus efficace des tâches-clés.

Concrètement :

- l'engagement d'un nouveau collaborateur au secrétariat ;
- le renforcement de l'accessibilité du secrétariat ;
- la restructuration du site internet pour en améliorer la transparence et la convivialité ;
- la réorganisation du dispatching interne ;
- les tests pratiques d'aptitude à la conduite sont effectués sur base de directives et procédures clairement définies ;
- la prévention des inscriptions doubles et superflues ;
- l'application de protocoles d'évaluation sur base des nouvelles procédures et directives définies, en vue de formuler des conclusions et recommandations univoques ;
- des comptes-rendus et un archivage uniformes.

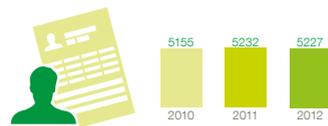
Grâce aux efforts de tous les collaborateurs, les objectifs de cet audit ont été atteints en 2012 :

- un meilleur flux interne des candidats ;
- un planning proactif des agendas ;
- une définition claire des différentes tâches du personnel du CARA ;
- une focalisation constante sur les activités-clés.

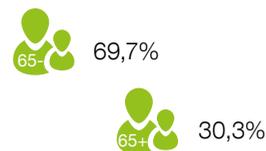


## RÉSULTATS 2012

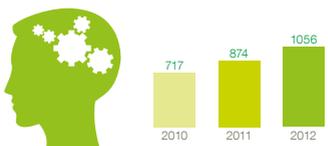
### NOMBRE DE DOSSIERS



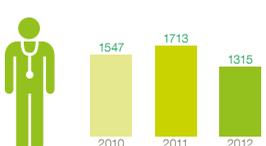
### ÂGE DES CANDIDATS



### AVIS PSYCHOLOGIQUES



### NOMBRE DE VISITES MÉDICALES



### TESTS DE CONDUITE PRATIQUES



### CITATIONS DES CANDIDATS DU CARA

« Aucune question, par contre un bravo pour le traitement efficace et rapide le 13 juin : un site internet facile à l'emploi, une réceptionniste serviable, un test de conduite avec un ergothérapeute expert et un feedback rapide. Le jour suivant ma visite au CARA, je recevais déjà le courrier avec toute l'information dans ma boîte aux lettres. Le CARA ne mérite que des éloges ! »

« Le 5 octobre, j'ai été convié par l'IBSR pour une évaluation d'aptitude à la conduite et des conseils relatifs à d'éventuelles adaptations de ma voiture. J'ai été agréablement surpris par l'accueil convivial et chaleureux. L'ensemble de la procédure s'est déroulé rapidement et j'ai été traité avec respect. »

« Tous mes sincères remerciements pour l'accueil chaleureux et l'attention portée à mon problème. Votre décision m'a tranquilisé. »

« Le 3 juillet, notre fille a été invitée par le CARA pour une évaluation d'aptitude à la conduite. Pour elle, cette journée constitue un souvenir inoubliable, parce qu'elle a pu dès lors réellement conduire une voiture. Merci. Vous faites vraiment un EXCELLENT travail ! »



### TÉMOIGNAGE DE LUCIEN GILLAIN, VOLONTAIRE DE L'IBSR

« Sensibiliser les usagers de la route à la sécurité routière est pour moi un acte de civisme, qui me donne la satisfaction d'avoir peut-être contribué à sauver des vies », explique Lucien Gillain, 63 ans et volontaire de l'IBSR depuis 3 ans déjà. « Lorsque j'ai décidé d'arrêter de travailler, je souhaitais rester actif. J'ai toujours voulu aider les autres. J'étais bénévole à la protection civile dans ma jeunesse. » Et que Lucien Gillain, habitant à Orp-Jauche, opte pour l'IBSR n'était pas du tout une coïncidence. « Avant d'arrêter ma carrière dans le secteur social, j'ai occupé pendant 25 ans un poste de cadre dans une société de leasing de voitures. »

Lucien Gillain s'occupe des animations depuis qu'il a suivi une formation de base ainsi que différentes formations thématiques sur la ceinture de sécurité, la vitesse excessive et l'alcool. « Plusieurs fois par mois, je suis sur le terrain et je tiens un stand de sensibilisation, en collaboration avec d'autres volontaires, par exemple à l'occasion de portes ouvertes d'écoles ou de services de pompiers, de salons ou d'événements populaires comme la fête nationale... Nous menons également des actions dans des entreprises dont le personnel est souvent sur la route et nous collaborons avec la police lors de contrôles préventifs. » Et les campagnes Bob à la sortie des discothèques ? « Je n'ai jamais participé à ce type de campagne, car je pense que les jeunes sous l'influence de l'alcool seront davantage à l'écoute de jeunes volontaires du même âge que d'une personne plus âgée comme moi ! Une fois lors d'un salon, j'ai sensibilisé un jeune qui ne portait pas la ceinture de sécurité. Cette personne est montée dans notre voiture tonneau et en sortant, il m'a dit : « J'ai compris. » Mes efforts étaient récompensés. J'étais vraiment content ! »



## DRIVER IMPROVEMENT

Le centre Driver Improvement est composé d'un large éventail de projets didactiques et psycho-éducatifs destinés aux contrevenants

Au sein du centre Driver Improvement, nous distinguons divers projets :

### PROJET ÉDUCATIF « MESURES ALTERNATIVES »

Ce projet national, reconnu par le SPF Justice (loi du 10 février 1994) a été mis sur pied dans le cadre des mesures alternatives. Le SPF Justice en attribue chaque année les moyens.

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 même être libéré de toute poursuite ultérieure.

Les mesures alternatives s'inscrivent dans différents modules :

- un module **général** (divers types d'infractions) : au maximum 12 participants à un cours (20 heures réparties sur 4 jours) ;
- un module « **Conduite sous l'influence de l'alcool** » : au maximum 9 participants à un cours (20 heures réparties sur 4 jours) ; un module spécifique destiné à la conduite sous l'influence de stupéfiants existe également, mais uniquement dans l'arrondissement judiciaire de Mons ;

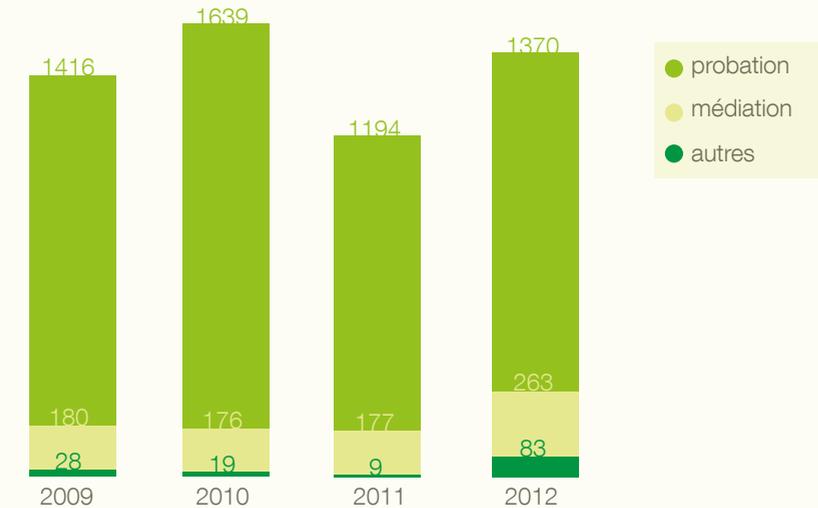
- un module « **Agressivité au volant** » : au maximum 8 participants à un cours (30 heures réparties sur 6 jours). Les participants sont des auteurs d'agressivité au volant : menaces, vandalisme, coups et blessures volontaires ou homicide ;
- un module « **Jeunes conducteurs disposant d'un cyclomoteur trafiqué** » (condition : ne pas être impliqué dans un accident, aucun cas de récidive) : au maximum 12 participants à un cours (8 heures réparties sur 2 jours). Le module a été créé en 2008 à la demande du parquet de Termonde. Ce cours est également donné dans l'arrondissement judiciaire de Malines depuis 2012. Les critères de sélection des dossiers à prendre en considération sont à certains égards différents de l'arrondissement judiciaire de Termonde. Bien que le cyclomoteur soit surtout utilisé par les jeunes de 16 à 18 ans, le parquet de Malines a choisi de repousser la limite d'âge à 21 ans au moment des faits.



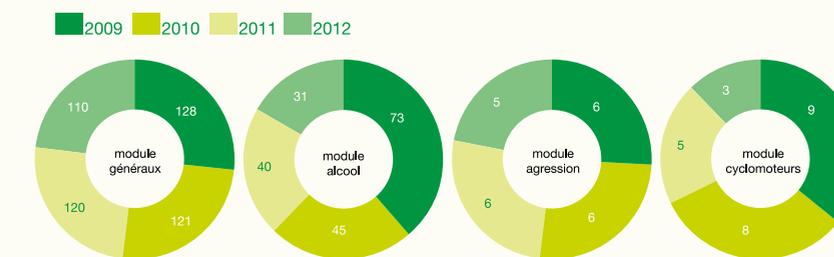
@goforzero

Ceci fait également partie de l'IBSR : driver improvement.  
Lisez #DM 24/01 pages 12-13, super intéressant !

### ÉVOLUTION, DE 2009 À 2012, DES NOUVEAUX DOSSIERS TRAITÉS PAR L'IBSR AU COURS D'UNE ANNÉE



### ÉVOLUTION NOMBRE DE COURS

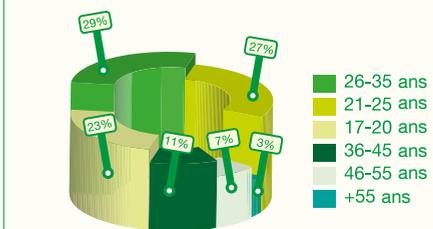


### NOMBRE DE COURS ORGANISÉS EN 2012 PAR RESSORT JUDICIAIRE\*

| Ressort judiciaire | Nombre de cours | Invités | Pourcentage des participants ayant terminé le cours de façon positive |
|--------------------|-----------------|---------|---|
| Anvers             | 29              | 274     | 72%   |
| Bruxelles (NL)     | 12              | 129     | 77,5%   |
| Bruxelles (FR)     | 26              | 262     | 71%   |
| Gand               | 35              | 364     | 77,4%   |
| Liège              | 71              | 847     | 66,6%   |
| Mons               | 20              | 225     | 70,6%   |
| Total              | 193             | 2101    | 72,5%   |

\*Le ressort judiciaire est le terme officiel pour le regroupement des arrondissements judiciaires. En Belgique, il existe 5 ressorts judiciaires regroupant 27 arrondissements :  
ressort judiciaire d'Anvers = arrondissements d'Anvers, Hasselt, Malines, Tongres et Turnhout  
ressort judiciaire de Bruxelles = arrondissements de Bruxelles (FR et NL), Nivelles et Louvain  
ressort judiciaire de Mons = arrondissements de Charleroi, Mons et Tournai  
ressort judiciaire de Gand = arrondissements de Bruges, Termonde, Gand, Ypres, Courtrai, Audenarde et Furnes  
ressort judiciaire de Liège = arrondissements d'Arlon, Dinant, Eupen, Huy, Liège, Marche-en-Famenne, Namur, Neufchâteau et Verviers

### RÉPARTITION SELON L'ÂGE (NOUVEAUX DOSSIERS EN 2012) L'âge moyen est de 28 ans



### RÉPARTITION SELON LE SEXE (NOUVEAUX DOSSIERS EN 2012)



Le nombre de participants ayant terminé le cours de façon négative est dû à plusieurs raisons. Il s'agit souvent de participants qui ne se présentent pas et, par conséquent, voient leur probation ou leur procédure de médiation arrêtée par les autorités judiciaires. Il arrive, très rarement, que le participant ne suive qu'une partie du cours et ne soit pas prêt à reprendre le cours dans son entièreté.

Dans certains cas exceptionnels, nous n'admettons pas un participant parce qu'il n'est pas apte à fonctionner au sein du groupe, par exemple en raison d'un comportement inapproprié ou pour alcoolisme.

#### PROJET PILOTE « LA VITESSE : PRENONS LE TEMPS D'Y RÉFLÉCHIR »

À la demande du parquet de Malines, l'IBSR a développé en 2004 le cours « La vitesse : prenons le temps d'y réfléchir ». Outre un volet théorique, il contient un test d'aptitude à la conduite sur la voie publique et sur un parcours. Ce cours doit être payé par celui ou celle qui le suit. Entre-temps, ce projet est en place dans les arrondissements judiciaires de Malines, Tournai, Louvain et Mons.

#### PROJET PILOTE « JEUNES CONDUCTEURS »

À la demande du parquet de Mons, un module spécifique destiné aux jeunes conducteurs ayant commis diverses infractions graves (à l'exception de la conduite sous l'influence de l'alcool et la vitesse) a été développé en 2012. Tous les préparatifs étant finalisés, la première formation a été planifiée pour février 2013. Ce module doit également être financé par les participants et comprend trois demi-journées de formation de groupe et une série d'exercices individuels.

*Participant masculin (31 ans)*

*« Le cours donne la possibilité de changer de mentalité. C'est un choix personnel. »*

*Participant masculin (26 ans)*

*« Ce cours permet de comprendre le danger, tandis qu'une amende vous fait seulement penser à votre compte en banque plutôt qu'à votre sécurité et à celle des autres. »*

*Participant masculin (28 ans)*

*« Ce que je considérais au début uniquement comme une partie de ma peine, s'est avéré être un cours qui m'a permis de profondément remettre en question l'idée que j'avais de moi-même et ma façon de conduire. »*



En 2012, 38 formations ont été organisées pour 439 participants.



# #osez demander



## Monsieur Bruno De Lille, Secrétaire d'État chargé de la Mobilité à la Région de Bruxelles-Capitale

**@BIVV\_IBSR À quoi a mené concrètement la collaboration entre l'IBSR et le cabinet du Secrétaire d'État à la Mobilité en 2012 ?**

@BrunoDeLille L'expertise de l'IBSR contribue à l'impact de nos mesures en matière de sécurité routière #2012

**@BIVV\_IBSR Comment peut-on, selon vous, intensifier cette collaboration à l'avenir ?**

@BrunoDeLille Le rôle de l'IBSR évolue (#sttshrvrmng). L'avenir de l'IBSR se trouve dans son rôle renforcé en tant qu'expert indépendant #dienstenopmaat #verkeersveiligheid.

**@BIVV\_IBSR Comment l'IBSR, peut-il encore contribuer à l'objectif 2020\* ?**

@BrunoDeLille Par la mise à disposition d'informations objectives, de campagnes interpellantes et d'expertise sur mesure #Gewest, gemeenten, bedrijven. #objectif #meerwaarde.

\* La Belgique a pour objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes à l'horizon 2020, par rapport à 2010.

## EXAMENS DE RÉINTÉGRATION

Quand le juge d'un tribunal de police ou d'un tribunal correctionnel prive quelqu'un de son droit de conduire, il peut décider que la restitution de son permis de conduire soit soumise à la réussite d'un examen médical et/ou psychologique. L'IBSR se charge de ces examens de réintégration. Le médecin et le psychologue donnent un avis conjoint et en communiquent au plus vite le résultat au candidat, au greffe et au parquet.

