



RAPPORT ANNUEL 2015

Avant-propos

Cher lecteur,

Un petit groupe de vingt citoyens qui débattent ensemble de mesures visant à améliorer la sécurité sur les routes : ce fut un plaisir de les voir à l'œuvre. Cinq débats de ce type ont été organisés en novembre, en préambule aux Etats Généraux de la Sécurité Routière de la mi-décembre : les citoyens y ont formulé des recommandations pour un trafic plus sûr. Par ailleurs, plusieurs dizaines de milliers de personnes ont participé à une enquête. Pour la première fois, les citoyens ont été invités à donner leur avis : Usagers de la route, faites entendre votre voix.

Ces Etats Généraux furent le point d'orgue d'une lutte acharnée pour améliorer la sécurité sur nos routes en 2015. Le discours de Vincent Leus qui a perdu une fille dans un accident a laissé la salle sans voix. Monsieur Leus a également attiré l'attention des usagers sur leurs responsabilités et les a appelés à faire preuve de bon sens.

Plus de bon sens, une meilleure prise de responsabilités : en 2015, l'accent dans la lutte pour l'amélioration de la sécurité routière s'est ostensiblement déplacé des autorités vers les usagers et vers d'autres partenaires externes. L'Institut Belge pour la Sécurité Routière joue le rôle de chef de file en la matière en impliquant d'autres organisations ainsi que des firmes privées. Recytyre, Volvo, Baloise Insurance et Q8 ont déjà fait connaître leur intention de promouvoir la sécurité routière et ont souscrit un programme de partenariat unique avec l'IBSR. Ils se sont associés à notre label de qualité et peuvent faire appel à l'expertise de notre organisation pour renforcer la sécurité routière au sein de leur propre groupe cible.

Ce changement d'accent s'est accompagné d'une nouvelle forme de financement pour l'IBSR : les subsides de l'Etat ont été réduits de moitié. Cela



a nécessité une réforme structurelle de l'institut qui s'est trouvé face à trois défis majeurs se traduisant par une limitation des coûts, une extension des services aux partenaires externes et une réorientation de l'équipe du personnel afin que les nouvelles tâches puissent être effectuées de manière optimale. Fin 2015, nous nous sommes également associés avec le RACB (Royal Automobile Club Belgium), un partenaire privé qui s'intègre parfaitement dans notre structure juridique optimale et qui se situe dans la lignée du nouvel accent de l'IBSR.

Les réformes structurelles n'ont pas uniquement eu lieu en interne : l'Institut Belge pour la Sécurité Routière s'est également efforcé de mettre encore mieux ses connaissances scientifiques et son expertise pratique à profit afin de pouvoir intervenir en tant qu'expert, conseiller et leader d'opinion à l'égard du grand public. En diffusant également nos connaissances et notre expérience de cette manière, nous contribuons au changement des mentalités indispensable en matière de sécurité routière.

Les nombreux efforts fournis en 2015 ont certes porté leurs fruits mais le nombre de tués sur les routes reste trop élevé. La Belgique est encore loin des objectifs fixés pour 2020. L'IBSR poursuit donc sa lutte sur tous les terrains pour la mise en place d'adaptations structurelles.

Je suis heureuse de constater que nous ne sommes pas seuls à mener notre combat. Les débats animés qui constituaient les prémices des Etats Généraux montrent que les choses bougent et que nous sommes prêts à unir nos efforts pour lutter ensemble contre l'acceptabilité sociale d'un comportement dangereux sur les routes.

Karin Genoe
Administrateur Délégué IBSR



Édité par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl

Chaussée de Haecht 1405
B-1130 Bruxelles

Tél. : 02/244.15.11
Fax : 02/216.43.42

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

Éditeur responsable
Karin Genoe

Rédaction finale
Stef Willems

Mise en page
Ria De Geyter

Photos
Jorn Fransen
www.foto-lijo.be

D/2016/0779/13

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



Table des matières

États Généraux
ÉTATS GÉNÉRAUX 2011
OÙ EN SOMMES-NOUS À PRÉSENT ?
P.8

Mission

P.6

Centre de connaissance

P.16

Campagne BOB

P.12

Bureau de Conseils Sécurité Routière

P.38

Membres

P.58

PAIR

P.30

Organisation

P.62

Mission

Depuis sa création en 1986, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière s'est fixé pour objectif de promouvoir la sécurité routière. Nous impliquons toujours trois parties dans nos activités : l'utilisateur, le véhicule et la route (environnement routier).



Organisation

En tant que centre de connaissance et de services pour la sécurité routière, l'IBSR souhaite diminuer le nombre de tués sur la route en jouant un rôle de premier plan dans la société et en étant la référence dans le domaine de la sécurité routière, et ce, sur la base d'une approche pluricausale où l'individu, la technologie et l'infrastructure occupent une place centrale.

Activités

L'Institut Belge pour la Sécurité Routière veut contribuer activement à une réduction durable du nombre de victimes de la route et à une amélioration de la convivialité dans le trafic. Les recommandations des Etats Généraux de la Sécurité Routière constituent le fil rouge des activités de l'IBSR. Le but est de réduire à 420 le nombre de tués sur les routes belges à l'horizon 2020, soit 50% de tués en moins qu'en 2010.



-50%

« Je rêve d'une société dans laquelle le comportement criminel est massivement condamné. C'est notre responsabilité à tous. »

Karin Genoe
Administrateur Délégué IBSR

Quelques citations de Karin Genoe issues de la rubrique Opinions

RÉCOMPENSER LES VOITURES SÛRES EST BÉNÉFICIEUX POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
De Tijd : 11/9/2015

« Neuf accidents sur dix sont causés par une erreur humaine. La fatigue au volant est à l'origine de près d'un cinquième des accidents graves. En équipant les voitures d'accessoires technologiques, nous pouvons prévenir beaucoup d'accidents et sauver de nombreuses vies. C'est une bonne chose que les compagnies d'assurances promeuvent ce type d'options de sécurité en accordant une réduction de la prime d'assurance pour les voitures qui en sont équipées. Les voitures équipées de ces technologies sont plus sûres que celles qui ne le sont pas. Espérons que de telles initiatives prises par les assureurs encouragent davantage les conducteurs et les constructeurs automobiles à investir dans la technologie qui améliore la sécurité. »

LE TEMPS EST VENU DE TRAVAILLER À DES ROUTES PLUS SÛRES
De Tijd : 16/12/2015

« J'appelle le monde de l'entreprise à prendre ses responsabilités. Les employeurs ont la lourde tâche de former et de sensibiliser les travailleurs à un comportement responsable dans la circulation. Encore trop peu d'entreprises sont conscientes de cette responsabilité et cela vaut pour tous les secteurs. »

Etats Généraux

1

Octobre
20
Lettre ouverte
Jacqueline Galant

2

Novembre
16
Débats
participation citoyenne

En décembre 2015, l'IBSR et la Ministre de la Mobilité Jacqueline Galant ont organisé les Etats Généraux de la Sécurité Routière auxquels 250 citoyens et professionnels ont participé. Ce fut l'occasion de faire le point à mi-parcours vers 2020 et d'annoncer un plan d'action pour inverser l'évolution négative du nombre de tués sur nos routes.

Le Ministre de l'Intérieur Jan Jambon et le Ministre de la Justice Koen Geens étaient également présents.

Auparavant, la Ministre avait lancé un appel à tous les citoyens afin qu'ils contribuent à l'amélioration de la sécurité routière. En effet, la réduction de 50% du nombre de tués sur les routes est une mission qui ne peut être menée à bien par le seul fait des autorités. Il est donc logique que les autorités aient fait appel à la collaboration et à l'engagement des citoyens pour tendre ensemble vers une réduction du nombre de victimes de la route.



1 20 octobre 2015

Sans votre soutien, pas de routes plus sûres : lettre ouverte de Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité et lancement du site Internet www.egsr2015.be

Réduire de moitié le nombre de tués sur la route à l'horizon 2020 : nous n'y arriverons pas si nous continuons ainsi. Cet objectif ambitieux semblait réalisable lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière en 2011. Mais cela ne va pas assez vite. Le fait que les autorités ont déjà abattu la plupart de leurs cartes m'inquiète. Cela ne suffit pas. La conclusion est évidente : les autorités n'y arriveront pas toutes seules. C'est pourquoi j'organise en décembre de nouveaux Etats Généraux. Je compte sur vous pour y prendre part. Car chaque tué sur la route est un tué de trop.

Chers concitoyens, je fais appel à votre bon sens. Ensemble, nous pouvons accroître l'adhésion sociale. Les contrôles de police ne sont pas bien accueillis, les dernières campagnes de sensibilisation font l'objet de critiques depuis toujours, d'aucuns se plaignent d'avoir reçu une amende pour avoir « dépassé la vitesse autorisée de 3 km/h à peine ». Mais le fait est que le nombre d'accidents de la route est toujours trop élevé. Beaucoup trop élevé. Et encore beaucoup trop de personnes perdent la vie dans la circulation. 715 en 2014, soit deux par jour.

Les analyses de tendance effectuées par l'Institut

Belge pour la Sécurité Routière montrent clairement que la balle est dans le camp des usagers : 90 % des accidents sont dus à une erreur humaine. Excès de vitesse, inattention, consommation d'alcool...

Et c'est pourquoi je vous pose la question suivante. Comment veiller à ce que tout le monde respecte les règles et surtout comment faire en sorte que chacun souhaite s'y tenir ? Comment mettre un frein à ces statistiques attristantes ? C'est la première fois qu'un ministre fédéral demande l'aide de la population, je suis consciente que la tâche est difficile mais sans votre soutien, il ne sera pas possible d'obtenir une adhésion sociale en faveur de mesures difficiles.

Je suis en quête de personnes visionnaires qui participeront le mois prochain au débat au sein de groupes de travail avec des experts et des membres des autorités. Le résultat de cette collaboration sera une source d'inspiration non négligeable pour les Etats Généraux.

Cet appel a été largement entendu puisque le site a enregistré plus de 9400 participations.



2 16 novembre

Débats participation citoyenne

L'IBSR s'est chargé de rassembler, de synthétiser les avis de tous les participants et d'organiser et animer des débats avec des citoyens sur 5 thèmes essentiels : le code de la route, la récidive, le risque de se faire contrôler, les nouvelles technologies et l'accidentologie.

Il a notamment été question de la nécessité de mieux structurer et formuler le code de la route afin que tout le monde puisse le lire. Dans le groupe de travail qui s'est penché sur les nouvelles technologies et l'analyse des accidents, beaucoup étaient pour un éthylotest antidémarrage et un enregistrement du comportement routier notamment grâce à l'installation d'une boîte noire dans chaque voiture. Bon nombre de citoyens étaient favorables aux technologies qui facilitent la vie des conducteurs tels les systèmes de freinage et les capteurs de stationnement. Il a aussi été question de mécanismes pour rendre ces nouvelles technologies abordables pour tous. L'intensification des contrôles et des sanctions plus efficaces font également partie des mesures prises par les citoyens. Ici aussi la technologie comme un éthylotest antidémarrage peut jouer un rôle capital.

Enfin, il était frappant de constater que la responsabilité finale de l'utilisateur a été évoquée au cours de chacun des débats. Aucune technologie ni règle de circulation ni adaptation de l'infrastructure ne peuvent offrir de solution si les usagers sont inattentifs ou imprudents sur la route.

Etats Généraux

3

December
15

Etats
Généraux



3 15 décembre

Etats Généraux

Lors de la journée du 15 décembre, l'IBSR a aussi dressé un état des lieux pour ce qui est des statistiques d'accidents, l'alcool au volant, la vitesse, le port de la ceinture et les systèmes technologiques présents dans les voitures. Ainsi, le nombre de tués sur les routes a été estimé à 755 pour 2015, ce qui nous éloigne de l'objectif de 420 tués maximum en 2020.

Si des progrès ont été enregistrés en matière de taux de port de la ceinture, l'IBSR a malheureusement dû constater que le bât continue de blesser dans le domaine de la vitesse hors agglomération et de l'alcool au volant.



Témoignage de Vincent Leus



Vincent Leus, qui a perdu sa fille Emilie dans un accident de la route le 11 novembre 2009, a livré un témoignage poignant lors des Etats Généraux. Emilie et deux amies ont été tuées par un chauffeur ivre. Vincent a créé le fonds Emilie Leus, un fonds visant à la prévention de la conduite sous influence.

Voici quelques passages tirés de son discours.

« Les adultes devraient mieux montrer l'exemple... Ce ne sont pas les parents qui font la morale à leurs enfants quand ils sortent le samedi soir : « tu ne bois pas d'alcool quand tu sors ! » et qui oublient très vite leur avertissement, lors des jours de fête ou lorsqu'ils font la fête autour d'un repas, qu'une fête peut également se faire sans alcool. »

Il a terminé son discours en affirmant qu'il espérait qu'il n'y aurait un jour plus d'Etats Généraux et a conclu avec un message plein d'espoir.

« Je ne serai plus jamais vraiment heureux et je pense aujourd'hui à tous ceux qui ont perdu un proche sur la route ou aux victimes de la circulation qui se battent chaque jour dans le cadre de leur revalidation mais à vous... je vous souhaite de mener une vie agréable. Utilisez dès à présent tous les talents dont vous disposez pour en faire quelque chose d'utile. »

LES RECOMMANDATIONS des Etats Généraux

A la fin de l'événement, la Ministre de la Mobilité a annoncé 15 mesures prises en concertation avec les Ministres de l'Intérieur et de la Justice (voir www.egsr2015.be). Il s'agit de mesures concrètes dont l'objectif principal est de réduire la gravité

des accidents. Elles visent essentiellement à intensifier la lutte contre les principaux facteurs d'insécurité routière, en particulier la vitesse excessive, la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues, la fatigue et la distraction au volant.

THÈME 1 : CODE DE LA ROUTE

1. Simplifier le code de la route.
2. Donner à chacun l'occasion de mettre à jour ses connaissances du code de la route.
3. Adopter une réglementation claire et sécurisante pour l'usage de vélos électriques.
4. Instaurer la tolérance zéro en matière d'alcool au volant pour les conducteurs novices (3 premières années de conduite).

THÈME 2 : RÉCIDIVE

5. Systématiser l'obligation d'un éthylotest embarqué, en particulier pour le transport de personnes et les récidivistes.
6. Faire supporter en tout ou en partie le coût des peines alternatives aux contrevenants.

THÈME 3 : ACCIDENTOLOGIE

7. Créer un institut d'accidentologie.

THÈME 4 : NOUVELLES TECHNOLOGIES

8. Soutenir l'obligation d'une boîte noire dans les véhicules neufs.

THÈME 5 : RISQUE DE SE FAIRE CONTRÔLER

9. Augmenter le risque de se faire contrôler grâce à l'utilisation, par tous les services concernés, de données fiables et mises à jour en temps réel.
10. Réduire les fraudes dans le transport routier grâce à des contrôles mieux coordonnés et mieux ciblés (service du SPF).
11. Systématiser l'usage de caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR).
12. Systématiser l'usage de radars-tronçons.
13. Améliorer la qualité des contrôles.
14. Continuer la mise en œuvre de la directive «Crossborder» qui permet l'échange de données entre Etats membres pour les infractions routières les plus fréquentes.
15. Créer une plateforme de concertation pour la prévention des accidents.





BOB souffle ses 20 bougies

Depuis 1995, BOB est devenu une icône absolue de la culture populaire belge. BOB est la solution par excellence si l'on sort. Après 20 ans, BOB demeure un moyen de sensibilisation efficace dans la lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool. Avec BOB, l'IBSR, Assuralia, les Brasseurs Belges et les Régions optent pour la continuité et le côté reconnaissable. Les campagnes constituent un moyen d'action indispensable et elles ne sont pas passées inaperçues en 2015 non plus. En 2015, les campagnes BOB se sont focalisées sur l'influence de la norme sociale. Les statistiques d'accidents prouvent que certains conducteurs sont encore trop tolérants à l'égard

de l'alcool au volant. Chaque année, on dénombre plus de 5.400 accidents corporels dans lesquels au moins l'un des usagers est sous l'influence de l'alcool, soit 12% du nombre total d'accidents. En d'autres termes, l'alcool est responsable d'un accident corporel en Belgique sur huit. Pour bon nombre de conducteurs, BOB a évolué au fil des ans pour devenir quelqu'un qui boit quelques bières avant de reprendre le volant. Cette opinion erronée aurait pu nuire à la campagne BOB de 2015. En effet, un vrai BOB ne boit pas une goutte d'alcool quelles que soient les circonstances.

Campagne BOB

82%

des Belges affirment avoir vu la campagne BOB d'hiver

3,5%

de conducteurs positifs lors de la campagne BOB d'été et 2,5% durant la campagne BOB d'hiver (plus faibles nombres jamais enregistrés)

>700.000

conducteurs contrôlés pendant les campagnes BOB d'été et d'hiver (plus grand nombre jamais enregistré)

>450.000

porte-clés distribués dont 50.000 pour « l'édition festive » dans le cadre du week-end BOB

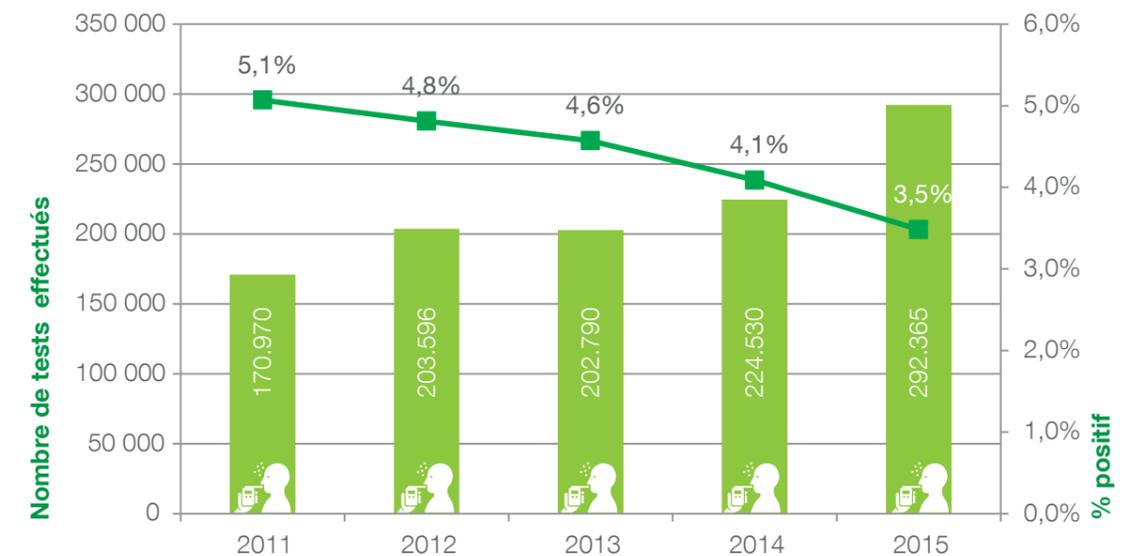
Campagne BOB d'été

La campagne se composait d'affiches, d'un spot radio et d'un mini-film, le tout est parti du slogan « Ensemble pour une conduite sans alcool ». L'affiche et le spot radio ont été bien accueillis et le mini-film de la campagne a été visionné plus de 40.000 fois.



Contrôles BOB

Avec 292.365 contrôles, cette campagne BOB d'été a établi un record absolu. Le nombre de tests d'alcoolémie effectués était pas moins de 30% supérieur à celui de 2014. De plus, avec 2,5%, nous avons atteint le plus faible nombre de conducteurs positifs lors de la campagne BOB d'été.



La campagne BOB d'hiver

La campagne d'hiver voulait être davantage axée sur l'approche poursuivie mais BOB a de nouveau été placé au centre de sa propre fête d'anniversaire. La campagne s'articulait complètement autour du message : « On n'est pas BOB à moitié ». On pouvait voir sur les affiches un sous-bock sur une table. Ce sous-verre a également été distribué plus de 2 millions de fois dans le secteur Horeca grâce au soutien des différents brasseurs. 11.000 affichettes ont aussi été distribuées dans le secteur Horeca par le biais des fédérations Horeca. Au total, ce sont 18.000 affichettes qui ont été distribuées. Le message central était toujours : « Un vrai BOB ne boit pas d'alcool ».

Les transports en commun et le secteur des taxis ont aussi aidé à diffuser le message de la campagne. Q8 a relayé ledit message au moyen de 630 affiches dans 224 stations-services.

La campagne BOB a été lancée le 25 novembre.

Spots radio

Il y a également eu une campagne radio nationale au cours de laquelle le message suivant a été diffusé : Un chirurgien qui n'endormirait ses patients qu'à moitié ? Ne trier le blanc et les couleurs qu'en partie pour une lessive ? Désolé, ça ne marche pas. A moitié, ce n'est souvent pas assez. On n'est donc pas BOB à moitié non plus. Un vrai BOB ne boit pas d'alcool !

82% des participants au post-test ont eu vent de la campagne. Il s'agit là d'un score très élevé. La campagne (image, slogan et spot radio) a été qualifiée de claire et de facile à comprendre.

Médias sociaux

Il était possible de nommer son BOB favori via une application Facebook.

Au total, plus de 71.000 utilisateurs uniques ont utilisé cette application. Les assureurs ont activement travaillé pour que le concours soit le plus visible possible grâce à leurs canaux.

Avec cette campagne, la page Facebook de BOB a doublé son nombre de likes pour atteindre 5.538. Au total, plus d'1 million de personnes ont été atteintes.

BOB dans les médias



4 reportages à la télé



13 articles en ligne



Evoquée dans le journal radio



17 articles dans les journaux



Assuralia    Un vrai BOB ne boit pas d'alcool.

Contrôles BOB et week-end BOB

Des contrôles alcool ciblés se sont tenus entre le 27 novembre et le 25 janvier en vue de soutenir et de relayer le message de la campagne BOB. Lors du week-end BOB du 15 janvier 2016 au 18 janvier 2016, ces contrôles se sont encore intensifiés. A cette occasion, un « porte-clés 20 ans de BOB en édition limitée » a été distribué.

Lors de la campagne BOB d'hiver, pas moins de 409.000 conducteurs ont été contrôlés, parmi lesquels 2,5% étaient positifs, soit le chiffre le plus faible pour une campagne BOB d'hiver. Un résultat encourageant.

Actions de communication du soutien lors du week-end BOB

Outre les contrôles, le week-end BOB a été soutenu par des actions de communication. C'est ainsi que les équipes BOB ont accompagné divers contrôles et donné un pack BOB à 600 conducteurs sobres pour les récompenser.

Une machine à souffler de BOB spécialement conçue pour l'occasion a été installée durant tout le week-end BOB dans la discothèque Carré. Il était possible de se rendre tout au long du week-end dans la « newsroom » et de poster des messages concernant BOB sur les réseaux sociaux afin de sensibiliser un maximum de personnes.

L'attention des rédactions pour le week-end BOB était très importante. Ainsi, il y a eu 10 reportages télé, 25 articles en ligne, des mentions dans divers journaux à la radio et une quinzaine d'articles dans les journaux. La radio Bel RTL était le partenaire médiatique du week-end BOB.