### VERS UNE PRESTATION DE SERVICE OPTIMALE

Le service Examens de réintégration a subi une métamorphose en 2012, ce qui donne aujourd'hui un excellent résultat : une équipe jeune qui coopère et met tout en œuvre pour l'obtention du certificat ISO 9001 mi-2013.

Tous les processus des examens de réintégration ont été définis en 2012. Leur analyse approfondie a mené à la réalisation des actions suivantes :

- une réorganisation de l'occupation de personnel ;
- une optimisation de la structure de coûts ;
- l'informatisation de l'administration ;
- une amélioration de la prestation de service : 12 implantations ont été supprimées en 2012. L'IBSR peut ainsi garantir l'organisation régulière des examens dans les centres et l'obtention plus rapide d'un rendez-vous pour les candidats.

*« Grâce à ces examens de réintégration, je me suis rendu compte que j'avais un problème d'alcool. Je me suis battu pour m'améliorer à plusieurs niveaux : mon mariage va mieux, et ma vie familiale et professionnelle y a gagné. »*

## PROGRAMME D'ENCADREMENT ALCOLOCK

L'IBSR est la seule organisation qui ait été reconnue, en 2012, comme organisme d'encadrement pour l'alcolock par le SPF Mobilité et Transports (Arrêté Royal du 26 novembre 2010).

Un alcolock est un appareil qui mesure la teneur d'alcool dans l'haleine et permet de démarrer le moteur uniquement si le taux d'alcool est inférieur à 0,2 pour mille. Le programme d'encadrement est composé d'entretiens individuels de guidance et de formations liées à l'utilisation de l'appareil, aux risques et aux conséquences de la conduite sous influence, à l'assimilation et l'élimination de l'alcool dans l'haleine, aux expériences relatives à l'utilisation de l'appareil, ainsi qu'aux intentions et stratégies pour continuer à dissocier la conduite de la consommation d'alcool après enlèvement de l'appareil. Ce programme d'encadrement est d'application pour les conducteurs condamnés à le suivre.

### DIFFUSION DES CONNAISSANCES

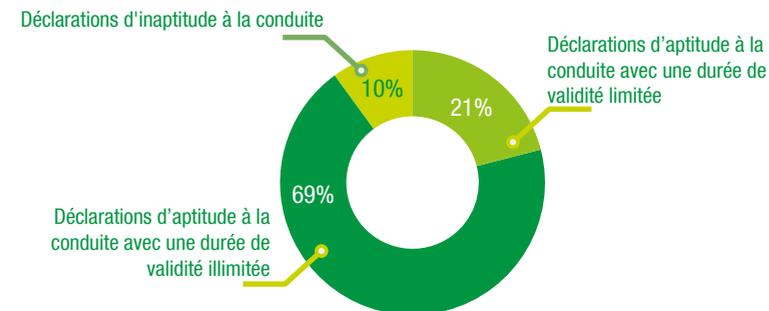
En 2012, l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie (INCC) a mené des préparatifs en collaboration avec l'IBSR, en vue du lancement du projet de recherche « Recherche des alternatives pour le test CDT dans le cadre de la constatation d'alcoolisme chronique ». L'objectif de ce projet est d'évaluer les différents paramètres appliqués lors de la mesure de la consommation d'alcool.

## CHIFFRES-CLÉS 2012

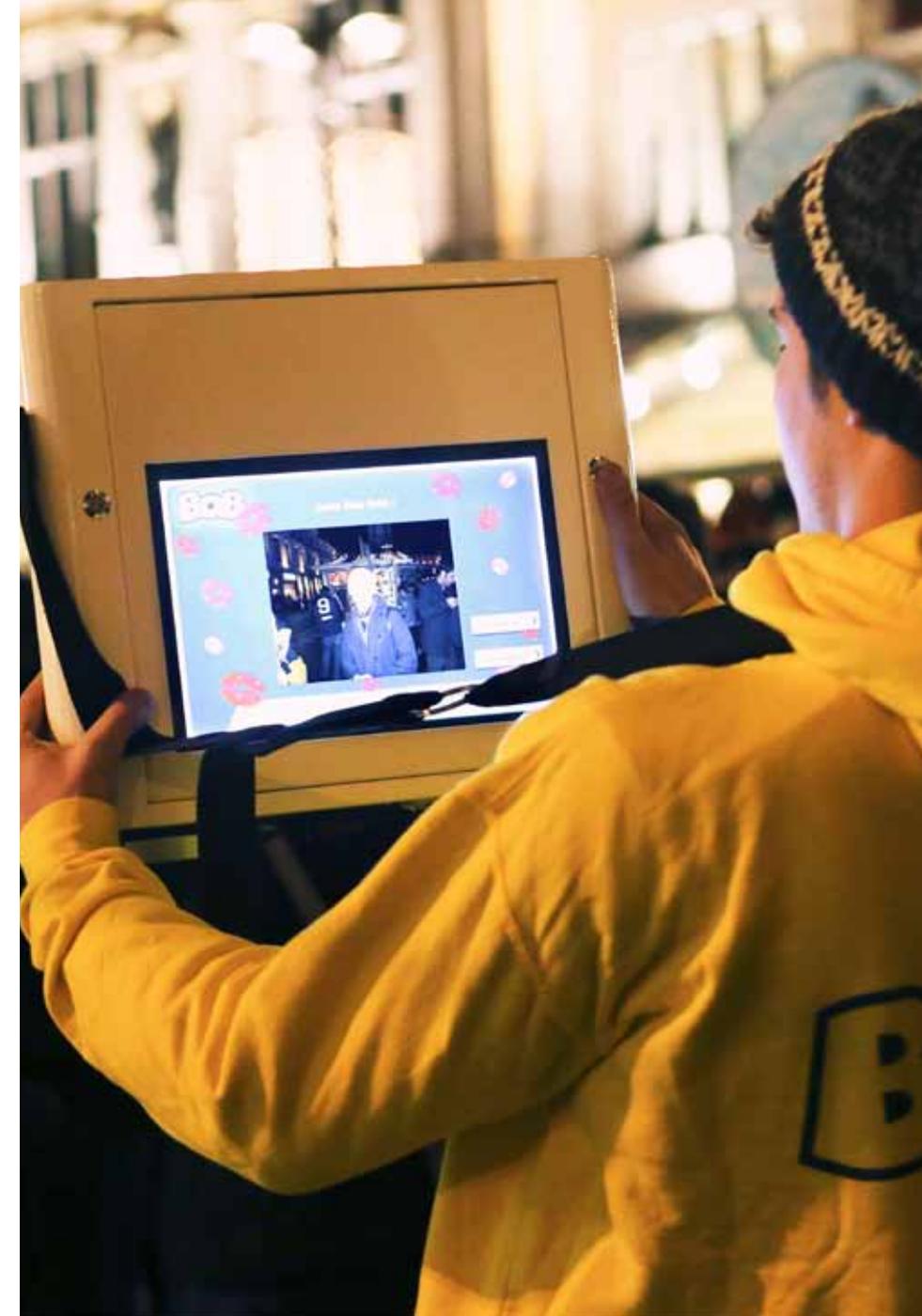
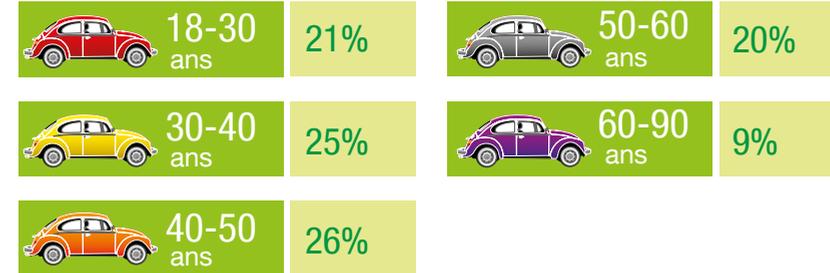
### EXAMENS



### DÉCLARATIONS D'APTITUDE À LA CONDUITE



### TRANCHE D'ÂGE



### TÉMOIGNAGE DE ANN LEYSSENS, VOLONTAIRE DE L'IBSR

« Je travaille comme volontaire à l'IBSR depuis fin 2007. Ma motivation est double : je considère la sécurité routière comme une partie importante de la société et en 2002, j'ai été confrontée à la mort de mon frère aîné Dirk (34 ans), victime d'un accident de la route. Cet accident a eu un impact énorme sur notre vie familiale. Pour protéger d'autres familles de ces souffrances, j'ai voulu apporter ma pierre à l'édifice en avertissant un maximum de personnes des dangers de la route. Au cours de notre enfance, notre père nous répétait sans cesse d'attacher notre ceinture de sécurité et de respecter le code de la route. Les gens sont souvent fort étonnés quand je leur montre la force avec laquelle leur enfant serait catapulté sans ceinture de sécurité. Nous avons ainsi déjà convaincu beaucoup de gens de la nécessité de porter la ceinture, même à vitesse réduite. Parfois, je leur dis aussi qu'une attraction dans un parc ne peut pas démarrer non plus avant que tout le monde ne soit sécurisé, ce qui leur fait réaliser l'importance de faire de même en voiture... Et non seulement pour eux, mais aussi pour les autres passagers.

Je trouve également très bien que nous recevions, en tant que volontaires, régulièrement des formations pour rester au courant des changements, par exemple dans le code de la route. Les intempéries ne m'empêchent pas de m'impliquer dans une action de sensibilisation nocturne, par exemple sur le parking du Carré ou ailleurs. Nous recevons très souvent des remarques encourageantes de la part des gens qui fréquentent les discothèques, ce qui nous fait oublier les mauvaises conditions climatiques.

Même au travail, j'essaie de sensibiliser mes collègues en diffusant occasionnellement des dépliants dans notre cantine ou en accrochant les affiches de la campagne Bob.

La plupart de mes collègues étant des femmes avec enfants, certaines d'entre elles me demandent occasionnellement de l'information au sujet des sièges pour enfants.

Je suis heureuse de faire partie du réseau des volontaires de l'IBSR. Grâce aux actions de l'IBSR, on se rend compte de l'importance de la sécurité routière. Je pense aussi que ces dernières années, de plus en plus de gens sont convaincus du fait que les limitations de vitesse et les contrôles du taux d'alcool ne sont pas des mesures de harcèlement, mais qu'au contraire une conduite sûre peut effectivement sauver des vies ! Go for zero ! »

## MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURE

### Pouvoirs adjudicateurs publics et privés

L'IBSR a conclu en 2012 plusieurs conventions avec la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans le cadre de la convention avec la Région wallonne, la cellule fait partie intégrante du groupe de travail d'experts « Infrastructure » de la Commission wallonne « Vélo », en vue de l'établissement de 3 manuels de recommandations.

Cette cellule a mené plusieurs études en 2012, et plus particulièrement :

- Une étude sur les routes avec voie centrale rétrécie, à la demande de la Région wallonne. Ce type d'aménagement routier a été testé dans différentes communes en Région wallonne. Il en résulte que l'étude a recommandé la mise en place d'un nouveau panneau de signalisation.
- À la demande de la Région de Bruxelles-Capitale, une étude d'observation a été effectuée en ce qui concerne l'impact des nouveaux panneaux de signalisation B22 et B23 sur la sécurité routière de tous types d'utilisateurs de la route. Ces panneaux permettent aux cyclistes de passer les feux rouges sous certaines conditions.
- Une évaluation des rues cyclables a été entamée et des inspections de sécurité routière des passages pour piétons traversant des sites propres de tram ont été organisées.

En 2012, la cellule Mobilité et Infrastructure a effectué des inspections de sécurité routière sur les sites d'entreprises telles que GSK (Wavre et Rixensart) et la carrière de Lhoist (Marche-en-Famenne).

De multiples formations ont également été organisées. La cellule a développé en 2012 une expertise spécifique sur les Systèmes d'Information Géographique (SIG), qui servira à l'avenir dans diverses études de l'IBSR.



# #osez demander



**Monsieur Dirk Desmet, Directeur général, SPW - Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments**

**@BIVV\_IBSR À quoi a mené concrètement la collaboration entre l'IBSR et le SPW en 2012?**

@Dirk\_SPW L'IBSR a collaboré avec la DGO 1 (la Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments) dans le cadre de quelques études et a également contribué de façon constructive aux activités du CSWSR (Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière).

**@BIVV\_IBSR Comment peut-on, selon vous, intensifier cette collaboration à l'avenir?**

@Dirk\_SPW Les modalités de collaboration pourront être définies au moment où les activités de l'IBSR seront précisées, dès lors qu'elles seront régionalisées dans le cadre de la 6ème réforme de l'État.

**@BIVV\_IBSR Comment l'IBSR peut-il encore contribuer à l'objectif 2020\*?**

@Dirk\_SPW Il est très important que l'IBSR s'ouvre aux changements qui dépendront de la future répartition des tâches entre les entités fédérales et régionales.

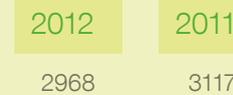
\* La Belgique a pour objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes à l'horizon 2020, par rapport à 2010.

## DÉPARTEMENT TECHNIQUE



### LABO CAV

vérification des appareils de contrôle dans les stations d'inspection automobile

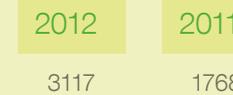


**-5%**



### LABO MEC

- homologation, étalonnage et vérification périodique des instruments de mesure utilisés par les installateurs de tachygraphes
- contrôle des ateliers des installateurs agréés de tachygraphes
- contrôle des ateliers des installateurs agréés de limiteurs de vitesse



**-4%**



### LABO ALC

essais préalables à l'approbation de modèles d'appareils d'analyse de l'haleine et essais en matière de vérification primitive, périodique et de contrôle technique des appareils d'analyse de l'haleine

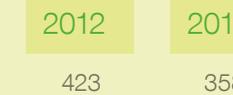


**+8%**



### LABO ATP

contrôle des véhicules frigorifiques dans le cadre de l'accord ATP

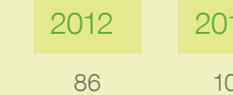


**+15,4%**



### LABO CAS

essais d'homologation et essais de conformité de production pour les casques et pare-brise motos



**-17%**

### EVOLUTION NOMBRE DE DOSSIERS 2012 VERSUS 2011

## VERS UNE PRESTATION DE SERVICES OPTIMALE

Les labos MEC et ALC ont renouvelé, en 2011, leur accréditation du label de qualité ISO 17025. En outre, trois nouveaux bancs de test de la suspension ont été installés par le labo CAV.

En 2012, nos labos ont également travaillé en vue d'améliorer les services et d'apporter des innovations :

### Labo CAV

- La procédure administrative a été optimisée. Dorénavant, les rapports de contrôle et les listes de synthèse des vérifications sont approuvés et envoyés par voie électronique.
- Les activités ont été étendues dans le cadre du projet-pilote « Contrôles Effectués en Déplacement » (CED). Le labo se charge dans ce projet de la vérification des appareils pour la mise en route des lignes d'inspections, d'une vérification périodique de ces appareils après environ 6 mois. Il transmet les résultats au SPF Mobilité et Transports afin d'évaluer ce projet-pilote.

### Labo MEC

La procédure administrative a été améliorée, ce qui a permis de réduire le délai de livraison des rapports de contrôle pour les installateurs agréés de tachygraphes de 15 à 2 jours.

### Labo ALC

En 2012, des préparatifs ont été menés dans le cadre de l'obtention du label de qualité pour les éthylotests chimiques, conformément à la norme française NF X 20-702.

### Labo ATP

Le 1er mars 2012, l'IBSR a entamé une période d'essai de six mois pour les contrôles ATP au niveau régional. Les ateliers de Thermo King et Carrier ont été désignés à cet effet dans la phase initiale de ce projet. L'évaluation de ce projet-pilote a été finalisée fin 2012 ; suite à cette évaluation, il a été décidé de poursuivre et d'étendre les contrôles régionaux. Ce projet consiste en activités complémentaires et ne remplace pas la possibilité d'effectuer des contrôles chez le transporteur.

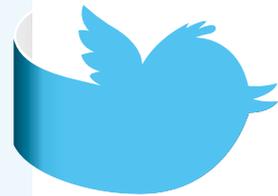
La satisfaction du client est très importante pour l'IBSR. Dans ce contexte, le SPF Mobilité et Transports a décidé, à la demande de l'IBSR, de ne plus prendre en compte l'augmentation de la valeur K (à cause du vieillissement de l'isolation) pour des zones de chargement de moins de 12 ans.

### Labo CAS

En 2012, les préparatifs ont été menés en vue de l'obtention du label de qualité ISO 17025 pour les essais d'homologation de la conformité de production des casques pour cyclistes adultes et enfants.



# #osez demander



## Monsieur Claude Van Rooten, Directeur général du Centre de Recherches Routières (CRR)

**@BIVV\_IBSR À quoi a mené concrètement la collaboration entre l'IBSR et le Centre de Recherches Routières (CRR) ?**

@ClaudeCRR Des contacts fréquents entre les spécialistes de nos deux institutions afin d'améliorer les connaissances en matière de sécurité des infrastructures routières (comité technique du CRR), la préparation du Congrès belge de la Route, le groupe de travail « Cycling Safety » de l'OCDE-ITF.

**@BIVV\_IBSR Comment peut-on, selon vous, intensifier cette collaboration à l'avenir ?**

@ClaudeCRR Par le maintien des échanges existants, qui permettent en particulier de faire émerger de nouveaux projets communs dans lesquels nous pouvons développer notre expertise de façon mutuelle et souvent complémentaire.

**@BIVV\_IBSR Comment l'IBSR peut-il encore contribuer à l'objectif 2020\* ?**

@ClaudeCRR En continuant la bonne initiative belge, récemment lancée, que constitue incontestablement la Plateforme de recherche de la sécurité routière; il s'agit en effet d'un outil important pour la mise en réseau des chercheurs belges dans ce domaine.

\* La Belgique a pour objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes à l'horizon 2020, par rapport à 2010.

## ROADSAFETY@WORK

Le programme RoadSafety@Work est axé sur cinq piliers :

- le diagnostic des risques ;
- des ateliers et formations « à la carte » ;
- des campagnes de sensibilisation orientées vers la pratique, à l'occasion d'événements au sein de l'entreprise ;
- la mise à disposition d'un certain nombre d'outils de communication ;
- des audits et inspections de sécurité routière des infrastructures situées sur le site de l'entreprise et dans son environnement.

RoadSafety@Work apporte ainsi une réponse à la demande croissante des entreprises d'atteindre leurs objectifs de « corporate social responsibility ».

En 2012, un nouveau pilier, le diagnostic des risques, a été ajouté au programme du RoadSafety@Work.

Des recommandations sont formulées sur base de ce diagnostic des risques. Elles doivent ensuite être traduites en actions prioritaires, afin de réduire les risques d'accidents de la route pour les collaborateurs de l'entreprise.

En 2012, notre offre en outils de communication a été sensiblement élargie, avec le soutien de notre partenaire FedEx.



## LE PORTEFEUILLE DE CLIENTS DE ROADSAFETY@WORK S'EST FORTEMENT DÉVELOPPÉ EN 2012.

« Les gens prennent parfois des risques sur la route, en se disant : il ne m'est jamais rien arrivé. Ils ne sont pas conscients des conséquences éventuelles. C'est pourquoi il faut parfois leur rappeler les dangers potentiels possibles. Les ateliers de l'IBSR sont parfaits pour cela ! »

(Paul Mellaerts, Senoir Project Manager Safety, Bpost)

« Par sa connaissance et son expérience, l'IBSR est un partenaire idéal dans la prévention des accidents sur la route entre le domicile et le travail, et lors des déplacements professionnels. Nos collaborateurs ont surtout apprécié l'interactivité durant les formations. »

Dany Ilsbroux, conseiller en prévention M&S, Electrabel GDF Suez

« AXA Atout Cœur, le programme de volontariat d'entreprise d'AXA, organise depuis des années des marchés de Noël pour le personnel. Lors de la dernière édition, nous avons fait appel aux stands BOB de l'IBSR. En tant qu'entreprise responsable, nous voulons en effet sensibiliser nos employés quant à leur consommation d'alcool. Nous avons clairement constaté l'impact positif de cette présence dans les résultats des alcootests, qui étaient inférieurs au taux minimum légal pour la grande majorité des employés. »

Luc Vandemoortele, coordinateur national AXA Atout Cœur, AXA

« Les chutes, l'électrocution et les accidents de la route sont les trois principaux risques auxquels les travailleurs de SPIE Belgium sont exposés. Je trouve le slogan « GO FOR ZERO » tellement fort que je l'utilise dans toutes mes présentations. Par ce biais, entre autres, je souhaite améliorer la conscience de nos employés en matière de sécurité au travail. »

Johan Dekempe, administrateur délégué, SPIE Belgium

« L'atelier « Vitesse » vous sensibilise de manière incroyablement pratique et interactive. Cette formation s'accorde parfaitement avec la philosophie de FedEx en matière de sécurité. »

Patrick Stienlet, MD Operations Benelux, FedEx Express

« On nous a prouvé de façon concrète et ludique qu'alcool et volant ne faisaient pas bon ménage ! Tous les participants sont arrivés à cette constatation 'dégrisante'. »

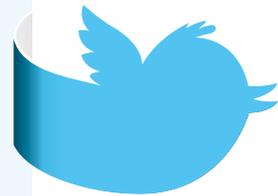
Luc Thysens, directeur de département, Wegebo

## VERS UNE PRESTATION DE SERVICES OPTIMALE

En 2012, la qualité et le professionnalisme du programme RoadSafety@Work ont été récompensés par l'obtention du label Qfor. Une enquête de satisfaction clients a été organisée dans le cadre d'un audit externe. La qualité de RoadSafety@Work est appréciée par tous nos clients : des formations sur mesure, une excellente connaissance en matière de sécurité routière et un personnel flexible.



# #osez demander



## Monsieur Tom Roelants, Administrateur général de l'Agence flamande des routes et de la circulation routière (Agentschap Wegen en Verkeer)

**@BIVV\_IBSR À quoi a mené concrètement la collaboration entre l'IBSR et l'agence Agentschap Wegen en Verkeer en 2012?**

@Wegenenverkeer L'IBSR participe aux réunions de concertation et fournit des résultats de recherche qui nous aident à déterminer la politique en matière de sécurité routière.

**@BIVV\_IBSR Comment peut-on, selon vous, intensifier cette collaboration à l'avenir ?**

@Wegenenverkeer La collaboration avec l'IBSR fonctionne très bien. Ils participent activement, au travers des divers organes de concertation dans lesquels ils sont représentés.

**@BIVV\_IBSR Comment l'IBSR peut-il encore contribuer à l'objectif 2020\* ?**

@Wegenenverkeer Nous souhaitons atteindre l'objectif 2020 en collaboration avec l'IBSR. Nous faisons appel à leur expertise en vue de sécuriser au maximum notre infrastructure.

\* La Belgique a pour objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes à l'horizon 2020, par rapport à 2010.



## INTERVIEW DE GEORGES DE SMET, CAPITAINE DES POMPIERS À TERMONDE - ZONE EST

Georges De Smet a commencé comme volontaire pour le service d'incendie en 1976. Il y a occupé progressivement diverses fonctions : caporal, sous-lieutenant, puis lieutenant. En 2009, il a été nommé capitaine du corps de pompiers de Termonde.

« Il y a une énorme différence entre le monde d'hier et celui d'aujourd'hui. Depuis 2007, quand la nouvelle loi sur la sécurité civile est apparue, une approche structurelle est entrée en vigueur grâce au principe de « l'aide adéquate au plus vite ». Lors d'un accident de la route, le but était auparavant de sortir à tout prix et au plus vite la victime de l'épave. Cette pratique avait souvent des conséquences néfastes, tant pour la victime que pour le sauveteur. Aujourd'hui, il existe une approche systématique, dans laquelle la communication entre la police, le service d'incendie et l'équipe médicale est d'une importance primordiale. C'est une équipe multidisciplinaire, où le pompier volontaire – notre corps contient 99% de collaborateurs bénévoles – agit comme un sauveteur professionnel. Actuellement, nous disposons d'un équipement hydraulique et nous donnons priorité à la prévention des traumatismes chez la victime durant l'opération de sauvetage. Il est également important que nos pompiers essaient de communiquer avec la victime pendant le sauvetage. Dans la dernière phase, l'ensemble de la procédure lors d'un accident de la route est analysé. Aujourd'hui, nous prêtons également une attention particulière au traitement du stress post-traumatique chez nos pompiers. Une équipe FiST (Fire Stress Team) a été mise sur pied. Elle est composée de pompiers volontaires ayant suivi une formation supplémentaire en matière de traitement des traumatismes. Si, à la suite d'un accident grave (de la circulation), on détecte certains problèmes chez un pompier (par le biais des « antennes »), il est proposé de nous contacter. Le pompier peut aussi solliciter spontanément un entretien afin de partager ses sentiments suite à certaines expériences traumatisantes. J'ai ainsi vu un pompier arrêter sa carrière parce que l'impact émotionnel était trop lourd. La goutte d'eau qui fait déborder le vase... L'équipe FiST est une nécessité absolue dans un service d'incendie et heureusement, elle reçoit plus en plus de reconnaissance officielle. On pourrait penser que seuls quelques individus y font appel, mais le projet rencontre un énorme succès. »



## E-CALL

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

### QUE SIGNIFIE ECALL ?

« Lors d'un accident, le système eCall est manuellement ou automatiquement activé dans le véhicule. Il contacte immédiatement le numéro d'urgence 112 et transmet à la centrale toute une série d'informations utiles, comme par exemple la localisation du véhicule. »

### QUEL EST L'ÉTAT ACTUEL DE CE PROJET AU NIVEAU EUROPÉEN ?

« La Commission européenne a donné un nouvel élan à l'introduction du système eCall dans le cadre du lancement du projet Harmonised eCall European Pilot, appelé HeERO. Depuis janvier 2011, le consortium HeERO est constitué de neuf États membres, où des projets-pilotes sont en cours en vue de préparer l'introduction du système eCall dans tous les nouveaux modèles de véhicules de l'Union européenne à partir de 2015. La deuxième phase de HeERO – HeERO 2 – démarre le 1er janvier 2013 et prendra deux ans. Six nouveaux États membres, dont la Belgique, ont adhéré à ce projet qui servira de base pour l'infrastructure à mettre en place dès 2015. La Belgique souhaite mettre en œuvre et tester l'infrastructure nécessaire pour soutenir le système paneuropéen eCall. Le consortium belge entend en outre tester le système eCall pour les camions et les motos. »

### QUEL EST LE RÔLE DE L'IBSR AU SEIN DU PROJET ECALL ?

« L'IBSR assume différentes missions au sein du consortium belge :

- le soutien des tâches techniques ;
- l'organisation d'une campagne de sensibilisation relative à la solution eCall ;
- l'obtention de la certification et de l'agrément technique du système eCall.

Les autres membres du consortium belge sont la police fédérale, le SPF Intérieur, le SPF Santé publique, le SPF Mobilité et Transports, l'agence Astrid et quelques partenaires privés. Ce consortium est coordonné par l'association ITS.be. »

### COMMENT FONCTIONNE ECALL ?

« Le système eCall peut être activé de façon manuelle ou automatique. En mode automatique, il est indispensable que l'un des airbags soit déclenché au moment où le moteur tourne. Le système active la carte SIM et envoie un message à la centrale d'urgence via le numéro d'appel 112. Dans tous les cas, la centrale reçoit directement un minimum de données de la part du système, à savoir la localisation de l'accident (grâce au signal GPS) et le type du véhicule (par l'intermédiaire du numéro d'identification du véhicule). En fonction de ces informations, la centrale d'urgence peut mettre en œuvre les moyens adaptés afin de réagir à la situation de la manière la plus appropriée. »

### QUEL EST LE COÛT DU SYSTÈME ECALL ?

« Selon la Commission européenne, le coût annuel de mise en place du système est estimé à 4,5 milliards d'euros pour l'ensemble de l'Union européenne, à répartir entre l'installation du dispositif dans les véhicules, la modernisation des centres de réception des appels d'urgence et la mise à niveau des réseaux de téléphonie mobile. Mais les estimations faites par la Commission européenne indiquent un rapport coûts/bénéfices favorable : plus de 26 milliards d'euros d'économies par an sur les coûts provoqués par les accidents et les embouteillages. Il est important de noter que ce système entraînera probablement des frais complémentaires pour les autorités concernées. Non seulement des frais liés aux adaptations de l'infrastructure, mais également à la nécessité de créer un centre d'urgence capable de filtrer les appels « erronés » ou inutiles, lesquels seraient estimés à 150.000 par an en Belgique. »

### QUEL IMPACT CE SYSTÈME A-T-IL SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

« Selon la Commission européenne, le système eCall pourrait sauver jusqu'à 2.500 vies par an dans l'Union européenne et réduire sensiblement la gravité des blessures dans 15% des cas. Les secours pourraient en effet arriver beaucoup plus rapidement sur les lieux de l'accident. »

## INTRODUCTION

Notre mission « Go for Zero » ne peut être atteinte que grâce au changement de comportement de tous les usagers de la route. L'objectif ultime de notre communication est donc de travailler sur le changement du comportement.

Les campagnes de l'IBSR :

- doivent être axées sur les comportements ayant un **lien direct** avec les accidents de la route et sur les groupes-cibles qui sont surreprésentés dans les accidents graves ;
- ne doivent pas perdre de vue qu'il s'agit de créer un **mouvement d'opinion dans la société** afin de s'attaquer de façon intégrée aux causes directes des accidents graves ;
- étant donné que la participation à la circulation est un acte éminemment « social », il est également important pour l'IBSR de prêter attention, outre ses campagnes, à la **connaissance** des règles et à l'importance de leur respect, au **respect** des autres usagers de la route et aux **tendances actuelles de comportement** sur la route.