Centre de connaissance

18

collaborateurs,
diplômes universitaires dans
16 disciplines différentes

25

rapports dont 4 baromètres,
10 études,
4 rapports statistiques et
7 rapports thématiques

44

exposés lors de congrès
et colloques nationaux et
internationaux

4

langues dans lesquelles le
Centre de connaissance peut
opérer. Néerlandais, français,
allemand et anglais

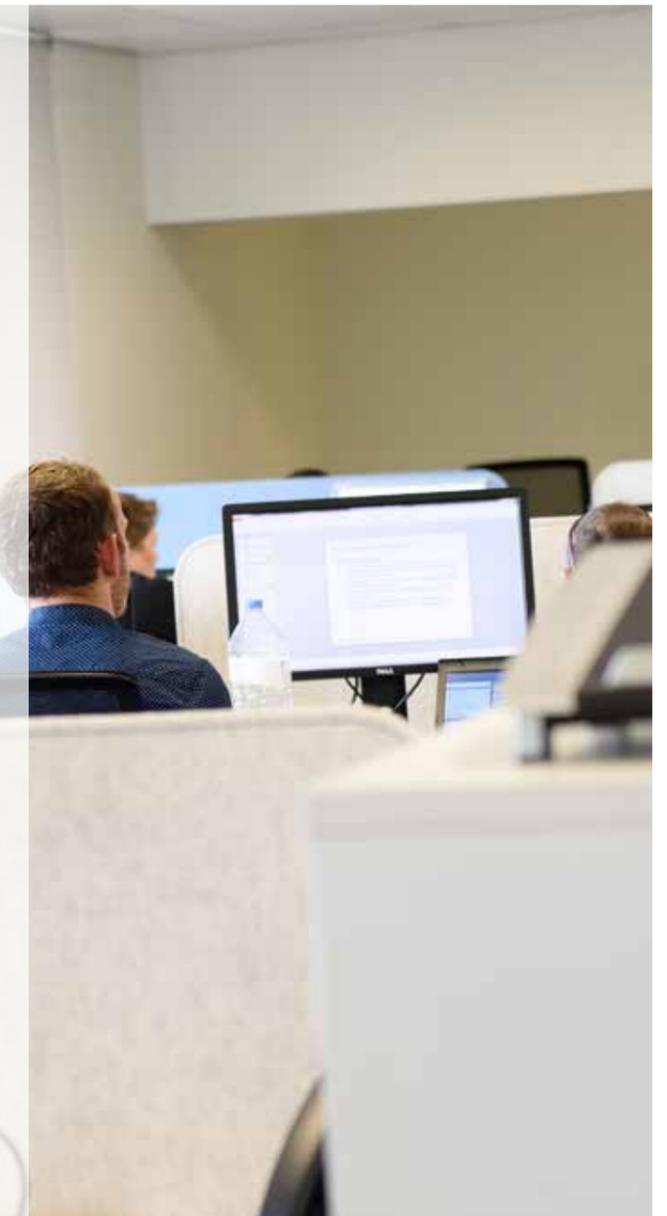
Le Centre de connaissance (KCC) est le département de recherche de l'IBSR. Il est composé d'une équipe multidisciplinaire de chercheurs et d'analystes réalisant des projets de recherche et des analyses statistiques dans le domaine de la sécurité routière.

Le Centre de connaissance a accès à un nombre important de sources de données (données policières, enquêtes, données hospitalières, données d'accidents internationales) et a recours à un large éventail de méthodes de recherche telles que la modélisation statistique, les mesures de comportement, les sondages directs d'utilisateurs et une étude au moyen d'un simulateur de conduite.



Les activités du Centre de connaissance font partie d'une vaste mission sociale de l'IBSR. Le Centre de connaissance est notamment chargé

- **d'analyser et d'assurer le suivi** de l'évolution de la sécurité routière en Belgique. Les facteurs à l'origine de cette évolution comme le comportement des usagers, l'infrastructure, la formation à la conduite et la technologie du véhicule sont également analysés.
- **de suivre les résultats des recherches internationales** en matière de sécurité routière, en vue de les mener si possible en Belgique.
- **d'étayer les points de vue de l'IBSR** et les réponses aux questions relatives à la sécurité routière posées par les politiciens, les médias, les stakeholders et les citoyens. Le Centre de connaissance y répond rapidement et efficacement.
- **de mener des projets de recherche ciblés** en vue de mieux cerner les problèmes de sécurité routière et de développer des activités de sensibilisation en conséquence.



Les atouts de ce Centre de connaissance unique

- **Une forte approche multidisciplinaire de la sécurité routière.**

L'équipe de l'IBSR dispose de diplômes et d'expérience dans des domaines très variés. Toute cette expertise réunie donne lieu à des recherches de grande qualité, à des recommandations stratégiques pertinentes et à des études produisant des résultats à relativement court terme.

- **Une grande flexibilité en interne et au niveau de la nature des projets.**

Le Centre de connaissance peut répondre à toutes sortes de questions et mener à bien des projets variés : réponses détaillées à des questions parlementaires, synthèse de la situation concernant un domaine précis, observations du comportement des usagers, projets de grande envergure s'étalant sur plusieurs années, consortiums de projets internationaux.

- **Couverture de la sécurité routière dans son ensemble.**

Pour mener à bien ses missions, le Centre de connaissance rassemble ses connaissances dans tous les domaines propres à la sécurité routière et les met à disposition de l'ensemble des intervenants, y compris du grand public.

- **Une forte relation avec la pratique.**

Grâce aux contacts fréquents avec tous les intervenants sur le plan de la sécurité routière et à l'interaction continue avec les autres départements et services de l'IBSR, le Centre de connaissance se trouve

au plus près de la pratique. Le Centre de connaissance veille aussi à ce que les activités et initiatives de l'IBSR soient correctement étayées et reposent sur des principes scientifiques.

- **Forte pertinence stratégique.**

L'IBSR est systématiquement consulté par les responsables politiques. C'est pourquoi le Centre de connaissance sait pertinemment bien comment les données doivent être collectées et analysées et quels sujets doivent être traités en vue de formuler des recommandations stratégiques pertinentes.

- **Utilisation d'un large éventail de sources de données.**

Le Centre de connaissance base ses recherches et recommandations sur des faits et des chiffres. Il a accès à un large assortiment de données émanant de différentes sources nationales (police, hôpitaux, propres mesures de comportement et d'attitudes, Fonds des Accidents du Travail, floating car data...) mais aussi de diverses bases de données internationales.

- **Un vaste réseau international.**

Les collaborateurs du Centre de connaissance participent activement à différents réseaux et consortiums de recherche internationaux, ce qui constitue une source d'échange d'informations permanent sur des résultats de recherche intéressants, des nouvelles méthodologies et des bonnes pratiques.

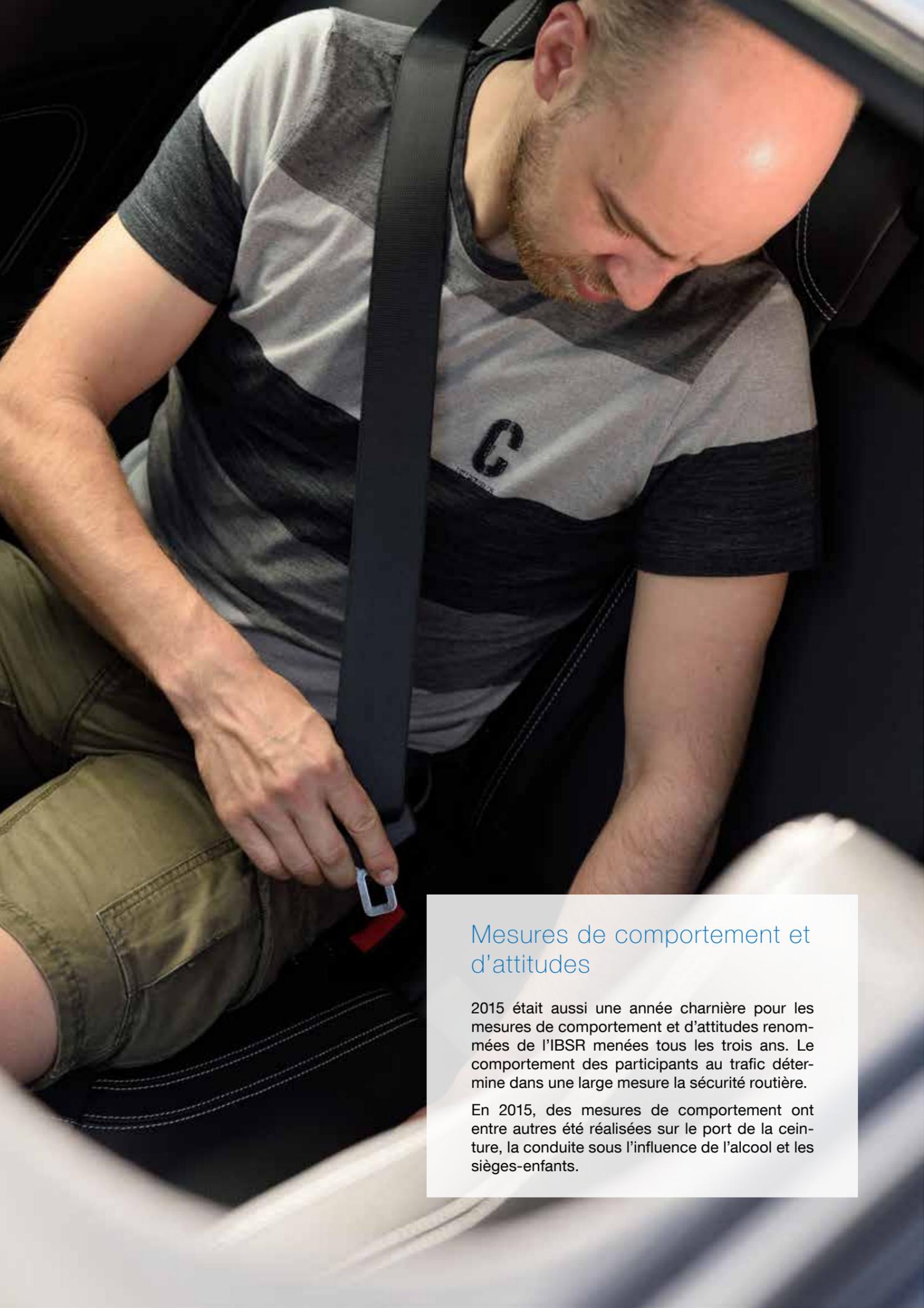
Objectifs 2015

Le Centre de connaissance a été redessiné en 2015 selon les lignes stratégiques définies en 2014. Cette refonte comprenait notamment :

- **une meilleure couverture des domaines** qui étaient moins étudiés au cours des dernières années comme les compétences pour des routes plus sûres, l'impact des accidents de la circulation, l'aptitude à la conduite et la politique criminelle ;
- **la création et l'utilisation de nouvelles sources de données**, parmi lesquelles les données hospitalières relatives aux victimes de la route, les données d'accidents internationales sur la base d'études approfondies, les données sur les accidents du travail dans la circulation et les floating car data.

- **la suite du développement des réseaux et projets internationaux**, surtout en Europe mais aussi en dehors.
- **le lancement de la série de dossiers thématiques**, dont les sept premiers ont été publiés en 2015 : seniors ; cyclistes ; politique criminelle ; médicaments et drogues ; dispositifs de retenue ; piétons.
- **la mise sur pied de nouvelles méthodes de recherche** notamment pour mesurer la prévalence de la fatigue, la stabilité des vélos électriques ou le traitement d'importantes quantités de données.





Mesures de comportement et d'attitudes

2015 était aussi une année charnière pour les mesures de comportement et d'attitudes renommées de l'IBSR menées tous les trois ans. Le comportement des participants au trafic détermine dans une large mesure la sécurité routière.

En 2015, des mesures de comportement ont entre autres été réalisées sur le port de la ceinture, la conduite sous l'influence de l'alcool et les sièges-enfants.