## CAMPAGNES 24+

### JANVIER

campagne Bob de fin d'année



On estime que l'alcool joue un rôle dans 25% des accidents mortels sur la route en Europe. Cela signifie, pour la Belgique, que l'on a déploré en 2012 plus de 200 victimes dans des accidents liés à l'alcool. La campagne met l'accent sur les avantages d'être Bob, d'où le slogan : « Une raison de plus d'être Bob ». La campagne a été renforcée par les contrôles d'alcoolémie de la police et a été rendue possible grâce, notamment, au soutien d'Assuralia et des Brasseurs belges.

Les petits spots TV humoristiques ironisent sur des situations connues. Par exemple, l'histoire de l'automobiliste qui prend un détour et emprunte une petite route de campagne marécageuse, dans le but d'éviter un contrôle d'alcoolémie... avec les conséquences désastreuses que l'on connaît. Dans une autre situation, on voit la tentative

maladroite d'un homme et une femme qui veulent échanger leur place dans la voiture car il y a un contrôle à proximité.

Ce mailing Bob s'adresse aux entreprises en matière de prévention de risques d'accidents de la route lors des réceptions de fin d'année ou des fêtes de société. Dans le cadre de ces événements, l'IBSR met à disposition des gadgets Bob pour sensibiliser les collaborateurs, tels que des alcootests Bob, des clés USB Bob, des grattoirs à glace Bob ou des porte-clés Bob.

Les volontaires sont présents sur les marchés de Noël, avec un stand où les visiteurs sont impliqués de manière interactive dans la problématique de la « conduite sous l'influence de l'alcool ».

### FÉVRIER

campagne Go for Zero

Il y a un peu plus d'un an (début 2011), l'IBSR a donné le coup d'envoi de « Go for Zero ». En 2012, la campagne était divisée en deux parties. La première a débuté par une campagne d'affichage le long des routes. Les affiches étaient déclinées en quatre versions évoquant chacune une grande problématique de la sécurité routière : la vitesse, l'alcool, la ceinture et le GSM au volant. Le slogan de la campagne était repris au bas de chaque affiche : « Go for Zero ». Notre objectif à tous : zéro tués. La deuxième a débuté en mars, avec un concours de dessin.



## AVRIL

campagne vitesse



Si nous voulons atteindre l'objectif fixé par la Commission européenne, à savoir réduire de 50% le nombre de tués sur les routes d'ici 2020, il est indispensable de faire baisser la vitesse moyenne. C'est la raison pour laquelle une campagne d'affichage liée à la vitesse a été organisée en 2012.

En collaboration avec le Motorcycle Council, l'IBSR a lancé au printemps une campagne axée sur les motards « Gardez un œil l'un sur l'autre ». Afin d'illustrer les situations les plus fréquentes et les plus dangereuses sur la route, six petits films ont été mis en ligne, montrant à chaque fois un motard qui échappait de justesse à un accident.

La campagne encourage tous les types d'usagers de la route à redoubler de vigilance, et plus particulièrement vis-à-vis des motards. D'autre part, elle vise à sensibiliser les motards en leur faisant prendre conscience du fait que les autres usagers ne les voient pas systématiquement. Les petits films ont été vus plus de 60.000 fois (statut : 31/12/2012).

Nos volontaires ont organisé des actions de sensibilisation lors d'une série de concentrations de motards et dans les stations-service Total.

Cette campagne a fait l'objet d'une attention particulière en Région de Bruxelles-Capitale, avec le soutien de Bruxelles Mobilité.

## JUIN

campagne d'été Bob



Barbecues, fêtes dans le jardin, terrasses, festivals... Autant d'occasions de faire la fête et de consommer des boissons en abondance. Il existe donc de bonnes raisons d'être Bob ou d'en choisir un, aussi en été. Les statistiques d'accidents montrent que Bob s'avère essentiel, également par des températures estivales.

Bob était visible sur des affiches le long des autoroutes, mais aussi lors de toute une série de festivals où l'on vient en voiture (Woosha, Benenwerk Brugge, Maanrock, Suikerrock...).

Dans certains endroits, le « Bob-display » a été utilisé. Cet outil calcule combien de temps en moyenne une personne doit attendre après la consommation d'alcool, avant de pouvoir rentrer en voiture de manière légale et en toute sécurité.



@vrtderedactie

Bob commence l'été en tant que « l'invité VIP à tous les BBQ » : l'IBSR nous exhorte à placer Bob au volant... également en été ...

@sofie\_vandamme

Ce soir dans l'émission « Cijfers Liegen Niet » avec @Francesca\_VT : la conduite sous l'influence de l'alcool - Bob à 22h 30

@BenoitGodart

L'#IBSR lance la campagne Bob d'été. Sensibilisation + contrôles renforcés du 4/6 au 1/9 = le cocktail de cet été

@BenoitGodart

#Bob fait son entrée au #Larousse 2013 ! Bobette aussi (faut dire qu'elle a plus de travail :-))



## JUILLET-AOÛT

cross border

Depuis le 30 juin 2012, l'amende imposée pour une infraction routière commise en France par le conducteur d'un véhicule immatriculé en Belgique sera directement perçue auprès du contrevenant par le gouvernement français. À l'inverse, une amende imposée pour une infraction commise en Belgique par le conducteur d'un véhicule immatriculé en France sera directement perçue par les autorités belges. L'IBSR était responsable de la campagne d'information sur cette nouvelle mesure, durant les mois d'été.

## AOÛT-SEPTEMBRE

campagne vitesse



En collaboration avec Flair, nous avons organisé un speed dating. Les dames qui participaient aux rencontres ont fait un tour en voiture avec l'homme de leur choix, en réalité un acteur. L'objectif était d'observer les réactions de ces dames au moment où leur partenaire potentiel prenait des risques (calculés) au volant. Après le trajet, beaucoup de dames n'ont pas hésité à condamner fortement le comportement de conduite du conducteur, devant la caméra. Par la suite, nous avons mis ces films en ligne sur notre canal YouTube.

Les citations que l'on retrouve sur les affiches sont également de vraies réactions des candidates ayant participé au speed dating.



Les citations des lectrices de Flair ont également été diffusées à la radio. Trois spots ludiques, mais contenant un message ferme : conduire vite n'est pas sexy, agréable ou viril. C'est mortel.

Cette campagne a été réalisée suite à une recherche menée par l'IBSR, démontrant qu'il existait trop peu de désapprobation sociale - particulièrement parmi les conducteurs masculins relativement jeunes - vis-à-vis d'une vitesse exagérée ou inappropriée.



 [@goforzero](#)  
La conduite à grande vitesse, rend-elle vraiment plus sympathique, viril ou sexy ? Go for Zero en a fait le test. Découvrez le speed dating !

[@xanderycke](#)  
Ellen 31 ans : « Rouler trop vite, c'est banal. » Xander 24 ans : « J'avais une heure de retard à notre premier rendez-vous et elle était fâchée! »

## OCTOBRE

campagne ceinture



Une enquête réalisée par l'IBSR début 2012 a mis en évidence qu'au moins un enfant sur deux n'était pas correctement attaché en voiture. Pire même, un enfant sur dix n'est pas attaché du tout. Sur base de ce constat inquiétant, l'IBSR a organisé une campagne qui visait à sensibiliser les parents quant à l'utilisation correcte des dispositifs de retenue pour enfants. L'objectif était de montrer, de manière concrète, l'importance d'attacher correctement les enfants en voiture.

La campagne était, entre autres, soutenue par des affiches portant le slogan « 1 enfant sur 2 est MAL attaché. Et le vôtre ? ». Le but étant de remettre en question la façon dont nos enfants sont attachés en voiture.

À cet effet, l'IBSR a posté sur [www.goforzero.be](http://www.goforzero.be) trois petits films donnant des instructions claires quant à l'utilisation correcte de chaque type de dispositif de retenue pour enfants (plus de 120.000 visualisations au 31/12/2012). La brochure de l'IBSR « Attachons les enfants en voiture », contenant des instructions et détails pratiques, était disponible gratuitement en ligne.

Un publiereportage a été inséré dans le journal « Le ligueur » (Ligue des Familles) et Femmes d'Aujourd'hui. Les rédactrices de Libelle ont fait le test elles-mêmes, assistées par un expert de l'IBSR : attachent-elles leurs enfants correctement en voiture ?

Enfin, la chaîne de restaurants Quick a soutenu la campagne, en distribuant une carte informative aux familles avec de jeunes enfants. Cette carte était également disponible dans une quinzaine de plaines de jeux intérieures.

## NOVEMBRE

campagne Bob de fin d'année 2012-2013



De plus en plus de gens font la fête à la maison, chez des amis ou en famille. Bob est bien intégré dans la vie nocturne des jeunes, mais nous voulons introduire aussi cette campagne chez les personnes d'âge moyen qui organisent davantage de fêtes à la maison. Cette catégorie d'âge sous-estime systématiquement sa consommation d'alcool et surestime ses capacités de conduite. Nous avons organisé une conférence de presse à l'occasion de la campagne Bob de fin d'année, et nos volontaires ont été actifs lors des marchés de Noël.



@belgiumbe

3 bisous en plus à Bob [http://www.belgium.be/nl/nieuws/jaarlijks/news\\_bob\\_winter.jsp](http://www.belgium.be/nl/nieuws/jaarlijks/news_bob_winter.jsp) ... Retweeted par Elio Di Rupo

@pieterfra

Réception de nouvel an avec 1 cava, 2 cocos et 10 spas! #goforzero et aussi #goforamathon

@Tomkey78

Dans le Knack de demain, un reportage au sujet de la campagne BOB, car il y a toujours 4 décès sur la route/semaine en raison de l'alcool.

@hautekiet

« Lorsque quelqu'un boit une bière de trop et rentre en voiture, nous trouvons ça normal. Mais si quelqu'un roule à 30 km/h, pas. » @miguelvertriest

@krisrackham

Et oui, il y avait un porte-clés BOB accroché à la clé des menottes dans la scène finale de #TheSpiral.

@JDeMeulemeester

Chaque fois que je suis en voiture et que je bois un verre, j'entends @sofie\_vandamme demander « Y a-t-il un Bob ou est-ce du Kidibul ? » et ça marche.

@SvenOrnelis

Oh oui, faites-vous une faveur, et aussi aux autres chauffeurs, et Bob, amuse-toi à la folie en tant qu'hôte ou taxi #dontdrin-kanddrive RT peut :-)

@sofie\_vandamme

Chouette reportage dans le Flair de cette semaine: « Comme c'est dangereux de conduire saoul. »

## NOVEMBRE

état du véhicule

Tout est sous contrôle?  
Alors ça roule!



Pour votre sécurité, vérifiez la check-list complète sur  
[www.alorscaroule.be](http://www.alorscaroule.be)



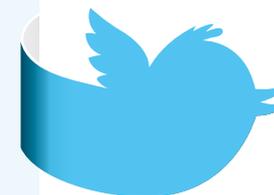
@sofie\_vandamme  
se lève avec Steven&Roos à 7 h  
30 #stubru #goforzero #allesloop-  
tgesmeerd

Aux portes de l'hiver, l'IBSR et FEDERAUTO ont lancé, avec le soutien du GOCA, une action destinée à sensibiliser les conducteurs à l'importance de l'état technique du véhicule, qui est à la base d'une sécurité proactive.

L'action de sensibilisation « Tout est sous contrôle? Alors, ça roule! » était axée sur 5 éléments essentiels :

- les freins ;
- les pneus ;
- les amortisseurs ;
- les essuie-glaces ;
- les phares.

## #osez demander



**Monsieur Eric Prémat, conseiller en matière de sécurité routière du Ministre wallon des Travaux publics Carlo Di Antonio**

**@BIVV\_IBSR À quoi a mené concrètement la collaboration entre l'IBSR et le cabinet en 2012?**

@ericpreat Il s'agit principalement de coordonner nos campagnes de sensibilisation et d'échanger nos expériences.

**@BIVV\_IBSR Comment peut-on, selon vous, intensifier cette collaboration à l'avenir?**

@ericpreat L'IBSR pourrait investir, tant au niveau logistique qu'au niveau des ressources humaines, dans les actions de sensibilisation qui seront organisées en Wallonie en 2013.

**@BIVV\_IBSR Comment l'IBSR peut-il encore contribuer à l'objectif 2020\*?**

@ericpreat En faisant des médias de vrais alliés, pour qu'ils informent en matière de comportement approprié et de sécurité routière de façon pédagogiquement plus justifiée et responsable.

\* La Belgique a pour objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes à l'horizon 2020, par rapport à 2010.

# LANCEMENT DU CONCOURS DE DESSIN GO FOR ZERO



Au printemps 2012, l'IBSR a lancé un grand concours de dessin en collaboration avec bpost. Son lancement a eu lieu à l'occasion du premier anniversaire du nouveau slogan des campagnes IBSR, « Go for Zero », afin d'en renforcer l'élan positif en 2012. Les participants ont été invités à faire un dessin de la route idéale en termes de sécurité routière. Plus de 1 000 participants de tout âge ont laissé s'exprimer à leur créativité.



Le lancement officiel du concours de dessin a été donné par le Secrétaire d'État à la Mobilité, Melchior Wathelet, et les cartoonistes Kroll et Marec. L'objectif essentiel du concours : s'attarder sur l'importance de la sécurité routière !



L'IBSR a spécialement mis à disposition un outil de dessin en ligne, qui permettait d'envoyer une création via notre site internet. Il était évidemment possible de dessiner également au crayon, au feutre ou de réaliser une peinture. Les créations devaient être déposées dans les urnes des magasins DreamLand, où nos volontaires étaient présents.

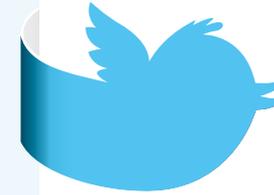


Les gagnants du concours de dessin ont été présentés en automne. Un jury a sélectionné cinq dessins, et ceux-ci illustreront en 2013 l'émission limitée de timbres-poste qui brillent dans l'obscurité grâce à l'encre « Glow in the Dark ».



Fin novembre, les flancs d'un tram de la société de transports en commun bruxellois ont été décorés de façon très originale et colorée, avec des autocollants des dessins gagnants.

## #osez demander



**Monsieur Jean-Claude Moureau, Directeur général de Bruxelles Mobilité**

**@BIVV\_IBSR À quoi a mené concrètement la collaboration entre l'IBSR et Bruxelles Mobilité ?**

@BXLmobilite Je pense surtout à la campagne de communication « Laissez la place aux cyclistes », mais également à l'analyse des statistiques d'accidents ou aux conseils en vue de nos aménagements routiers.

**@BIVV\_IBSR Comment peut-on, selon vous, intensifier cette collaboration à l'avenir ?**

@BXLmobilite Par exemple, en ajoutant à notre partenariat une mission complémentaire d'inspection et de conseil dans le cadre des passages pour piétons sur les rails de tram, qui constitue un dossier extrêmement important à Bruxelles.

**@BIVV\_IBSR Comment l'IBSR peut-il encore contribuer à l'objectif 2020\* ?**

@BXLmobilite Améliorer la qualité et l'accessibilité des statistiques d'accidents, qui sont tout de même à la base des décisions politiques et des projets d'aménagement routier.