Le port de la ceinture

Pour la première fois, le port de ceinture à l'arrière de la voiture a été étudié. L'utilisation de la ceinture de sécurité est en hausse constante et atteint désormais 92% à l'avant. Ce taux est néanmoins encore toujours nettement inférieur à celui observé dans la plupart de nos pays voisins.

Port de la ceinture en 2015



Port de la ceinture en Belgique



Le taux national de port de la ceinture de sécurité à l'avant des voitures évolue de manière positive depuis le début des mesures menées par l'IBSR en 2003. Ce taux atteint 91,7% en 2015 (il était de 57% en 2003 et de 86,4% en 2012).



Port de la ceinture suivant la position dans la voiture



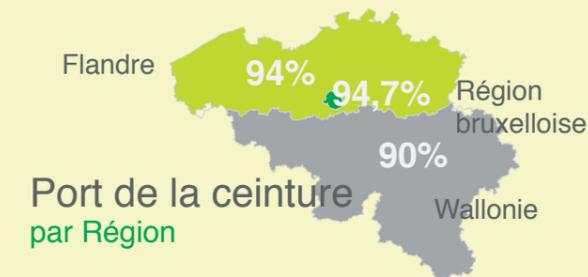
conducteurs



passagers avant



passagers arrière



88,5%

Enfants attachés à l'arrière



Port de la ceinture chez les hommes et femmes



conductrices



passagères



conducteurs



passagers

La conduite sous l'influence de l'alcool (en collaboration avec la police)

En dépit de toutes les actions de sensibilisation, la conduite sous influence reste un problème majeur. Aucune diminution significative n'est relevée par rapport à il a plus de 10 ans. Au contraire, l'on déplore en 2015 une hausse significative durant les nuits de week-end par rapport à 2007.

La conduite sous l'influence de l'alcool 2015



2,7%



des automobilistes contrôlés ont consommé une quantité d'alcool supérieure à la limite légale.



12% Les nuits de week-end

Avec près de 12% en 2015, les nuits de week-end restent le moment où la CSI est la plus fréquente. La situation est également alarmante les nuits de semaine. Depuis plusieurs années, la prévalence de la CSI ne cesse de progresser et est passée de 3,6% en 2007 à 8,8% en 2015.

15% Établissement Horeca

On constate sans grande surprise que ce surtout sont les conducteurs qui sortent d'un établissement Horeca (café ou restaurant), d'une fête ou d'une discothèque qui sont sous l'influence de l'alcool. Dans ce cas, la prévalence CSI est égale ou supérieure à 15%.



La conduite sous influence chez les hommes

3x↑



Dans une situation identique (mêmes âge, moment, point de départ, Région, expérience de conduite et nombre de passagers), le risque de reprendre le volant en étant sous l'influence de l'alcool est trois fois plus élevé chez les hommes que chez les femmes.



3x↑

La conduite sous influence pendant la nuit



Dans une situation identique (mêmes âge, sexe, point de départ, Région, expérience de conduite et nombre de passagers), le risque de reprendre le volant en étant sous l'influence de l'alcool est 3 fois plus élevé la nuit qu'en journée.





Sièges-enfants

Seuls 35% des conducteurs qui transportent des enfants attachent tout à fait correctement leurs enfants dans un siège pour enfants ou un autre dispositif de retenue pour enfants légalement requis.

Sièges-auto : résultats



1 enfant sur 3
 est correctement
attaché
en Belgique



1 enfant sur 10
n'est pas du tout attaché

37% ne sont pas correctement attachés

37% des enfants ont été transportés dans un siège-auto adapté mais le siège n'était pas correctement utilisé.

Le siège n'est pas correctement arrimé au véhicule (par ex. oubli d'attacher la ceinture à un certain endroit).



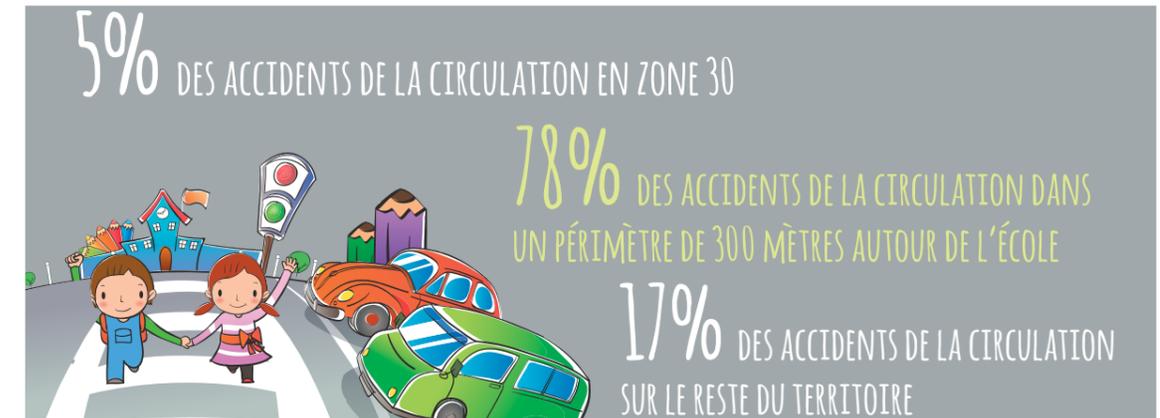
Passez au coussin rehausseur dès que la tête dépasse du siège-auto.

18%
sont transportés dans un siège-auto non adapté

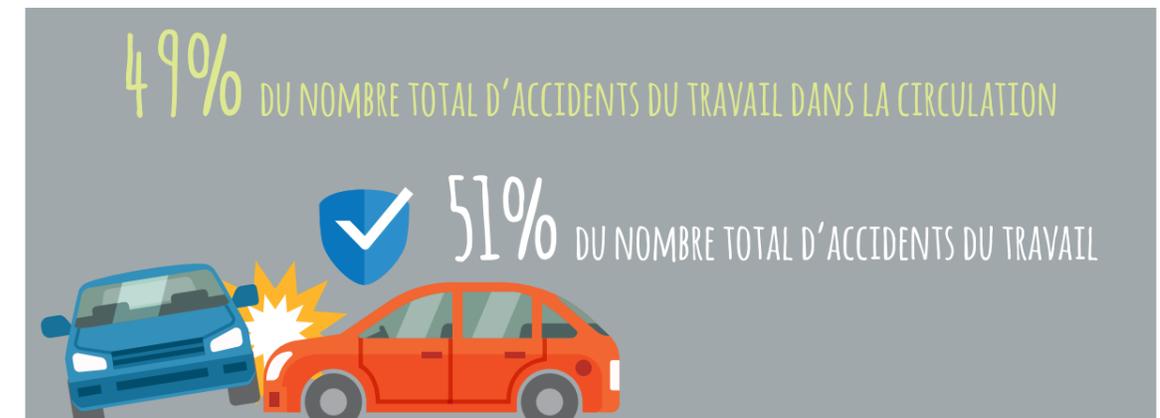


Quelques projets importants menés en 2015

- Une étude sur les accidents de la route impliquant des enfants à proximité des écoles. Il en est ressorti que la plupart des accidents se produisent dans la zone entre la « zone 30 aux abords d'école » et un périmètre de 300m environ autour de l'école.



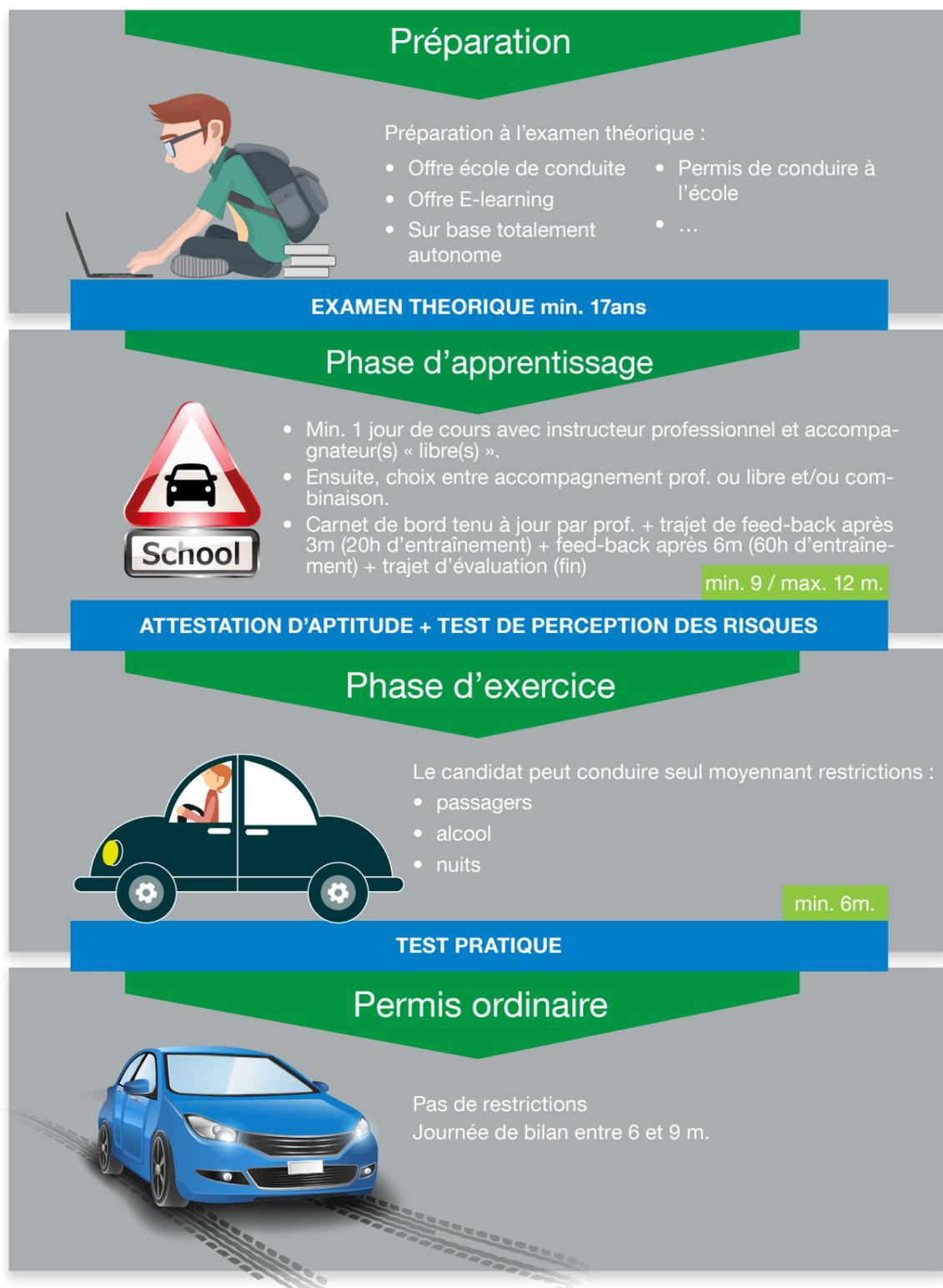
- Une étude sur la nature et la part des accidents de la circulation dans les accidents du travail. Cette étude a révélé que la plupart de ces accidents se produisent sur le trajet domicile-travail et que 48,8% des accidents du travail mortels sont des accidents de la route.



- Le projet INTRAS sur l'attitude des différents groupes socio-culturels à l'égard de la sécurité routière. Bien que l'étude ne soit pas encore achevée, les résultats des premières analyses concernant les facteurs socio-économiques ont déjà été présentés lors du congrès flamand sur la sécurité routière. Le principal résultat était que plus le niveau de formation était élevé, plus le respect auto-rapporté des limitations de vitesse était élevé.



- Une étude sur l'efficacité des systèmes « GDL » (Graduated Driving License) où les jeunes sont progressivement exposés à plus de risques dans la circulation au cours de leur formation à la conduite. L'étude a pointé du doigt les différences de taille entre les approches américaines et européennes et comportait également une description de la formation de conduite « idéale ».



Collaborations et projets internationaux

Le Centre de connaissance est très impliqué dans des projets internationaux de grande envergure, les plus remarquables étant SafetyCube et ESRA.

Safetycube est un projet de recherche européen très ambitieux ayant pour but final le développement d'un « Decision Support System » qui doit aider les responsables politiques à effectuer les bons investissements et à prendre les bonnes décisions en vue de promouvoir la sécurité routière. L'IBSR joue un rôle capital au sein de ce projet puisqu'il est notamment en charge de la méthodologie.

Le projet ESRA (abréviation de European Survey Of Road Users' Safety Attitudes) est un autre exemple de collaboration internationale audacieuse et réussie. Il s'agit d'une étude en ligne menée dans 17 pays auprès d'un échantillon représentatif de la population. L'étude comprend de multiples aspects de sécurité routière dont les attitudes vis-à-vis de certaines mesures stratégiques (possibles), le sentiment d'insécurité routière, le comportement auto-rapporté dans la circulation, le risque de se faire contrôler, etc. L'IBSR dirige ce projet de grande envergure dont les

premiers résultats seront publiés mi-2016.

Divers membres du Centre de Connaissance participent activement à des réseaux internationaux et plusieurs collaborateurs de l'IBSR ont donné de nombreuses présentations sur les résultats de projets de recherche lors d'événements nationaux et dans le cadre de conférences scientifiques au sein et en dehors de l'Europe (la liste complète des conférences et des collaborateurs de l'IBSR actifs au sein d'associations internationales est reprise sur www.ibsr.be.)

En avril 2015, nous avons également organisé nous-mêmes avec succès un symposium international sur les indicateurs et les mesures d'un comportement sûr (ou dangereux) dans la circulation.

Le Centre de connaissance de l'IBSR jouit d'une excellente réputation en matière de recherches consacrées à la sécurité routière en Belgique et à l'étranger. Le but est de poursuivre sur la même voie et de continuer à donner le ton en termes de recherches pertinentes et innovantes dans le domaine de la sécurité routière.



Public Affairs, Innovation & Regulatory

>240

policiers ont participé aux réunions du réseau des coordinateurs du trafic.

>1000

heures d'audit et d'inspection de sécurité routière en 2015

3D

Un simulateur 3D avec une vision à 360° et 12 combinaisons météorologiques possibles

28

modifications apportées au site code-de-la-route.be

Le département PAIR (Public Affairs, Innovation & Regulatory) a pour mission principale de servir de relais entre la connaissance et l'expertise scientifiques en matière de sécurité routière et les applications éventuelles sur le terrain. Cette fonction d'intermédiaire implique une foule d'activités allant de la transposition des résultats de recherche dans la pratique, au soutien de la politique et des services exécutifs en passant par l'innovation de nouvelles méthodes de travail et l'évaluation de nouvelles technologies.

Grâce aux multiples contacts avec les différents niveaux politiques (européen, fédéral, régional, provincial et communal) et à sa participation à différents organes de concertation, PAIR est deve-

nu une instance consultative reconnue et prisee à valeur ajoutée tant sur le plan législatif que sur le plan des applications. Par conséquent, PAIR est étroitement impliqué dans la mise en œuvre d'initiatives régionales dans le domaine de la sécurité routière et est membre de différents groupes de travail sur la formation à la conduite, la politique criminelle et les mesures liées à l'infrastructure.

Les résultats sont analysés de manière critique sur la base de recherches scientifiques et d'une vision intégrale ciblée sur la sécurité routière. Dans la mesure du possible, ces résultats se traduisent par des mesures concrètes ou des avis stratégiques.



Que fait PAIR au juste ?

- Nous gérons et tenons à jour le site internet www.code-de-la-route.be, lequel est bien lisible, facilement consultable et reste la référence en matière de législation routière.
- A la demande des instances politiques, nous commentons et formulons des avis sur les textes législatifs et les adaptations apportées à la réglementation existante.

C'est ainsi qu'en 2015, nous nous sommes prononcés, sur la base d'une étude de littérature, sur le projet « vert intégral » dans le cadre de la réglementation en matière des feux tricolores. Cette mesure « vert intégral » permet aux cyclistes et aux piétons également de traverser sans être gênés par le trafic motorisé qui tourne. Il s'agit d'une mesure surtout appropriée pour les carrefours dont le régime de vitesse est de 50 km/h et qui font partie d'un environnement routier revêtant une fonction de circulation et une fonction de séjour importantes.

- PAIR coordonne le réseau des coordinateurs du trafic de la police en collaboration avec les instances régionales. Sur la base des analyses des accidents de la route survenant dans une région spécifique ou à partir d'un angle d'incidence spécifique (les accidents impliquant des vélos en Région de Bruxelles-Capitale par exemple), nous soutenons directement l'établissement de plans de sécurité.
- Nous épaulons les gestionnaires de voiries en menant des audits et des inspections de sécurité routière.
- PAIR apporte également son soutien aux différents services internes de l'IBSR pour envisager de nouvelles possibilités. Différents modules de formation ont dès lors été mis sur pied pour Road Safety @ Work et PAIR explore les possibilités offertes par les simulations 3D dans le cadre des formations et de la recherche.
- Nous suivons les tendances actuelles de la société susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité routière.

En 2015, nous avons œuvré à une méthode d'inspection spécifique autour du problème de l'extinction de l'éclairage public. Plusieurs projets-pilotes ont été menés dans des communes diverses.



Nous avons aussi réalisé une étude concise sur le nombre croissant de délits de fuite. Dans ce cadre, aussi bien la situation européenne qu'une étude exploratoire sur la psychologie des contrevenants sont entrées en ligne de compte.

Délit de fuite



850 conducteurs

Nous avons analysé les données de 850 conducteurs ayant été condamnés à suivre un cours de sensibilisation à la suite d'un délit de fuite.

86%



50%

< 25 ans

86% des 853 conducteurs interrogés étaient des hommes. Plus de 50% d'entre eux avaient moins de 25 ans au moment où ils ont commis le délit de fuite.

42%

Sous influence

Dans 42% des accidents, le conducteur était sous l'influence de l'alcool et/ou de substances illicites.



16%

sans permis de conduire

16% des conducteurs n'étaient pas en ordre de permis de conduire ou d'assurance

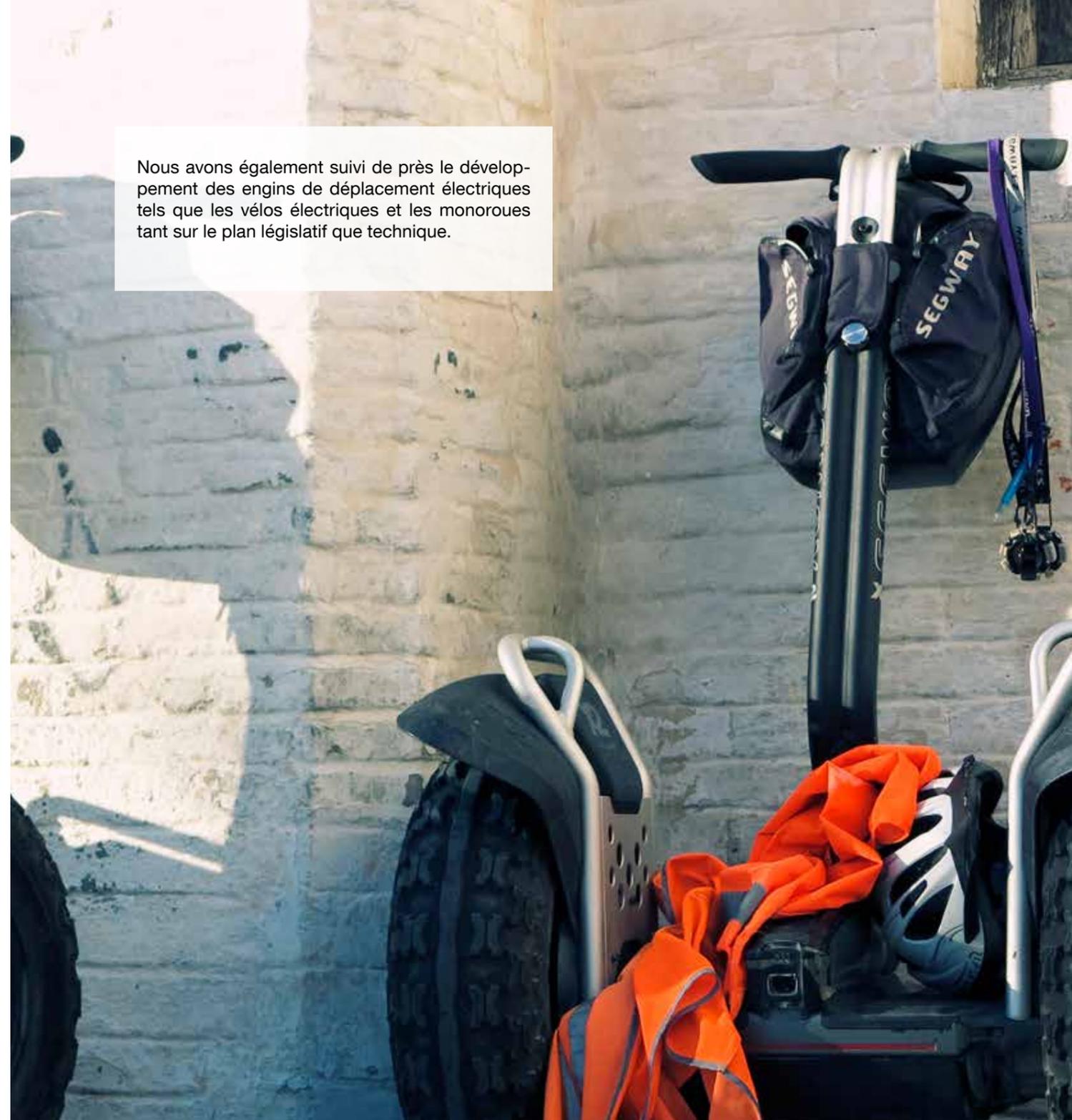


Facteurs importants

- ✓ Alcool ou drogues, documents pas en ordre
- ✓ Peur de l'image
- ✓ Circonstances : souvent les accidents avec délit de fuite ont lieu dans des conditions de faible luminosité
- ✓ Absence de jugement moral



Nous avons également suivi de près le développement des engins de déplacement électriques tels que les vélos électriques et les monoroues tant sur le plan législatif que technique.



Segway



Vélo électrique (pedelec)



One wheeler

- De même, nous avons observé minutieusement les domaines de connaissance relativement nouveaux sur le plan de la sécurité routière comme la psychologie dans le trafic, la technologie dans la voiture et les systèmes de transport intelligents. L'utilité pratique et les effets possibles sur la sécurité routière ont été étudiés.

Nous avons donc réalisé des études sur les systèmes de détection de la fatigue et étudié de manière approfondie un projet sur les boîtes noires. Pour ces deux projets l'IBSR a acquis différents modèles d'appareils et procédé à des tests pour évaluer la fiabilité de ces appareils mais aussi leur potentiel pour améliorer la sécurité routière.

L'IBSR est profondément impliqué dans différents groupes de travail au niveau fédéral et régional qui souhaitent intégrer ces nouvelles technologies dans la législation.

Sur le plan international

PAIR est représenté au sein de divers forums de concertation internationaux. Ainsi, il soutient activement les autorités locales dans leur développement d'une approche globale de la sécurité routière. Diverses collaborations ont notamment été mises en place avec des pays et organisations du continent africain et plus précisément avec l'Algérie et le Cameroun.



Ainsi, en 2015, l'IBSR a participé au lancement d'un projet international d'une durée de 2 ans en Algérie. Ce projet vise à renforcer les connaissances et les compétences de l'Organisme National algérien pour le Contrôle Technique des Travaux publics (CTTP). L'objectif est de les aider à mieux entretenir leur réseau routier et à aménager de nouvelles routes plus sûres.