\* La Belgique a pour objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes à l'horizon 2020, par rapport à 2010.



## ENFANTS SUR LA ROUTE

### Transport des enfants en voiture

En 2012, un partenariat a été mis en place avec Carrefour. Le personnel a reçu une formation, afin de pouvoir donner des informations correctes concernant l'utilisation du siège-enfant lors de la vente. L'IBSR avait également un stand d'information sur l'importance de la ceinture de sécurité lors du salon Baby-boom, destiné aux jeunes et futurs parents.

L'IBSR est un des partenaires du projet « Reuzenhuis » de la ligue des familles « De Gezinsbond ». Présent en divers endroits en Flandre, « Reuzenhuis » est une maison construite par la ligue des familles, où tous les objets sont présentés trois fois plus grands que leur taille réelle. L'IBSR était sur place avec un stand d'information et, à l'entrée de la maison, il y avait un siège-enfant gigantesque équipé d'un énorme rehausseur.

Notre voiture tonneau et notre balance de vitesse ont été installées dans le cadre de l'événement Pennenzakkenrock, durant lequel nous avons sensibilisé des jeunes entre 8 et 14 ans à l'importance du port de la ceinture en voiture.



@LibelleBelgie

Savez-vous qu'un enfant sur dix ne porte pas la ceinture en voiture <http://ow.ly/e917Z>? Et votre enfant? #goforzero

@BenoitGodart

Folder publicitaire de #Carrefour : l'IBSR donne des conseils aux parents qui achètent un siège-auto (p. 2 et 3) ...

### Enfants à pied

En collaboration avec « Les Scouts », l'IBSR a développé deux dépliants expliquant aux jeunes comment se déplacer lorsqu'ils sont à pied en groupe : un dépliant destiné aux enfants et aux jeunes, et un autre à l'attention des animateurs de mouvements de jeunesse.

« **Opération Cartable** » : À la demande de la Région de Bruxelles-Capitale, l'IBSR s'est chargé de la création de 15 jeux en matière de sécurité routière, destinés aux enfants de l'école primaire.

« **Brevet du piéton** » : À la demande de la Région de Bruxelles-Capitale, des préparatifs ont été entamés pour le lancement, en 2013, d'un projet-pilote destiné aux enfants des écoles primaires.

### Actions centralisées

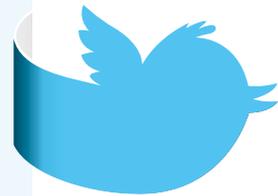
L'IBSR est responsable de la rédaction d'articles en matière de sécurité routière dans les revues pour enfants Dauphin et Tremplin (Éditions Averbode).

Toutes les deux semaines, Karrewiet, le journal des jeunes de la VRT, diffuse un quiz sur la circulation. Celui-ci nous permet de sensibiliser les enfants de 8 à 12 ans à la sécurité routière, également en dehors de l'école.

En 2012, l'IBSR est entré en contact avec les cellules provinciales « Éducation et prévention » de la police fédérale, et a développé avec elles le contenu d'un coffret pédagogique.

Tous les jours, nos collaborateurs répondent à des demandes d'information ou de soutien en matière de transport en voiture, d'éducation à la circulation ou de sécurité routière sur le chemin de l'école.

# #osez demander



## Monsieur Eddy Klynen, coordinateur de la Fondation flamande du trafic (Vlaamse Stichting Verkeerskunde / VSV)

**@BIVV\_IBSR À quoi a mené concrètement la collaboration entre l'IBSR et la VSV en 2012 ?**

@Eddy\_VSV Collaboration pour le Congrès flamand sur la Sécurité routière, le Forum flamand pour la Sécurité routière et la Commission fédérale de la Sécurité routière.

**@BIVV\_IBSR Comment peut-on, selon vous, intensifier cette collaboration à l'avenir ?**

@Eddy\_VSV En faisant des accords constructifs au niveau de la régionalisation, pour éviter des lacunes.

**@BIVV\_IBSR Comment l'IBSR peut-il encore contribuer à l'objectif 2020\* ?**

@Eddy\_VSV En développant des statistiques complètes, actuelles et fiables qui permettent de suivre l'évolution de près.

\* La Belgique a pour objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes à l'horizon 2020, par rapport à 2010.



## Les enfants à vélo

**Gordel voor Scholen** : L'IBSR était un des partenaires de ce projet. Nous avons réalisé une lettre didactique, à l'aide de laquelle les enseignants pouvaient sensibiliser leurs élèves à la sécurité routière. Nous avons également distribué 6 000 cartes de contrôle de vélo. Le projet « Gordel voor Scholen » est organisé par Bloso, la Stichting Vlaamse Schoolsport et le service provincial des sports du Brabant flamand.

**À vélo comme un pro** : Dans ce projet, une école flamande peut inviter un « fietsmeester », un animateur spécialisé qui, en présence de l'enseignant, donne aux élèves des cours pratiques sur l'utilisation du vélo. L'objectif est d'accroître les compétences des jeunes cyclistes. Chaque année, 400 écoles reçoivent la visite d'un de ces animateurs, ce qui signifie concrètement que presque 40 000 élèves ont déjà participé à cet apprentissage. Ce projet est une collaboration entre l'IBSR, la Stichting Vlaamse Schoolsport et l'asbl Mobiel 21. En 2012, le projet est passé de 5 à 8 « fietsmeesters ».

**Brevet du cycliste** : En Wallonie, depuis 2001, nous collaborons avec Pro Velo dans le cadre du projet Brevet du cycliste, qui a pour objectif d'apprendre aux enfants comment se déplacer en vélo de manière autonome et en toute sécurité. En 2012, quelque 7.600 enfants de 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> années primaires ont été impliqués dans ce projet. L'IBSR a participé au développement de ce projet et se charge de la création des outils pédagogiques sur le thème du cyclisme.

## JEUNES

« Jamais je n'aurais pensé que cela m'arriverait » est une réflexion que partagent souvent les jeunes accidentés de la route. Pourtant, quand le lundi matin les médias font le bilan des accidents du week-end, bien souvent, la majorité des victimes sont des jeunes.

À l'approche de l'été et de la période des festivals, l'IBSR a organisé un concours, dont l'objectif était de sensibiliser les jeunes conducteurs et leurs passagers à la problématique des accidents du week-end.



## FESTIVALHERO

En collaboration avec Studio Brussel, l'IBSR a lancé une nouvelle campagne pour les jeunes à l'occasion de la période des festivals d'été. Dès le 11 juin et pendant six semaines consécutives, nous sommes allés à la recherche d'un Festivalhero. Cette personne s'engageait, par la signature d'une charte Go for Zero disponible sur la page d'inscription du site internet du concours, à conduire et reconduire ses amis en toute sécurité vers et depuis un festival. En récompense de cet engagement, le Festivalhero recevait des tickets d'accès au festival, un stationnement réservé, des tickets pour des boissons et de la nourriture, un t-shirt et un plein de carburant. Un Festivalhero a été recherché pour les festivals Rock Zottegem, WOOSHA!, Boomtown, Suikerrock, Lokerse Feesten et Extrema. L'action même a commencé officiellement le lundi 2 juillet et s'est terminée le 10 août. Le lundi suivant chaque festival, un petit film montrant les expériences du Festivalhero et de ses amis était mis en ligne.



@goforzero

Bram sur Woosha : <http://ow.ly/ch8VU> Une bonne sieste de 15' est le remède idéal à la fatigue ! Devenir #Festivalhero

## LE PHOTOMATON

Le photomaton a été installé sur le site de 63 discothèques et 13 festivals répartis dans toute la Belgique, et a pu toucher plus de 17 000 jeunes.

Ce photomaton aborde quatre problématiques :

- la conduite sous l'influence de l'alcool ;
- la conduite sous l'influence de stupéfiants ;
- la fatigue ;
- et l'excès de vitesse ou la vitesse inappropriée.

## LABEL QUALITY NIGHTS

Depuis 2012, l'IBSR est le partenaire officiel de ce label de qualité pour les salles de fêtes, mis au point par l'asbl Modus Vivendi en Wallonie et par l'asbl VAD (Vereniging voor Alcohol- en andere Drugsproblemen, l'association flamande pour les problèmes d'alcool et autres drogues) en Flandre.

Les conditions pour l'obtention du Label Quality Nights comportent, pour le pilier « Sécurité routière », trois éléments obligatoires :

- la communication en matière de transport alternatif pour le retour à la maison ;
- la mise à disposition d'alcootests (jetables) ;
- et la sensibilisation à l'intérieur et aux alentours de l'établissement.

Le pilier « Sécurité routière » est un critère obligatoire du Label Quality Nights en Flandre, et un critère facultatif en Wallonie et à Bruxelles.



@goforzero

Ce vendredi, nous installons le photomaton sur le site de Decadance à Gand. Venez nous rendre visite et recevez votre photo gratuite ! <http://www.decadance.be/>

@BenoitGodart

Festival de Ronquières : l'IBSR a sensibilisé plus de 600 jeunes hier avant la grosse averse du soir.

## OFF TRACK CD

En Belgique, au cours du mois de novembre, 15.000 exemplaires du CD de sensibilisation ont été distribués sur les parkings des discothèques et des salles de fêtes.

Après 20 secondes, la première page du CD « Off Track » est interrompue par un message de sensibilisation adressé au conducteur et aux passagers de la voiture. En outre, à la fin de la chanson, un message personnel est diffusé avec la collaboration des DJs belges Alex Torn et Dave Lambert. De nombreuses grandes discothèques en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles ont collaboré à cette action. Pour l'IBSR, la musique est un moyen approprié pour atteindre les jeunes : elle permet de véhiculer le bon message, sans être moralisateur. Par cette action, l'IBSR entend sensibiliser les jeunes aux aspects fondamentaux des accidents de la route, au moment où ils sont tentés de prendre des risques en voiture, comme conducteur ou comme passager. Ce projet a été réalisé avec le soutien de la Loterie Nationale et de la SABAM.

## STUDIO

La nouvelle boutique en ligne (webshop.ibsr.be) a été présentée au printemps 2012. Sur ce site, on peut acheter ou demander en ligne du matériel et des publications. En outre, il est possible d'y télécharger un grand choix de publications gratuites. La nouvelle version du site web de notre organisation (ibsr.be) a été mise en ligne au cours de l'été. Ce site possède une structure et un style cohérents, conviviaux et adaptés aux différents groupes-cibles de l'IBSR. Il nous paraît essentiel de rendre notre site accessible pour tous.

En outre, nous accordons beaucoup d'attention à la conversation en ligne. L'IBSR est, fondamentalement, une « entreprise de dialogue ». Facebook, Twitter, LinkedIn... Ce qui a commencé comme une mode est devenu une valeur incontournable dans notre organisation. Nous nous efforçons ainsi d'avoir une approche à 360° dans nos communications. La publication d'un communiqué de presse, l'annonce d'une nouvelle campagne, des sujets intéressants... Tout ce qui vit au sein de l'IBSR est « partagé » par le biais de des réseaux sociaux. Cette approche crée en outre un terrain fertile pour de nouvelles idées, visions et inspirations.

En outre, le Studio s'est chargé de la mise en page de nouvelles brochures ou de nouvelles versions de documents existants, de publications, de notre rapport annuel, etc.



**10.194**  
SIGNATAIRES  
GO FOR ZERO CHARTER

**MERCI!**



## L'IBSR DANS LA PRESSE

Dans notre société, la sécurité routière est un sujet qui interpelle fortement l'opinion et est, par conséquent, souvent traité par les médias. Les responsables de presse de l'IBSR sont contactés quotidiennement par des journalistes de la presse écrite et audiovisuelle, régionale, nationale et internationale, à la recherche d'informations et de points de vue spécifiques. Aux côtés de campagnes nationales, l'IBSR a également développé de la publicité à partir de ses propres études et recherches. Nos porte-parole utilisent Twitter, de façon complémentaire, pour diffuser des informations ou pour interagir avec les journalistes et le public.

« Kijk Uit! », une coproduction de l'IBSR et de la police fédérale, est l'une des plus anciennes émissions de la VRT, diffusée tous les samedis. En 2012, 40 épisodes différents ont été diffusés. Par ailleurs, l'IBSR est responsable de deux émissions TV francophones : « Contacts » à la RTBF, une émission produite en collaboration avec la police fédérale, et « Go for Zero » sur RTL/TVI. En 2012, 40 nouveaux épisodes de « Contacts » ont été diffusés. « Go for Zero » est une nouvelle émission ; diffusée depuis mai, elle a proposé en 2012 23 épisodes différents.

Sélection des événements marquants dans les médias, en 2012:

### DÉBAT « DE ZEVENDE DAG » SUR EÉN

Lors de l'émission « De Zevende Dag » du 18 novembre, l'Administrateur délégué de l'IBSR et présidente de la Commission fédérale de la Sécurité routière, Karin Genoe, a débattu avec la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics Hilde Crevits, la sénatrice Freya Piryns et le parlementaire flamand Peter Reekmans. Le débat portait sur l'augmentation du nombre de victimes d'accidents de la route depuis 12 ans. Le 18 novembre était par ailleurs la Journée mondiale du souvenir des victimes de la route.



@KarinGenoe

Lors de cette Journée mondiale du souvenir des victimes de la route, les accidents de la route seront également le thème de l'émission #7dag #goforzero #bivv

### INTERVIEW DANS « TERZAKE » SUR CANVAS

On l'entend de plus en plus souvent : des cyclistes ou des piétons sont impliqués dans un accident parce qu'ils écoutent de la musique avec un casque ou des écouteurs. Que faut-il faire ? Un journaliste de Terzake a réalisé un reportage sur ce sujet et, en studio, la porte-parole néerlandophone de l'IBSR, Sofie Van Damme, a été interrogée sur ce phénomène.



@terzaketv

La Chine vote ! Ou en tout cas l'assemblée populaire. Reportage de notre collaborateur en Chine dans #terzaketv et aussi @sofie\_vandamme à propos du danger des écouteurs.



**- Het was toch niet echt zoals ik het me had voorgesteld. Ik wou altijd al eens besprongen worden door 20 rugbyspelers...**

©LECTRR

### CAMPAGNE « 1 ENFANT SUR 2 EST MAL ATTACHÉ. ET LE VÔTRE ? »

D'après une étude d'observation de l'IBSR, publiée en 2012, un enfant sur deux n'est pas correctement attaché et un enfant sur dix n'est pas du tout attaché. Notre porte-parole néerlandophone, Sofie Van Damme, a réussi à attirer fortement l'attention de la presse écrite et audiovisuelle, qu'elle qu'en soit le prix ! Ainsi, elle a été l'actrice d'un spot de publicité dans la série « Hoera Reclame », sur VIER, faisant de la publicité gratuite pour le message essentiel de sa campagne en échange de quelques contusions et bosses... Sa chute en faveur de la sécurité routière a même été remarquée par le cartooniste du journal « De Standard ». Dans l'émission « Volt », Tatyana Beloy a observé le comportement relatif au port de la ceinture à la proximité d'une crèche. Les résultats de l'étude de l'IBSR étaient ensuite commentés par Sofie Van Damme. Dans le cadre du très populaire programme radio « De Madammen », une longue interview a également été consacrée à cette problématique de la sécurité des enfants en voiture.

 [@goforzero](#)  
You go gir!! RT [@sofie\\_vandamme](#) Spot de publicité enregistré. Il m'a fait verser sang, sueur et... larmes ! À partir du 17 septembre sur antenne #bivv

 [@sofie\\_vandamme](#)  
Apparemment, le cartooniste de @destandaard a bien suivi mes messages sur Twitter #hoerareclame @opVIER

 [@sofie\\_vandamme](#)  
Tatyana Beloy accompagne l'IBSR #bivv et observe les enfants en voiture. Ce soir dans l'émission #volttv.

[@sofie\\_vandamme](#)  
Réécoutez l'interview au sujet des sièges-enfants dans l'émission « De Madammen » sur #radio 2: #goforzero

### DÉBAT «VOLT» OP EÉN

Volt a effectué un reportage incognito et constaté que de nombreux automobilistes téléphonaient au volant sans kit mains libres. Sofie Van Damme et Werner Van Cant, de la police fédérale, ont débattu de ce phénomène et ont été interrogés à propos des campagnes de sensibilisation, du danger de ce type de comportement et de l'application de la loi.

 [@sofie\\_vandamme](#)  
Téléphoner au volant est dangereux : ce soir dans l'émission #volttv #bivv <http://j.mp/99P1FU>

[@\\_catherine](#)  
Vous êtes tous en train d'écrire des tweets dans les embouteillages ? Pensez bien à #goforzero ? Soyez prudents chers amis !

[@aaiBoek](#)  
J'étais au volant il y a quelques instants, mais heureusement je n'ai pas twitté : « Ah, [@sofie\\_vandamme](#) à la radio »

### INTERVIEW «DE OCHTEND» SUR RADIO 1

Le 13 août, Karin Genoe était l'invitée de l'été dans l'émission « De Ochtend », sur Radio 1. Au cours de cette émission, elle a eu l'occasion d'expliquer sa fonction et ses réalisations en tant qu'Administrateur délégué de l'IBSR. En outre, elle a dû fournir des explications à propos des campagnes de communication et de la régionalisation imminente. Un entretien animé !

 [@sofie\\_vandamme](#)  
«Le changement de comportement est indispensable pour réduire le nombre d'accidents mortels sur la route.»

### VARIA

 [@sofie\\_vandamme](#)  
Envoyer des tweets le dimanche = être cité dans le journal du lundi #gva #goforzero

[@SophiePendevill](#)  
Un petit clic vaut mieux qu'une grosse claque !

[@sofie\\_vandamme](#)  
« Les plus grands tueurs sur la route : l'alcool, la vitesse, le non-port de la ceinture »

[@BenoitGodart](#)  
Interview pour Twizz sur l'#éthylotest obligatoire en France. Oui, les Belges qui y vont doivent en avoir 1. Amende : 11 €



## ENQUÊTE NATIONALE D'IN-SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2012

Ce projet passionnant a été présenté au public le 7 janvier 2013. Voici quelques explications de Kris Verbeeck, Consultant stratégique senior et Directeur Marketing et Communication.

### CETTE ENQUÊTE A-T-ELLE UN LIEN AVEC LE PROJET GO FOR ZERO ?

« L'IBSR a lancé, en 2011, le projet « Go for Zero ». Avec celui-ci, nous souhaitons encourager les gens à adopter un comportement plus sécuritaire sur la route. En 2012, les campagnes et la communication de l'IBSR étaient toujours axées sur ce changement de comportement. Cependant, changer le comportement nécessite un grand engagement de la part du citoyen. Nous voulons créer cet engagement supplémentaire, avec l'aide de l'enquête nationale d'InSécurité routière. Ceci afin de voir, tous ensemble, comment accroître la sécurité routière et travailler sur un changement durable du comportement. »

### POURQUOI ORGANISER CETTE ENQUÊTE CHAQUE ANNÉE ?

« L'IBSR souhaite être plus proche des citoyens. Nous voulons connaître le sentiment de chacun, lors de ses déplacements quotidiens. Nous voulons examiner si l'engagement des citoyens évolue et s'il y a un changement dans le sentiment d'(in)sécurité des usagers de la route en Belgique. Les résultats de ces études seront pris en compte lors du développement des actions de communication et de sensibilisation, afin d'obtenir un changement durable du comportement des usagers de la route. »

### POURRIEZ-VOUS NOUS FOURNIR DE PLUS AMPLES INFORMATIONS AU SUJET DE L'ORGANISATION ET DE L'OBJECTIF DE CETTE ENQUÊTE NATIONALE D'IN-SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

« Des enquêtes téléphoniques ont été effectuées en octobre 2012, auprès d'un échantillon représentatif de la population. Le Centre de Connaissance pour la Sécurité routière de l'IBSR y posait une série de questions. C'était la première fois que nous réalisons cette enquête nationale d'InSécurité routière, et elle sera renouvelée chaque année, jusqu'en 2020. »

### L'ENQUÊTE NATIONALE D'IN-SÉCURITÉ ROUTIÈRE IMPLIQUE-T-ELLE ENCORE UN AUTRE RÔLE POUR L'IBSR ?

« Ce projet comporte plusieurs objectifs pour notre organisation :

- renforcer, à l'avenir, le positionnement de l'IBSR en tant que Centre de Connaissance pour la Sécurité routière ;
- renforcer la collaboration entre les différents départements de l'IBSR ;
- renforcer notre positionnement vis-à-vis de nos partenaires, nos actionnaires et autres parties prenantes ;
- créer une vision qui détermine le contenu et les objectifs des campagnes ;
- rappeler à la population que la Belgique a pour objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes à l'horizon 2020, par rapport à 2010. »



## TOMORROW IS ANOTHER DAY

© Ilse Van Droogenbroeck

Le 2 août 1989, ma vie a connu un tournant drastique. J'étais à ce moment-là un jeune homme de 18 ans, qui conduisait un vélomoteur. À un moment donné, pendant le trajet, j'ai perdu le contrôle du véhicule et nous nous sommes retrouvés brusquement sur l'accotement. Le verdict : une luxation complète du genou. Mais, suite à deux erreurs médicales graves, j'ai commencé à souffrir du syndrome des loges. Les veines de ma jambe ont été en quelque sorte garrottées, ce qui a provoqué la nécrose des muscles par manque d'afflux sanguin.

Environ un mois après l'accident, la situation était intenable. Ce fut le début d'un calvaire, suivi d'une série de quinze opérations. La partie inférieure de ma jambe en a été déformée et il m'est devenu difficile de marcher. Immédiatement après, j'ai développé une ostéomyélite chronique, souffrance qui s'est accompagnée d'une énorme consommation d'antibiotiques. Finalement, après une longue agonie et à l'issue de mes études, j'ai pris la décision, en 1995, de me faire amputer la jambe.

Le jour de l'accident, j'ai été brusquement catapulté dans le monde des adultes, obligé de prendre des décisions difficiles. En raison de l'ostéomyélite qui suivit l'accident, je n'ai plus pratiqué de sport pendant six ans. Ce fut une période noire dans ma vie. Après l'amputation, j'ai décidé de me battre à nouveau pour ma

vie, tant au niveau professionnel que sur le plan sportif. J'ai commencé à faire du power training, mais je cherchais à pratiquer un sport de compétition qui puisse épargner ma jambe. En 2000, j'ai assisté à une course de handbike à Waregem et là, un déclic s'est produit. J'ai commencé à pratiquer le handbike en 2001 et en 2010, j'ai gagné deux fois la médaille de bronze au championnat du monde au Canada, dans l'étape contre la montre et l'étape sur route. J'ai ensuite remporté une médaille d'argent dans la course sur route, lors du championnat du monde au Danemark. En 2011, j'ai obtenu le titre d'Athlète paralympique de l'Année et ai reçu le trophée du Mérite sportif en 2012. J'ai réalisé ma plus belle prestation en 2012, lorsque j'ai gagné la médaille de bronze aux Jeux Paralympiques de Londres.

Mon histoire est un des nombreux exemples de la façon dont une vie peut être bouleversée par un accident de la route. Mais on ne peut et ne doit jamais se décourager, quoi qu'il arrive. Lorsque j'étais à l'hôpital, un des premiers cadeaux que j'ai reçu était un cadre portant la mention « Tomorrow is another day ». Depuis lors et aujourd'hui encore, c'est ma devise. J'espère pouvoir la transmettre à beaucoup d'autres. Même si la vie est très dure, il faut continuer à être positif et croire qu'un jour quelque chose de beau vous attend, si vous le voulez.

*Wim Declair*

# ORGANISATION

- 93 L'IBSR EN TANT QU'EMPLOYEUR
- 93 Une politique équilibrée
- 96 Le personnel 2012 en quelques chiffres-clés
- 97 BILAN FINANCIER
- 98 DIFFUSION ET PARTAGE D'EXPERTISE
- 98 Awards
- 98 Jurys
- 100 Conférenciers invités
- 102 Formations pour des tiers
- 102 Participation à des publications
- 104 Publications de l'IBSR en 2012
- 105 Organisation de journées d'études
- 105 Déjeuners de la sécurité routière
- 106 Collaboration à des groupes de travail d'experts
- 114 Conseil d'administration

# LES COLLABORATEURS SONT

# TOUS DES VIP À L'IBSR

## ...CAR CHACUN EST IMPORTANT

## L'IBSR EN TANT QU'EMPLOYEUR

### UNE POLITIQUE ÉQUILBRÉE

Début 2012, Sofie Questier a été engagée en tant que Directeur des Ressources humaines, avec pour mission de professionnaliser la gestion du personnel de l'IBSR, et plus particulièrement d'attirer et de développer les talents. Voici quelques réalisations dans le cadre de la politique RH de l'IBSR en 2012 :

- l'implémentation d'un cycle RH, avec entretien de planning, de fonctionnement et d'évaluation ;
- la transformation de la prime de compétence en bonus lié aux prestations ;
- l'établissement des descriptions de fonction ;
- le développement des niveaux de compétences pour les cadres ;
- le doublage du nombre d'heures de formations suivies ;
- l'optimisation de la politique d'engagement, avec pour résultat 17 nouveaux collaborateurs en 2012 ;
- l'établissement d'un règlement en matière de véhicules.

### LE PROCESSUS ET LA PRIME D'ÉVALUATION

Avant 2012, l'IBSR attribuait chaque année une prime de compétence, qui était identique pour tous les collaborateurs en fonction de leur régime de travail.

À partir de 2012, nous avons mis en place un processus d'évaluation, qui comprend les étapes suivantes :

- un entretien de planning au printemps, au cours duquel les objectifs sont fixés ;
- un entretien de fonctionnement mi-2012 : garde-t-on le cap en vue des objectifs ? Existe-t-il des points à améliorer ?
- un entretien d'évaluation en automne, dont l'objectif est d'évaluer les paramètres suivants :

o valeurs : le comportement du collaborateur est-il en adéquation avec nos valeurs ?

o objectifs : les objectifs ont-ils été atteints ?

o fonctionnement général : comment peut-on évaluer les prestations en général ?

Un score de 1 à 5 est attribué à chaque étape. La somme donne un score final, qui détermine le montant de la prime. Le collaborateur qui a effectué de bonnes prestations obtient 100% du bonus, et ceux qui ont effectué des prestations supérieures aux attentes reçoivent 125%. Si certains employés n'ont pas répondu aux attentes, ils reçoivent alors 60% du bonus.

### LE TALENT, AU CŒUR DE NOS PRÉOCCUPATIONS

Dans le cadre de l'implémentation du processus d'évaluation, tous les employés ont suivi une formation d'une demi-journée. Celle-ci avait pour objectif de familiariser chacun à la nouvelle procédure et donnait des conseils pratiques en matière de feedback. Les cadres ont suivi un jour et demi de formation, axée sur les techniques d'interview et la manière de donner un feedback.

Les collaborateurs du Centre d'Essais, Formations et Conseils ont suivi également un atelier MBTI, qui a permis d'identifier leur type de personnalité ainsi que ceux de leurs collègues. Cet atelier a permis d'améliorer la communication et la collaboration au sein de l'équipe.

L'IBSR possède de nombreux talents au sein de son organisation et motive chaque collaborateur à renforcer les compétences de ses collègues. Ainsi, par exemple, l'équipe Driver Improvement a développé une programme suivant le principe de « train the trainer » : 22 collaborateurs ont suivi deux demi-journées de formation, au cours desquelles ils ont appris les bases nécessaires pour donner eux-mêmes cette formation.



## RÉORGANISATION DU PARC AUTOMOBILE

L'IBSR ne disposait pas d'une gestion uniforme de son parc automobile, ce qui engendrait des différences entre les divers services.

Un plan d'action a été mis au point sur base d'un audit externe, avec pour résultats :

- l'inventaire parc de voitures actuel, ainsi que les processus et coûts y afférents ;
- l'implémentation d'une approche uniforme, d'une gestion efficace et d'une réduction considérable des frais ;
- la mise en place de processus pour l'avenir, d'un règlement en matière de véhicules et de points de contrôle des processus.

## UN ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL OPTIMAL

### Travaux de rénovation au bâtiment

En 2012, nous avons nommé un Facility Manager, chargé de coordonner les travaux de réaménagement. Nous avons dès lors entamé des préparatifs pour les travaux de rénovation du bâtiment principal. L'objectif de cette rénovation est de prévoir l'intégration des collaborateurs venant du bâtiment annexe et de rajeunir et dynamiser l'institut. Il s'agit de la rénovation des bureaux, des salles de détente et de réunion, de l'accueil des clients et des patients, mais également de modifier notre façon de travailler, avec une meilleure collaboration entre les services et une réorganisation de certaines activités.

## Élections sociales

Après les élections sociales de mai, un nouveau comité d'entreprise et un nouveau comité pour la prévention et la protection au travail ont été constitués. Une bonne collaboration au sein de ces plateformes a notamment permis d'optimiser les conditions de travail du personnel.

## Communication interne

Afin d'améliorer la communication interne, l'IBSR a lancé un « Newsflash » et l'organisation des « Déjeuners de la Sécurité Routière », une plateforme destinée à l'échange d'informations. Le Newsflash est un outil flexible, qui vise à informer le personnel des événements divers de l'organisation par le biais de petits messages électroniques. La présentation de l'intranet a été complètement actualisée et mise à jour, grâce au soutien de nos services informatiques.

## Activités pour le personnel

### La fête aux frites

L'IBSR n'oublie pas les moments de détente. Le 22 juin, les collaborateurs ont découvert avec surprise la présence d'une véritable friterie, avec frites et glaces à volonté. Notre studio a conçu une toute nouvelle affiche à cette occasion.

### Semaine de la Mobilité

Du 16 au 22 septembre, toute l'Europe a vibré au rythme de la mobilité durable. L'IBSR y a également participé, en mettant l'accent sur une sécurité routière durable pour ses employés. Nous avons notamment organisé un tour à vélo dans Bruxelles et les collaborateurs ont eu la possibilité de faire graver et entretenir gratuitement leur vélo. Un quiz testait les connaissances de chacun en matière d'angle mort et nos laboratoires ont ouvert leurs portes à chacun, pour une visite très instructive.