Dans le cadre de ce projet algérien, l'IBSR collabore avec Cerema, le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement et l'aménagement et IFSTTAR, l'institut français spécialisé dans la technologie, les sciences du transport et l'aménagement routier.



IBSR





Bureau de conseils en matière de sécurité routière

300

heures de workshops
Road Safety @ Work

7083

tests d'aptitude
à la conduite effectués

327

formations Driver
Improvement dispensées

4048

examens de
réintégration réalisés

Quel rôle joue notre comportement dans le trafic ?

Le facteur humain reste la principale cause d'accident. Il doit donc faire l'objet de toutes les attentions si l'on veut améliorer la sécurité sur les routes. L'IBSR met plus que jamais son expertise théorique et pratique à disposition pour modifier de manière positive et durable le comportement des usagers dans la circulation.

On distingue trois points d'attention importants au niveau de l'utilisateur de la route en tant qu'individu. La condition de base pour pouvoir participer au trafic concerne évidemment l'aptitude à la conduite.

Aptitude à la conduite



L'aptitude à la conduite consiste à répondre aux exigences médicales et légales pour pouvoir participer au trafic de manière sûre en tant que conducteur. L'aptitude à la conduite est souvent tributaire de changements de situations. Tant les aspects liés à l'âge que des événements marquants (tels que maladies ou incidents) peuvent modifier de manière temporaire ou permanente l'aptitude à la conduite d'une personne. Le CARA représente l'instance nationale chargée d'effectuer ces examens spécifiques pour tous les permis de conduire du groupe 1.

Capacités de conduite



La capacité à conduire implique que l'on dispose des connaissances théoriques et des capacités pratiques requises pour conduire une voiture en sécurité. La formation de départ mais également l'apprentissage tout au long de la vie permettent aux conducteurs d'acquies et de développer des capacités opérationnelles, tactiques et stratégiques. Ils apprennent ainsi à maîtriser leur véhicule et à gérer les différentes situations de trafic. Ils apprennent également à adapter leur mode de transport à leurs besoins spécifiques. L'IBSR a surtout un rôle d'encadrement en la matière à l'égard des politiques et des diverses instances qui proposent cette formation.

Aptitude sociale à participer au trafic



Enfin, le comportement dans la circulation concerne également l'aptitude sociale à participer au trafic. Un trafic sûr implique en effet un comportement social respectueux, qui tient compte de tous les usagers de la route. Tout le monde ne respecte pas les règles de circulation ou est suffisamment conscient des risques potentiels. L'IBSR tente dès lors de proposer des solutions adaptées aux personnes qui adoptent un comportement dangereux sur la route, d'une part par le biais d'examens de réintégration qui visent à vérifier si les contrevenants peuvent à nouveau participer au trafic sans trop de risques et, d'autre part, en proposant des programmes d'apprentissage aux contrevenants lors des formations Driver Improvement.

Centre d'aptitude à la conduite

Le centre d'aptitude à la conduite se compose du CARA, du service examens de réintégration et du département Driver Improvement. Au total, près de 14.000 clients s'y sont présentés en 2015.



2013	1731	5009	6063
2014	2683	4018	6617
2015	2758	4048	7083

Notre service à la clientèle a fait l'objet d'un suivi particulier en 2015. A l'instar des examens de réintégration où, en vertu de l'Arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, les examens se déroulent dans les quatorze jours après réception du dossier (en moyenne, ce chiffre était de treize jours en 2015), les services CARA et Driver Improvement ont mis en place de nouvelles procédures afin de réduire les temps d'attente pour les clients.

Les méthodes de travail sont revues en permanence via notamment une collaboration avec l'Institut National de Criminalistique et de Cri-

minologie (INCC) et le benchmarking international. Plus que jamais, l'objectif de l'IBSR est de réduire le nombre de tués sur la route. L'alcool représente une importante cause d'accidents, à côté de la vitesse et d'autres comportements inadaptés dans le trafic tels que le non-port de la ceinture et la distraction. Une importante attention est portée à un petit nombre de personnes qui, en proportion, sont responsables d'un grand nombre d'accidents. L'éthylotest antidémarrage et les formations Driver Improvement ont pour objectif de soumettre les récidivistes à une évaluation approfondie et de les inciter à modifier leur comportement.



« Le CARA est encore trop méconnu »

Bert Verhoeven (38 ans) de Halle Zoersel, déclaré apte à la conduite par le CARA.

« En novembre 2014, j'ai été amputé de la jambe droite jusqu'au genou pour cause de douleurs chroniques dues à un accident avec une machine agricole en 2003. Lors de mon séjour au centre de révalidation de Pellenberg, je suis entré en contact avec le CARA.

Je connaissais le CARA grâce à une expérience antérieure. En 2015, ils m'ont délivré une attestation d'aptitude à la conduite. Je roule à présent avec une voiture adaptée, équipée d'une boîte de vitesses automatique avec la pédale d'accélérateur à gauche. Pouvoir conduire est primordial pour moi. Cette importance est souvent sous-estimée sur le plan social. La voiture est un must, certainement en zone rurale, lorsque l'on est ha-

bitué à se déplacer de cette manière. Et ce, non seulement pour des raisons de mobilité mais aussi d'un point de vue social. Mes filles jouent au basket à Duffel et je trouve important de pouvoir les conduire à leur entraînement.

Le CARA est encore trop largement méconnu et a, tout à fait à tort, une connotation négative. En effet, bon nombre de personnes s'imaginent qu'il s'agit d'une instance qui retire les permis de conduire alors qu'au contraire, il délivre des documents qui permettent de disposer à nouveau d'un permis valide.

L'attestation du CARA représente également une aide pour l'assurance automobile, le contrôle technique du véhicule et en cas de demande d'intervention financière. Pour moi, cette attestation est synonyme de liberté retrouvée. »



Le CARA

L'équipe du CARA évalue l'aptitude à la conduite de personnes atteintes d'un trouble fonctionnel. Ces personnes doivent, en d'autres termes, être déclarées aptes à la conduite avant de pouvoir participer au trafic en tant que conducteur. Il s'agit là du rôle et de la mission du CARA.

A la suite notamment de la 6^e réforme de l'Etat, le CARA a mis en place des accords de collaboration structurels avec les instances régionales compétentes, de manière à ce que l'approche en matière d'aptitude à la conduite puisse être teintée d'accents typiquement flamands, wallons et bruxellois.

L'évaluation de l'aptitude à la conduite représente un délicat exercice d'équilibre entre, d'une part, le droit et le désir de mobilité individuelle (je veux rouler en voiture) et, d'autre part, la sécurité routière en général (puis-je, en toutes circonstances, participer au trafic de manière sûre ?). Pour procéder à cette évaluation, le CARA s'appuie sur des critères médicaux légaux.

Depuis 1998, le CARA est officiellement reconnu comme la seule instance agréée (AR du 23 mars 1998 et AM du 27 mars 1998) pour mener à bien cet exercice difficile et délicat mais pourtant essentiel. Dans certains cas, le fait de faire appel à l'expertise internationalement reconnue du CARA relève d'une obligation légale. Dans d'autres, l'avis du CARA permet d'étayer l'avis ou la décision du médecin traitant ou du spécialiste. Le CARA a un rôle décisionnel pour les permis de conduire du groupe 1 (la voiture, le cyclomoteur, la moto, le tracteur) et un rôle de conseiller pour les permis de conduire du groupe 2 (poids lourd, bus et taxi).

La force et l'expertise du CARA reposent sur son approche multidisciplinaire. L'équipe du CARA est composée de médecins, de psychologues et d'experts en matière de conduite, assistés par un secrétariat.

Les attestations sont délivrées sur la base des informations médicales fournies, des éventuels examens médicaux réalisés en interne et des avis formulés par le psychologue et l'expert en matière

de conduite. Le psychologue vérifie si le candidat dispose des bases cognitives et fonctionnelles suffisantes pour pouvoir participer au trafic en sécurité. L'examen s'intéresse surtout aux fonctions neuropsychologiques, mais peut également être axé sur les traits de la personnalité. L'examen psychologique permet à l'expert en matière de conduite de mieux cadrer ses observations. Les spécialistes peuvent ainsi arriver ensemble à un avis d'aptitude à la conduite qui tient compte des possibilités et des limites des candidats-conducteurs concernés. L'expert en matière de conduite analyse les aspects pratiques de la conduite : comment la personne se comporte-t-elle dans la circulation ? Le véhicule doit-il être adapté ? Faut-il imposer certaines restrictions telle une conduite dans un environnement familier ?

Après avoir rassemblé tous les éléments, le CARA délivre une attestation d'aptitude à la conduite mentionnant les éventuelles conditions et restrictions ainsi que la durée de validité par catégorie de permis. Le Service Permis de conduire de la

commune se base sur cette attestation pour établir un nouveau permis de conduire. L'attestation s'accompagne également d'une Fiche Technique. Cette dernière peut être utilisée dans le cadre d'éventuelles adaptations à apporter au véhicule, de la procédure de Contrôle Technique du véhicule adapté, de l'obtention d'une éventuelle intervention financière de la part d'instances indemnisatrices, etc. Les évaluations effectuées par le CARA se déroulent au siège social à Bruxelles ou dans une des nombreuses (46) « antennes mobiles » réparties sur l'ensemble du territoire.

Outre cette mission de base définie par la loi, le CARA soutient également toutes les parties impliquées dans des activités ayant trait à la législation, à la formulation de conseils et à des recherches liées à des problématiques se rapportant à la « conduite avec et après un trouble médical ». Enfin, le CARA met également à disposition des véhicules d'écologie gratuits afin de permettre aux personnes atteintes d'un trouble fonctionnel d'apprendre à conduire un véhicule adapté.

Examens de réintégration

Lorsque 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 du permis soit soumise à la réussite d'un examen médical et/ou psychologique. Ceci est obligatoire en cas d'infraction liée à l'alcool et de récidive. Jusqu'à présent, les examens de réintégration s'adressaient surtout aux candidats qui avaient commis une infraction liée à l'alcool ou à la drogue au volant. Le 1^{er} juillet 2014, la loi a changé : sont également considérés comme récidivistes les candidats qui ont commis plusieurs infractions (tel un excès de vitesse et une infraction liée à l'ivresse au volant). Le but d'un examen de réintégration est de s'assurer que le candidat est toujours apte à la conduite, en d'autres termes qu'il répond aux normes médicales et psychiques telles que décrites à l'annexe 6 de l'AR du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

L'examen psychologique se compose de questionnaires et de tests psychotechniques. L'aspect principal est l'interview qui consiste à déterminer dans quelle mesure le candidat risque de récidiver. Il est également procédé à une sensibilisation afin de veiller à ce qu'à l'avenir, le candidat adopte un comportement sûr dans la circulation.

A l'issue de l'examen psychologique, le médecin procède à un examen clinique. En cas de doute, il peut demander une analyse de sang ou d'urine afin d'objectiver les résultats.

En collaboration avec Natalie Kummer de l'INCC, l'IBSR a finalisé une étude sur la comparaison de différents paramètres visant à vérifier la consommation d'alcool en vue de récupérer le permis de conduire. Des moments de concertation ont également été organisés avec des médecins légistes et des toxicologues belges afin de comparer les différentes méthodes de travail et d'arriver à un standard de qualité commun.

L'an dernier, un rapport de recherche décrivant, d'une part, le profil du candidat aux examens de réintégration et, d'autre part, la situation dans les différents pays d'Europe a également été publié en collaboration avec le Centre de connaissance de l'IBSR. Ce rapport de recherche a aussi donné lieu à la formulation de recommandations visant à améliorer la qualité des examens de réintégration. Ces recommandations prévoient notamment d'avancer l'examen de réintégration dans la procédure, d'actualiser les critères médicaux, de faire procéder par le SPF à un contrôle qualité au sein des diverses institutions et d'effectuer plus de recherches sur les profils à risque.