**Nom:** Philip Temmerman  
**Fonction:** stagiaire  
**Travaille à l'IBSR depuis:** 1/10/2012  
**Âge:** 28 ans  
**Études:** Ingénierie du trafic routier, UHasselt

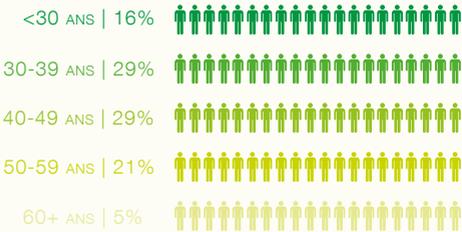
« Je suis entré en contact avec l'IBSR grâce à ma copine. Elle est volontaire pour cette organisation depuis 2009. Au cours de l'été dernier, je me suis moi aussi rapproché du travail de bénévolat. En tant qu'étudiant, j'ai travaillé à la promotion de la campagne d'été Bob avec les volontaires, dans le cadre de nombreux festivals. Une fois diplômé, je me suis présenté à l'IBSR, étant donné que ma formation en ingénierie du trafic routier correspondait parfaitement à la mission de l'organisation : optimiser un trafic sécurisé et vivable. Après quelques entretiens, j'ai été embauché en tant que stagiaire. En pratique, cela signifie que j'ai travaillé au sein de différents départements de l'IBSR. Le stage dure d'un an à trois ans, et est suivi par un engagement définitif dans un département bien défini. Cette façon de fonctionner me permet de fournir de nouvelles idées. Je suis le premier collaborateur engagé par l'IBSR en tant que stagiaire. J'en suis très content, étant donné que ce stage me permet de développer mes compétences dans divers domaines. En outre, j'ai l'opportunité de faire connaissance avec la société et tous ses collaborateurs, une expérience unique ! »

**BILAN FINANCIER**

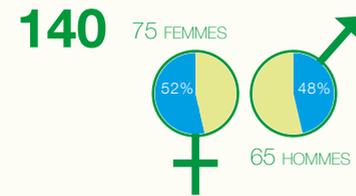
L'année 2012 s'est achevée avec un bon résultat financier. L'IBSR est une association sans but lucratif (asbl), mais un résultat positif est toujours important afin de pouvoir investir dans des projets novateurs et destinés à l'amélioration de la qualité. L'IBSR travaille sur base d'un suivi mensuel des coûts et revenus.

**LE PERSONNEL 2012 EN QUELQUES CHIFFRES-CLÉS**

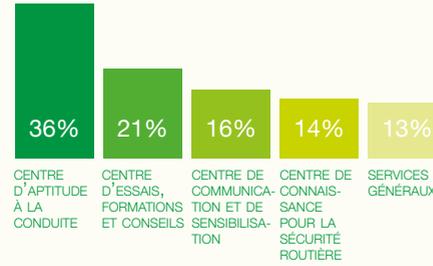
CATÉGORIE D'ÂGE



HOMMES ET FEMMES



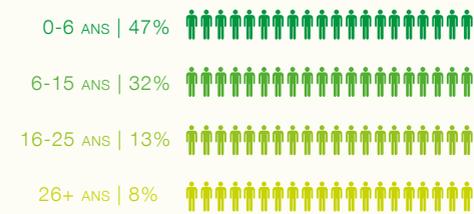
PAR DOMAINE DE COMPÉTENCE



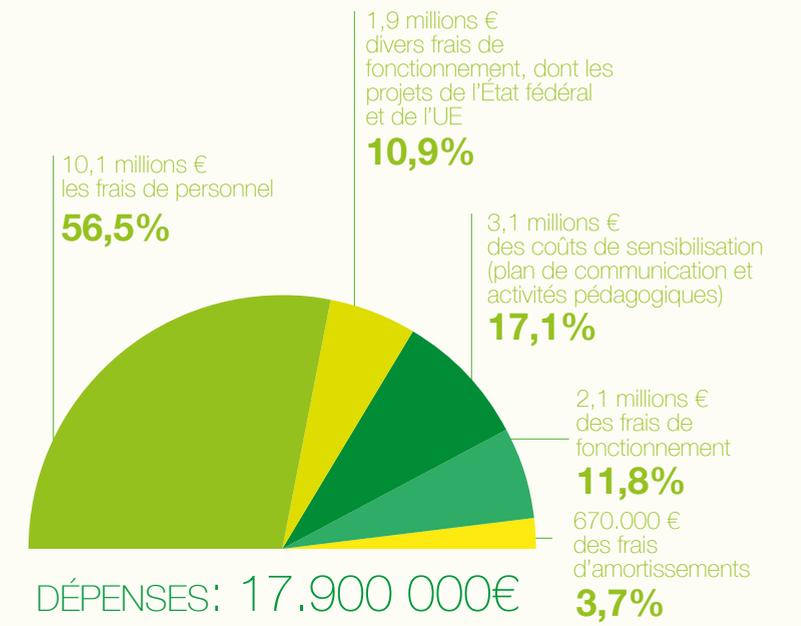
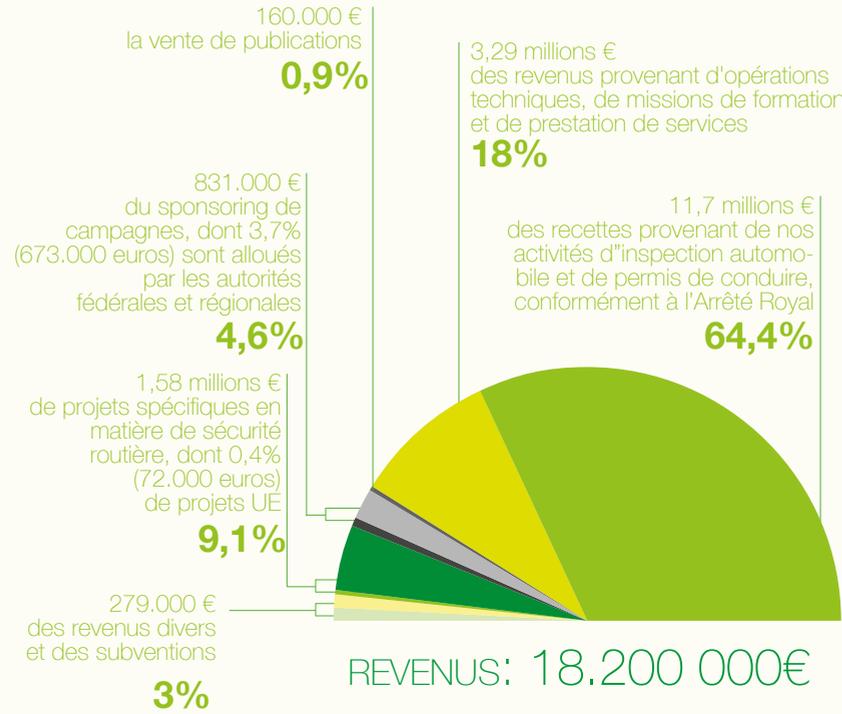
ÉVOLUTION DU NOMBRE



ANCIENNETÉ



NOMBRE D'HEURES DE FORMATION



## AWARDS

### Caples Awards

Médaille de bronze pour le journal digital, un outil de sensibilisation dans la lutte contre les accidents du week-end chez les jeunes

### Conga Award

Première place pour la campagne Go for Zero

### CCB Awards

Médaille de bronze pour le photomaton, dans la catégorie « Outdoor/Ambient/ Special built »

### CCB Awards

Médaille de bronze pour le spot cinéma Go for Zero, dans la catégorie « Design and Craft/AV Design/Visual film direction »

### Cannes Lions

Présélection pour le journal digital, dans la catégorie « Media best Use of Social Media Marketing »

## JURYS

Promoteur et membre du jury lors de la défense de la thèse « De effecten van vermoeidheid op het rijgedrag van bestuurders » Provinciaal Centrum voor Vo-lwassenenonderwijs Hasselt, département Ingénierie du trafic routier  
*Mark Tant, responsable CARA, Centre d'Aptitude à la Conduite*

Membre du jury lors de la sélection des projets en matière de sécurité routière axés sur les enfants, du Fonds Dominique de Graeve (Fondation Roi Baudouin)  
*Bénédicte Vereecke, chef de projet Jeunes, Centre de Communication et de Sensibilisation*

Membre du jury lors de la sélection de 8 projets « 10/10 » d'écoles primaires de la province d'Anvers, qui ont travaillé sur la problématique de la sécurité routière pendant toute l'année scolaire  
*Liesje Pauwels, chef de projet Jeunes, Centre de Communication et de Sensibilisation*

Membre du jury pour la sélection des projets liés à la sécurité des piétons « En rang, c'est le pied » en Région de Bruxelles-Capitale  
*Anne-Valérie De Barba, chef de projet Jeunes, Centre de Communication et de Sensibilisation*

Membre du jury lors de la sélection de 10 classes ayant participé au projet « Graines d'écrivains » dans toutes les provinces wallonnes et en Région de Bruxelles-Capitale  
*Bénédicte Vereecke et Anne-Valérie De Barba, chefs de projet Jeunes, Centre de Communication et de Sensibilisation*



## CONFÉRENCIERS INVITÉS

Présentation « Accidents impliquant des jeunes conducteurs », lors de la table ronde organisée à Seraing par le Gouvernement provincial de Liège.  
*Anne-Valérie De Barba, chef de projet Jeunes, Centre de Communication et de Sensibilisation, 13 septembre.*

Conférencier invité de l'Université d'Anvers : présentation des campagnes de sensibilisation, axée sur les outils en ligne.  
*Jan Van Daele, responsable Jeunes, Centre de Communication et de Sensibilisation, 20 novembre.*

Conférencier invité au collège de l'École supérieure de Leuven : présentation des campagnes de sensibilisation, axée sur le copywriting.  
*Jan Van Daele, responsable Jeunes, Centre de Communication et de Sensibilisation, 20 novembre.*

Explication du fonctionnement du CARA et de l'aptitude médicale à la conduite lors de la « Journée d'info au CTR : amputation » à Bruxelles.  
*Luc De Schryver, expert en aptitude à la conduite et en adaptations de véhicules, Centre d'Aptitude à la Conduite, 16 juin.*

Explication du fonctionnement du CARA et de l'aptitude médicale à la conduite au sein de BeDeCo (Belgian Dementia Council).  
*Mark Tant, responsable CARA, Centre d'Aptitude à la Conduite, 3 octobre.*

Explication du fonctionnement du CARA et de l'aptitude médicale à la conduite lors de l' « Overleg Vlaamse Vereniging Autisme » à Gand.  
*Mark Tant, responsable CARA, Centre d'Aptitude à la Conduite, 13 juillet.*

Présentation des campagnes relatives à la conduite sous l'influence de l'alcool et de l'évolution stratégique de la campagne « Bob », à l'attention des étudiants de l'ISFSC (Institut Supérieur de Formation Sociale et de Communication).  
*Anne Salmon, responsable Campagnes, 24 janvier.*

Présentation de la campagne relative à la conduite sous l'influence de l'alcool, à l'attention des étudiants de l'UCL Mons/HELHa (Haute École Louvain en Haïnant).  
*Anne Salmon, responsable Campagnes, 17 octobre.*

Présentation des campagnes de sensibilisation lors du séminaire « STARS » de l'ETSC.  
*Anne Salmon, responsable Campagnes, 1er février.*

Présentation des statistiques régionales d'accidents lors des États Généraux de la Sécurité Routière en Wallonie à Namur.  
*Yvan Casteels, responsable service Statistiques, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière, 15 juin.*

Présentation de l'ensemble des résultats « Work Package 5 » du projet de recherche DRUID, lors de l'atelier TAIEX EU de la Commission européenne en Moldavie.  
*Uta Meesmann, chercheur, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière, 7-10 mai.*

Présentation « National roadside survey of child restraint system use in Belgium », lors du 25ème atelier ICTCT à Hasselt.  
*Mathieu Roynard, chercheur, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière, 8-9 novembre.*

Présentation « Comparison of ISOFIX and non-ISOFIX child restraint system use, a Belgian roadside survey », lors du 10ème congrès « International Conference Protection of children in cars » de TÜV Süd à Munich, Allemagne.  
*Mathieu Roynard, chercheur, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière, 6-7 décembre.*

Présentation « Implementation challenges in Belgium », lors de la 13ème édition de l'« Alcohol interlock symposium » à Helsinki, Finlande.  
*Peter Silverans, responsable Études et Recherche, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.*

Présentation « Driving style, risk perception and motives for driving a motorcycle », lors de la 4ème édition du « Sartre4 Conference » à Versailles, France.  
*Peter Silverans, responsable Études et Recherche, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.*

Présentation « Cycling other road users » lors du « Sartre4 Conference » à Versailles, France.  
*Peter Silverans, responsable Études et Recherche, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.*

Présentation dans le cadre de DaCoTa « Development of the European Road Safety Observatory - Work Package 4 : Decision Support », lors de la 3ème édition de « Transport Research Arena Europe » à Athènes, Grèce.  
*Emmanuele Dupont, chercheur, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.*

Présentation dans le cadre de DaCoTa « Patterns of road safety developments in European countries » lors du « Final conference DaCoTa » à Athènes, Grèce.  
*Emmanuele Dupont et Heike Martensen, chercheurs, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.*

Présentation des statistiques d'accidents et des problématiques en matière de sécurité routière chez les jeunes, lors du Colloque Jacques Cartier à Lyon.  
*Yvan Casteels, responsable service Statistiques, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière, 20 et 21 novembre.*

Présentation « L'influence des passagers sur le comportement du conducteur », lors de la 25ème édition des « Entretiens Jacques Cartier » à Lyon, France.  
*Yvan Casteels, responsable Observatoire, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière, 21-22 novembre.*

Présentation sur les « 3 principaux tueurs sur les routes » lors d'une journée d'étude de l'asbl Centrum voor Politiestudies au sujet de la « criminalité dans le domaine du droit pénal : les récits qui expliquent les chiffres » à Schaerbeek.  
*Miran Scheers, directeur Centre de Connaissance, 8 novembre.*

« La problématique des jeunes conducteurs était le thème principal du congrès, avec un échange de recherches, d'exemples pratiques et de plans politiques entre la France, le Québec et la Belgique. Le Secrétaire d'État à la Mobilité était présent au congrès et a signé l'engagement de continuer à contribuer, en Belgique, à cet échange de connaissances et de bonnes pratiques en matière de sécurité routière entre la France, la Belgique et le Québec..»

## FORMATIONS POUR DES TIERS

10 formations « Faire du vélo en toute sécurité » destinées aux enseignements primaire et secondaire (IFC- Fédération Wallonie-Bruxelles) en collaboration avec Pro Velo (IFC = Institut de la Formation en cours de Carrière).

*Chefs de projet Jeunes, Centre de Communication et de Sensibilisation.*

Formation « Les enfants sur la route » destinée aux enseignants des écoles primaires en Région de Bruxelles-Capitale.

*Chefs de projet Jeunes, Centre de Communication et de Sensibilisation.*

Formation « Transport en sécurité des enfants en voiture » destinée au personnel de Carrefour.

*Chefs de projet Jeunes, Centre de Communication et de Sensibilisation.*

Formation « Utilisation appropriée des sièges-enfants » destinée aux coordinateurs du trafic de la police.

*Chefs de projet Jeunes, Centre de Communication et de Sensibilisation.*

Formation « Sécurité des enfants piétons et solutions en matière d'infrastructure » destinée à la société Pyblic (bureau d'architecture à Bruxelles).

*Chefs de projet Mobilité et Infrastructure, Centre d'Essais, Formations et Conseils en collaboration avec les Chefs de projet Jeunes, Centre de Communication et de Sensibilisation.*

Formation « Sécurité routière » destinée aux animateurs de « Graines d'écrivains ».

*Chefs de projet Jeunes, Centre de Communication et de Sensibilisation.*

Lokale Overleg Kring (LOK), formations continues pour médecins : explication du fonctionnement du CARA et de l'aptitude médicale à la conduite (tout au long de l'année).

*Mark Tant, responsable CARA, Centre d'Aptitude à la Conduite.*

« Chute de conscience et aptitude à la conduite » dans le cadre de l'éducation prolongée de la médecine liée au travail, KU Leuven.

*Mark Tant, responsable CARA, Centre d'Aptitude à la Conduite.*

## PARTICIPATION À DES PUBLICATIONS

"Microheterogeneity of serum  $\beta$ -hexosaminidase and its diagnostic potential for chronic alcohol abuse in a driver's license regranting program" by Maenhout, Thomas; Poll, Anneleen; Wuyts, Birgitte; Lecocq, Elke; Van Vlierberghe, Hans; De Buyzere, marc; Delanghe, Joris. Publicatie: "Alcoholism: Clinical and Experimental Research".

*Anneleen Poll, responsable Examens de réintégration, Centre d'Aptitude à la Conduite*

Devos, H., Nieuwboer, A., Tant, M., De Weerd, W., Vandenberghe, W. (2012). **Determinants of fitness to drive in Huntington disease.** Neurology, published online before print October 24, 2012.

*Mark Tant, responsable CARA, Centre d'Aptitude à la Conduite*

Sodhi, M., Reimer, B., Tant, M., Peli, E., Bowers, A., Woods, R., Higgins, K., and Turco, P. (2012). **Driver performance evaluation: Considerations underlying selection and design of routes.** In: Vision in Vehicles X (edited by Gale, A. G.), Loughborough, U.K., 92-101.

*Mark Tant, responsable CARA, Centre d'Aptitude à la Conduite*

Tant, M., Brouwer, W., Kooijman, A., and Cornelissen, F. 2012. **Quadranopia can shift to Hemianopia with shift of task-demands.** In: Vision in Vehicles VIII (edited by Gale, A. G., Brown, I. D., Haselgrave, C. M., and Taylor, S. P.), Loughborough, U.K., 74-77.

*Mark Tant, responsable CARA, Centre d'Aptitude à la Conduite*

Tant, M., Brouwer, W., Kooijman, A., and Cornelissen, F. 2012. **Evaluation of the effectiveness of a hemi-neglect rehabilitation program and generalization to driving: a case study.** In: Vision in Vehicles VIII (edited by Gale, A. G., Brown, I. D., Haselgrave, C. M., and Taylor, S. P.), Loughborough, U.K., 78-87.

*Mark Tant, responsable CARA, Centre d'Aptitude à la Conduite*

Bouwers, A. R., Tant, M., Peli, E. (2012). **A Pilot Evaluation of On-Road Detection Performance by Drivers with Hemianopia Using Oblique Peripheral Prisms.** Stroke Research and Treatment. Volume 2012 (2012), Article ID 176806, 10 pages. DOI: 10.1155/2012/176806.

*Mark Tant, responsable CARA, Centre d'Aptitude à la Conduite*

Silverans, P., & Zavrdes, N. (2012). **Cycling other road users.** In Cestac, J., & Delhomme, P. (Eds.) European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey. Retrieved from <http://www.attitudes-roadsafety.eu/> pp. 295-316.

*Peter Silverans, responsable Études et Recherche, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière*

Silverans, P., Sanchez, F., Banet, A., & Bellet, T. (2012). **Driving style, risk perception and motives for driving a powered two wheeler.** In Cestac, J., & Delhomme, P. (Eds.) European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey.

*Peter Silverans, responsable Études et Recherche, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière*

Van der Linden, T., Isalberti, C., Legrand, S. A., Silverans, P., & Verstraete, A. G. (2012). **Comparison of drug concentrations measured in roadside surveys and in seriously injured drivers in Belgium.** Drug Testing and Analysis. doi: 10.1002/dta.1436.

*Peter Silverans, responsable Études et Recherche, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière*

Van der Linden, T., Legrand S. A., Silverans P., Verstraete, A. G. (2012). **DRUID: oral fluid and blood confirmation compared in Belgium.** Journal of Analytical Toxicology, 36(6):418-21.

*Peter Silverans, responsable Études et Recherche, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière*

Legrand, S-A., Boets, S., Meesmann, U., Verstraete, A. G. (2012). **Medicines and driving: evaluation of training and software support for patient counselling by pharmacists.** International Journal of Clinical Pharmacy, 34(4):633-643. DOI: 10.1007/s11096-012-96587.

*Sofie Boets et Uta Meesmann, chercheurs, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière*

Vlaminck, F. (2012, maart). **Het gebruik van mobiele telefoons in de auto. Alles op een rijtje.** Politiepraktijk, 2012(187), 16.

*François Vlaminck, chercheur sur la politique, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière*

Slootmans, F. (2012, april). **Het verband tussen verkeersovertradingen en verkeersongevallen.** Politiejournaal, 2012, nr. 4, 16 – 19.

*Freya Slootmans, chercheur sur la politique, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière*

Scheers, M. (2012). **De 3 killers in het verkeer.** in: L. Pauwels, S. De Keulenaer, S. Deltenre e.a. (eds.), Criminografische ontwikkelingen II (Reeks Panopticon Libri, nr. 5), Antwerpen Maklu.

*Miran Scheers, directeur, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière*

## PUBLICATIONS DE L'IBSR EN 2012

Roynard, M. (2012). *Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants » 2011*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

Riguelle, F. (2012). *Mesure nationale de comportement « Vitesse » 2010*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

Riguelle, F. (2012). *Mesure nationale de comportement « Vitesse sur autoroute » 2011*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). *Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2009*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

Boulangier A., Dewil N., Silverans P. (2012). *Mesure d'attitudes sécurité routière 2009. Partie 2 : Déterminants des attitudes*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

Boulangier A., Dewil N., Silverans P. (2012). *Mesure d'attitudes sécurité routière 2009. Partie 3 : Normes sociales, perception des risques et nouveaux thèmes*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

Slootmans, F., Populer, M., Silverans P. & Cloetens, J. (2012). *Blind Spot Accident Causation (BLAC). Étude multidisciplinaire approfondie sur les accidents entre poids lourds et usagers faibles en Flandre-Orientale et en Flandre-Occidentale*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

Casteels, Y., Focant, N., et Nuyttens, N., (2012). *Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation : analyse statistique des accidents corporels impliquant des jeunes conducteurs de 18 à 31 ans*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

Dupont, E., (2012). *Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation : Revue de littérature*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.

Nuyttens, N., Focant F., Casteels Y. (2012). *Analyse statistique des accidents de la route 2010*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière.



## ORGANISATION DE JOURNÉES D'ÉTUDES

« 30 km/h en agglomération : une tendance européenne... également en Belgique ? Pourquoi, et avec quelles conséquences ? »

**Mobilité et Infrastructure, Centre d'Essais, Formations et Conseils, 15 mai.**

L'idée de généraliser la limitation de vitesse à 30 km/h dans les agglomérations suscite un intérêt croissant. Peut-on envisager cette évolution partout en Belgique ? Faut-il à tout prix prévoir des aménagements dans les zones 30 ? L'IBSR a organisé une journée d'étude en vue de répondre, entre autres, à ces questions.

« Qualité des statistiques d'accidents de la route : parcours d'obstacle et pistes pour l'avenir »

**Observatoire pour la Sécurité Routière, Centre de Connaissance pour la Sécurité routière, 26 avril.**

L'ensemble des partenaires concernés, réunis depuis 2000 au sein du groupe de travail fédéral « Statistiques », ont fait ce jour-là le bilan des problèmes qui se posent dans le domaine de la collecte de données et de leur analyse. Des pistes d'amélioration ou d'innovation ont également été présentées à cette occasion. Par le biais de cette journée d'études, l'IBSR souhaitait poser des jalons en vue de réaliser les recommandations des États Généraux de la Sécurité Routière relatives à l'enregistrement des accidents.

## 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 sur les 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.

- 27 mars : conduite sous influence (alcool, drogue, médicaments) - la Belgique est-elle mal classée ? Résultats et recommandations du projet européen DRUID.
- 14 juin : angle mort(él) - comment éviter les accidents impliquant des camions et (moto)cyclistes ?
- 13 novembre : statistiques d'accidents et indicateurs de la sécurité routière - données disponibles/données manquantes - bilan d'une décennie.



## COLLABORATION À DES GROUPES DE TRAVAIL D'EXPERTS

### INTERNATIONAL

#### 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 information 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 et RSPI

L'IBSR a été désigné comme représentant belge officiel au sein des groupes de travail CARE (European Road Accident Database) et RSPI (Road Safety Performance Indicators), organisés par la DG MOVE de la Commission européenne.

#### Union européenne - High Level Group of Road Safety

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 pin panel

*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.

#### ICTCT

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

L'IBSR a rejoint l'ICTCT en 2012 et a participé au congrès qui a eu lieu la même année à Hasselt.

#### Le Comité européen pour le Permis de conduire

Représentation au sein du groupe d'experts multidisciplinaire européen « Cardiology » et « EU Drivers Licence Codes ».

#### European Federation for Psychological Association

Représentation au sein du groupe de travail d'experts multidisciplinaire européen « Standing Committee on Traffic Psychology ».

#### Car-Adaptation Protocol Initiative' (CAPI)

Expert au sein du groupe de travail multidisciplinaire européen.

#### Nederlands Oogheelkundig Gezelschap

Expert au sein du groupe de travail multidisciplinaire « Ergofoalmologie », 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 réside en tant qu'expert dans l'Association mondiale de la route, dont l'objectif 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

*L'Organisation de Coopération et de Développement Économiques*

Représentation de la Belgique au sein des groupes de travail en matière de sécurité des cyclistes.



## NATIONAL

### CFSR - Commission Fédérale Sécurité Routière

L'IBSR reprend la présidence de la Commission Fédérale Sécurité Routière et participe au Comité interministériel de la Sécurité routière (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 implémenter des mesures permettant d'atteindre les objectifs chiffrés définis ;
- créer des outils et moyens nécessaires pour développer ces mesures et atteindre les objectifs.

La commission est constituée de 27 membres et réunit diverses autorités et organisations qui jouent un rôle primordial dans le domaine de la sécurité routière.

### Groupe de travail « Statistiques »

Depuis 12 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 (l'Institut pour la Mobilité). Il existe deux sous-groupes au sein de ce groupe de travail : « Sous-enregistrement » et « Localisation des accidents ». Étant donné que les statistiques d'accidents sont à la base des mesures efficaces afin d'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 de la route »

L'IBSR participe en tant qu'expert à ce groupe de travail et fait 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 base de l'évolution du code de la route doivent ensuite être intégrées dans le code du gestionnaire de la route.

### 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 est présidé par la police fédérale, où la nomenclature est définie sur base des statistiques d'infractions de la police.

### Groupe de travail « Cross Border Enforcement »

Ce groupe de travail, présidé par le SPF Mobilité et Transports, est responsable de la préparation de la transposition et de la mise en œuvre de la Directive européenne. Le rôle de l'IBSR est de communiquer et d'informer les usagers de la route. L'accord bilatéral entre la France et la Belgique, qui gère l'échange d'informations sur l'identité des contrevenants, est en vigueur depuis le 30 juin 2012. Nos services de police disposeront désormais plus vite des coordonnées liées à la plaque d'immatriculation, lorsqu'un citoyen français commet une infraction en Belgique, et inversement. Cette Directive entrera en vigueur dans tous les États membres de l'UE (à l'exception du Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni) à l'automne 2013.

### Association belge de la Route (ABR)

Cette association entend mettre à 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, qui s'inscrive dans une optique de développement durable.

### Centre de recherches routières (CRR)

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

## 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

### 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

### Wallonie

Conseil supérieur wallon de la sécurité routière (CSWSR)

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

### Concertation provinciale

L'IBSR organise des réunions avec les représentants des gouverneurs de province, de la police locale et fédérale, et le conseil des procureurs généraux. Ces concertations fonctionnent comme une caisse de résonance et renforcent l'information des différents partenaires sur les initiatives de l'IBSR. En outre, l'IBSR réside en tant qu'expert dans certaines réunions de concertation provinciales et comités de sécurité provinciaux.



Le mardi 13 mars, le bus qui transportait des enfants et instituteurs des écoles primaires 't Stekske de Lommel et Sint-Lambertus de Heverlee au retour des classes de neige, a eu un accident à Sierre, en Suisse.



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Monsieur Melchior Wathelet  
*Président IBSR, Secrétaire d'Etat à la Mobilité*

Monsieur Marc Roman  
*Vice-président IBSR, Président comité de direction SPF Mobilité et Transports*

Monsieur Philippe Bernard (membre du comité de gestion) (jusqu'au 14/11/2012 : Olivier Goles)  
*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 Dehaye  
*Président Gracq*

Madame Isabelle de Maegt (jusqu'au 14/11/2012 : Lode Verkinderen - TLV)  
*Chef du service d'informations FEBETRA*

Monsieur Christian De Vroom  
*Président Motorcycle Council*

Monsieur Tom Dhollander  
*Administrateur délégué Voetgangsbeweging*

Monsieur Bruno Didier (membre du comité de gestion)  
*Directeur Assurailia*

Monsieur Jean-Paul Gailly (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 v.a.p.*

Monsieur Eric Préal  
*Responsable sécurité routière, cabinet du Ministre wallon des Travaux publics*

Monsieur Roland Steenhower  
*Directeur Public Affairs R.A.C.B.*

Monsieur Karel Van Coillie  
*Responsable du service juridique Touring*

Monsieur Dirk Van Nuffel  
*Chef de corps Commission Permanente de la Police Locale de Belgique*

Monsieur Maro Vansnick  
*Conseiller général sécurité routière SPF Mobilité et Transports*

Monsieur Philip Willekens  
*Directeur Sécurité Locale Intégrale SPF Intérieur*

Monsieur Sammy Wuyts  
*Adjoint au chef de cabinet Mobilité, cabinet du Ministre flamand de la Mobilité et des Travaux publics*

Monsieur Jean-François Gaillet, IBSR  
*Secrétaire du Conseil d'administration*