Ethylotest antidémarrage

Le juge a également la possibilité d'imposer, pour une période d'un à cinq ans ou même à titre définitif, un éthylotest antidémarrage aux conducteurs affichant une concentration d'alcool supérieure à 0,8 ‰, aux conducteurs en état d'ivresse ou aux conducteurs récidivistes. Au cas où le juge impose l'installation d'un éthylotest antidémarrage, le candidat ne peut conduire que des véhicules équipés de ce système ; il est par ailleurs tenu de suivre un programme d'encadrement. En 2015, 17 éthylotests antidémarrage ont ainsi été installés.

L'éthylotest antidémarrage est avant tout un système de prévention et de contrôle qui évite aux gens de conduire en état d'ivresse. Il n'est pas possible de démarrer si l'on a trop bu. L'éthylotest antidémarrage fait l'objet d'un contrôle permanent. Chaque tentative est enregistrée et contrôlée. Le caractère contraignant permet de mettre un terme au comportement habituel (à savoir le fait de combiner alcool et conduite).

Le programme a également un effet correcteur. Pour pouvoir induire un changement de comportement permanent, l'éthylotest antidémarrage va de pair avec un programme de formation individuel. L'objectif final est que, même après le retrait de l'éthylotest antidémarrage, la personne ne conduise plus sous l'influence de l'alcool.

Par ailleurs, contrairement à une déchéance du droit de conduire, l'éthylotest antidémarrage permet au candidat de continuer à prendre part au trafic.

Ce système est surtout utile pour les candidats qui ont déjà commis plusieurs infractions liées à la conduite sous l'influence de l'alcool et qui ont des difficultés à dissocier consommation d'alcool et conduite.

Driver Improvement (DI)

Depuis 1994, Driver Improvement organise des formations de sensibilisation à l'intention des contrevenants routiers. Ce projet national, reconstruit par le SPF Justice depuis février 1994 a été mis en place dans le cadre des mesures alternatives. Les cours de sensibilisation s'adressent aux personnes condamnées pour avoir commis une infraction routière grave, aux « récidivistes » et aux personnes qui adoptent un comportement inadapté au volant. A la suite d'une mesure judiciaire, le contrevenant peut suivre une formation dans le cadre d'une médiation pénale (MP) d'une probation (sursis et suspension) ou d'une liberté sous condition (LSC).

L'IBSR travaille de manière différenciée en alignant autant que possible les cours de sensibilisation sur les infractions des participants.

Les cours de Driver Improvement sont actuellement subventionnés par le fonds de sécurité routière. Une comparaison avec d'autres pays européens montre qu'ailleurs, ces cours sont payants. Lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière qui ont eu lieu en décembre 2015, il est apparu que pour l'opinion publique, le coût de ces mesures alternatives doit être imputé au contrevenant. Les ministres de la Mobilité et de la Justice ont confirmé qu'ils modifieront cet état de choses.

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

Outre ces cours subventionnés, l'IBSR propose également une formation payante sur base volontaire « la vitesse : prenons le temps d'y réfléchir ». Ce projet comprend un cours théorique et un test pratique sur la voie publique et sur un parcours. Ce cours est proposé en collaboration avec les arrondissements de Malines, Tournai, Louvain et Mons. Le but est que les participants se rendent compte pourquoi et à quel moment ils roulent trop vite, de manière à ce qu'ils prennent conscience des conséquences et réalisent dans quelles situations la vitesse représente un risque. En 2015, nous avons organisé le cours « Conduite sous l'influence de drogues illicites » en Flandre et plus précisément à Termonde, Louvain et au Limbourg.

En Flandre-Orientale, nous avons également organisé, en collaboration avec l'asbl « Rondpunt », plusieurs modules « témoignages » pendant lesquels une victime de la route est invitée à parler de l'expérience traumatisante qu'elle a vécue. Lors de son récit, elle est soutenue par un proche. La vie avant l'accident, le moment de l'accident et la vie après l'accident sont abordés de manière appropriée. Une évaluation de l'impact montre que cette manière de procéder permet de sensibiliser les contrevenants tant sur le plan cognitif qu'émotionnel, et a une influence positive sur leur attitude à l'égard de la sécurité routière.



« Je ne bois plus une seule goutte d'alcool »

Témoignage Gert Vanhoof (51 ans). Il a suivi un cours de DI sur le thème de l'alcool au volant.

« Il y a 2 ans, j'ai été arrêté par la police à l'occasion d'un contrôle alcool et le résultat de mon test d'alcoolémie était positif. J'avais trop bu. Ce n'était pas la première fois que je conduisais sous l'influence de l'alcool. Autrefois, j'ai même déjà eu un accident avec des dégâts matériels. Le juge de police qui a traité mon dossier m'a condamné à payer une amende et à suivre impérativement une formation DI à l'IBSR.

Je n'en avais jamais entendu parler. Je n'aurais moi-même jamais pris l'initiative de suivre un tel cours de sensibilisation. La formation m'a fait ouvrir les yeux. Non seulement on nous a appris plein de choses à propos des effets de l'alcool sur notre organisme, mais aussi sur les conséquences que peut entraîner le fait de prendre le volant après avoir bu. J'ai été énormément touché par les images que nous avons visionnées montrant des victimes à la suite d'un accident de la circulation avec un conducteur en état d'ivresse. Cela m'a remis les deux pieds sur terre. Avant, je ne réfléchissais pas aux conséquences que pouvait avoir, pour moi-même et les autres, le fait de reprendre le volant sous l'influence de l'alcool et c'est pourquoi je ne bois dorénavant plus une goutte d'alcool.

Je conseille à tout un chacun de suivre une formation DI. Je recommanderais même qu'une telle formation soit imposée aux jeunes avant l'obtention de leur permis de conduire. »



Ainsi, les mesures alternatives font l'objet de différents modules :



Un « **Module général** » : concerne un groupe plus hétérogène d'infractions telles que vitesse, délit de fuite, conduite sans papiers, accidents.



Un module « **Conduite sous l'influence de l'alcool** ».



Un module « **Jeunes conducteurs débutants** ». Ce module a été lancé en 2014, à la demande du parquet de Verviers. Il présente de nombreuses similitudes avec le module général mais s'intéresse de plus près à la prise de conscience des risques liés au trafic et aux victimes potentielles en mettant l'accent sur la recherche d'alternatives à ce comportement à risque.



Un module « **Agressivité au volant** ». Les participants se sont rendus coupables de faits d'agressivité au volant : des actes de violence physique ou verbale ont eu lieu entre conducteurs.



Un module « **Conduite sous l'influence de drogues illicites** ». Ce module a été développé à la demande du parquet de Mons et est également donné à Liège depuis 2015.

Road Safety @ Work

Avec Road Safety @ Work, l'IBSR offre un programme sur mesure destiné aux entreprises. Notre approche unique consiste, après avoir effectué une analyse approfondie, à proposer un plan d'approche intégral tenant compte des différents risques dans la circulation, notamment de la manière dont se déplacent les travailleurs. Forts de nos années d'expertise dans les différents domaines de la sécurité routière, nous proposons des solutions sur mesure apportées par des collaborateurs expérimentés. Nous aspirons à changer le comportement des employeurs et travailleurs de manière positive.

La sécurité au travail ne se limite pas uniquement au lieu de travail

Bien que les accidents du travail dans la circulation ne représentent qu'un dixième de l'ensemble des accidents du travail, un accident du travail mortel sur deux se produit dans la circulation ! Ils sont par conséquent souvent plus graves que des accidents du travail ordinaires. Chaque année en Belgique, plus de 60 personnes perdent la vie dans un accident du travail sur la route.

Pourquoi investir dans la sécurité routière ?

La sécurité sur le lieu du travail est depuis longtemps primordiale dans de nombreuses entreprises. Il est désormais temps de miser sur la sécurité dans la circulation parce que les accidents du travail sur la route sont généralement plus graves. Les coûts directs et indirects résultant d'un accident de travail sont colossaux pour l'entreprise. Qui dit moins d'accident dit moins de souffrance humaine mais aussi moins de perte de temps et de dégâts financiers.

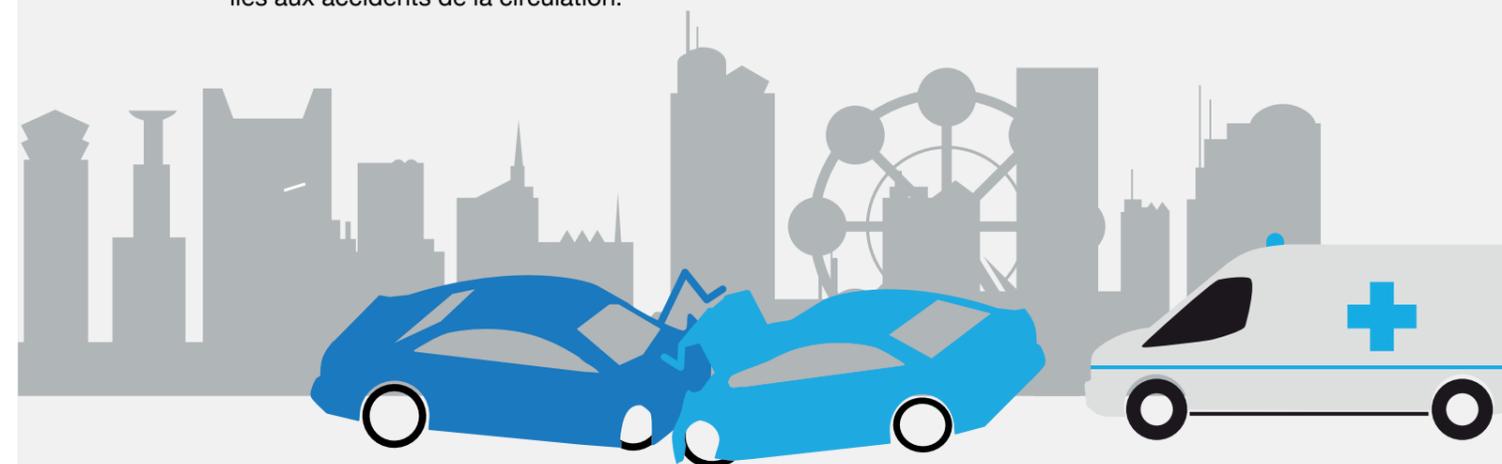
Les accidents de la route sont évitables

Etant donné que pas moins de 94% des accidents de la circulation sont dus au comportement humain, nous pouvons également affirmer que la plupart d'entre eux sont évitables.

Road Safety @ Work concrètement

L'expert Road Safety @ Work se rend dans les entreprises pour constater les problèmes rencontrés et propose des solutions visant à atteindre le résultat escompté. Pour ce faire, l'IBSR offre des solutions reposant sur six piliers :

1. Analyse des risques dans la circulation
2. Workshops interactifs, conférences et cours d'aptitude à la conduite
3. Animations (voiture tonneau, simulateur de conduite, BOB @ work, angle mort, action pression des pneus...)
4. Campagnes de sensibilisation
5. Inspections et audits de sécurité routière
6. L'IBSR aide les entreprises à mettre en place un système de management de la sécurité routière en vue d'atteindre la norme ISO 39001, laquelle vise à une diminution des frais directs et indirects liés aux accidents de la circulation.



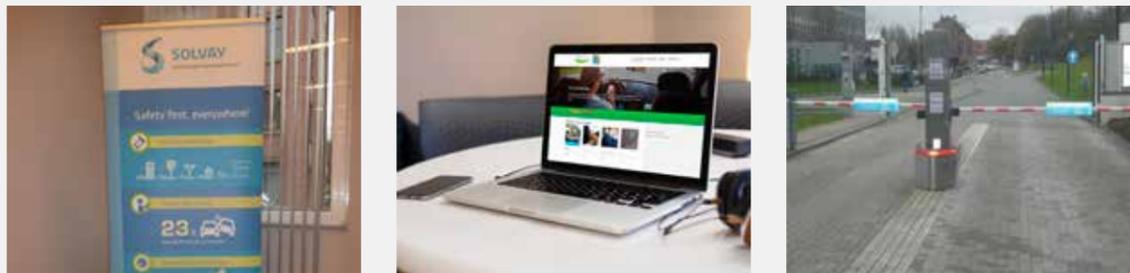
Petit aperçu de nos projets

Solvay : Safety First Everywhere !

Le 20 novembre, Solvay a donné le coup d'envoi du plan d'action sécurité routière « Safety first, everywhere ! » mené en collaboration avec l'IBSR.

De décembre à 2015 à juillet 2016, Solvay sensibilisera 1200 membres du personnel à 4 grands thèmes : alcool, distraction, vitesse et agressivité. Ces quatre thèmes seront soutenus par le biais de différents moyens de communication (affiches, cartes postales, e-learning).

Solvay se concentre aussi sur la sensibilisation des nouveaux collaborateurs. Au moment de leur engagement, ils doivent participer à un module e-learning code de la route qui a été conçu par l'IBSR.



D'Ieteren : Give & Gain

D'Ieteren Auto souhaite sensibiliser les jeunes issus de quartiers défavorisés ou d'un milieu familial difficile à leur rôle et à leur place en tant qu'usagers de la route. C'est pourquoi cette firme a choisi de collaborer avec l'IBSR pour mettre sur pied un programme de sensibilisation à la circulation dans le cadre de leur mécénat « Give & Gain ». Ce projet vise à attirer l'attention des jeunes sur l'importance d'adopter un comportement responsable et respectueux des règles de circulation et des autres usagers (en particulier des plus vulnérables). Une session dure trois heures et est à chaque fois organisée pour une quinzaine de jeunes de 15 à 18 ans.

Un formateur DI de l'IBSR dispense la formation avec un volontaire du personnel de D'Ieteren. La méthode employée est ludique, interactive et basée sur les expériences. Chaque thème de la sécurité routière est abordé sous la forme d'un jeu. En 2015, il y a eu 17 sessions au cours desquelles 255 jeunes ont été intensivement sensibilisés.



Siemens goes for Zero

Le 26 novembre, Siemens a donné le coup d'envoi d'une série d'actions relatives à la sécurité routière qui se tiendront durant un an. Plusieurs sessions d'information ont été organisées pour informer les usagers des différents tueurs dans la circulation autour desquels diverses actions allaient être menées au cours des prochains mois. Les collaborateurs ont pu directement juger de l'importance de porter la ceinture à bord de la voiture tonneau et découvrir dans le simulateur pourquoi envoyer des SMS et conduire une voiture ne font pas bon ménage. Durant les mois à venir, des pamphlets et des posters seront distribués et les collaborateurs pourront approfondir leurs connaissances par le biais d'un programme e-learning. Siemens poursuit le même objectif que l'IBSR : zéro tué sur la route.



Q8 : Les jours raccourcissent - Pensez à bien voir et être vu

Dans plus de 400 stations-services Q8 en Belgique, les automobilistes se sont vu rappeler l'importance d'une bonne visibilité par le biais d'affiches. Pour cette campagne, Q8 s'est basé sur les données chiffrées fournies par l'IBSR. Les équipes de promotion ont distribué dans 8 stations-services Q8 des dépliants comprenant des informations utiles et des gadgets pour inciter les automobilistes à être plus visibles et à adopter un comportement plus sûr dans la circulation.

Les conducteurs pouvaient se rendre dans les magasins Q8 7 jours sur 7 de jour comme de nuit pour se procurer toutes sortes d'accessoires tels que du liquide lave-glace et un gilet fluo afin d'accroître leur visibilité.



Volvo : Faites le clic

Le pourcentage de personnes qui bouclent leur ceinture a augmenté de 40% au cours de ces 10 dernières années. A l'heure actuelle, plus de 9 personnes sur 10 s'attachent à l'avant. Pour convaincre les derniers récalcitrants de porter leur ceinture, Volvo et l'IBSR ont lancé la campagne « Faites le clic ». En tant qu'inventeur de la ceinture à trois points, Volvo constituait un partenaire idéal pour cette campagne.

Le visuel de la campagne a été placardé sur les portes d'accès de tous les concessionnaires Volvo. Durant la campagne, chaque voiture qui entrait dans un garage Volvo en ressortait avec une fiche accrochée à son rétroviseur et reprenant le message de la campagne. Une foule d'informations concernant (le port de) la ceinture se trouvent sur le site Internet www.faitesleclik.be.



Lanxess

Road Safety @ Work offre sous le nom Bike @ work un pack sécurité routière destiné aux entreprises. Outre une action contrôle de l'équipement légalement obligatoire, des workshops interactifs et des modules e-learning sont organisés en vue de sensibiliser les travailleurs à un comportement sûr dans la circulation.

L'entreprise chimique LANXESS située dans la zone portuaire d'Anvers est confrontée à un nombre croissant d'accidents impliquant des cyclistes. A la demande du comité sécurité et santé, il a été fait appel à l'IBSR.

Après une analyse approfondie, un plan d'approche intégral a été établi qui tenait compte des différents risques dans la circulation dont la situation dans le port d'Anvers. Cela concernait essentiellement le transport de marchandises imposantes dans une zone qui n'était à l'origine pas aménagée comme une zone cycliste. Ce n'est pas un hasard si le lancement de cette campagne a eu lieu lors du passage à l'heure d'hiver. Il s'agit d'une période à risque dans la circulation lors de laquelle l'on constate une hausse du nombre d'accidents impliquant des usagers faibles aux heures de pointe du matin et du soir.



Résultats Lanxess

Entre-temps, 10 workshops ont été organisés pour près de 150 cyclistes. 89,1% des participants ont affirmé qu'ils pourraient mettre en pratique ce qu'ils avaient appris et 97,6% étaient contents d'avoir suivi cette formation.



Laboratoires

L'IBSR dispose de 5 laboratoires actifs dans plusieurs domaines. Le nombre de contrôles effectués l'an dernier a augmenté dans la plupart des laboratoires.

	2014	2015
ALC	546	757
ATP	516	477
CAS	90	150
CAV	3048	3118
MEC	1566	1625



ALCOOMÉTRIE (ALC)

Ce laboratoire fait, sous accréditation ISO17025, les essais préalables d'approbation de modèle et la vérification des appareils d'analyse de l'haleine utilisés par les forces de l'ordre.

Ce laboratoire est aussi accrédité pour les éthylotests antidémarrage, les appareils de test de l'haleine utilisés par la police, les appareils vendus pour le grand public et les éthylotests chimiques à usage unique.

En 2015, le scope d'accréditation a été étendu pour les éthylotests pour le grand public et en particulier le « débit maximal » des simulateurs à gaz humide.



MEC (tachygraphes)

Ce laboratoire homologue et étalonne les appareils utilisés par les installateurs de tachygraphes et de limiteurs de vitesse. Ce laboratoire est accrédité ISO 17025.



CAS (casques)

Ce laboratoire est responsable du test des casques et visières motos ainsi que des tests des casques vélos. En 2015, le laboratoire a effectué sa première homologation d'un casque vélo. L'IBSR participe aussi à l'élaboration d'une nouvelle norme pour les vélos électriques rapides (avec assistance jusqu'à 45 km/h). Ce laboratoire est accrédité ISO 17025 et ISO 17020.





CAV

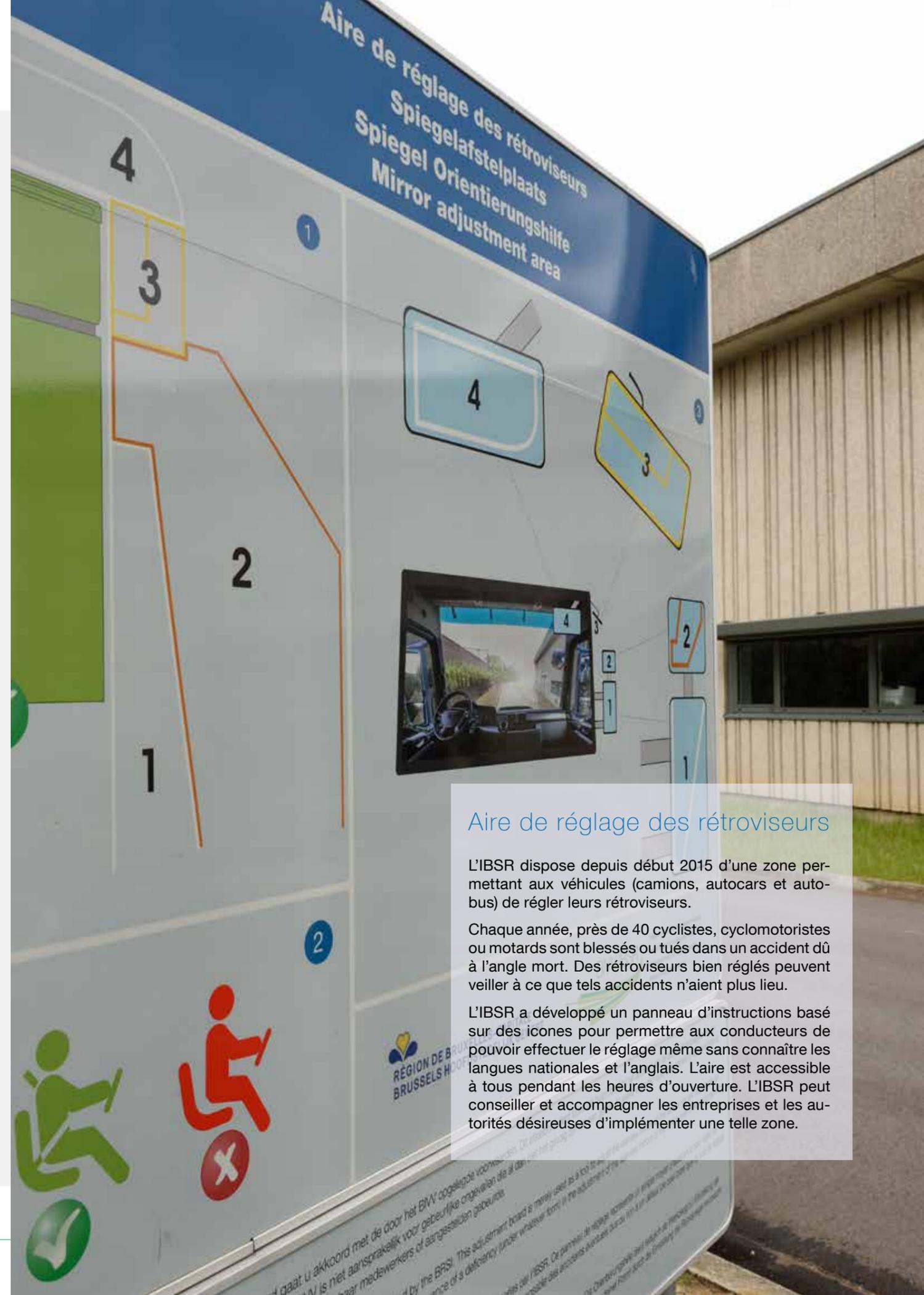
Ce laboratoire effectue la vérification périodique et la vérification primitive des appareils équipant les centres d'inspection automobile en Belgique et rend compte, depuis janvier 2015, des vérifications effectuées aux services homologation des 3 Régions. Ce laboratoire est accrédité ISO 17025. Le laboratoire CAV effectue également les essais d'homologation des nouveaux appareils arrivant sur le marché et destinés au contrôle technique belge. En novembre 2015, une extension du scope d'accréditation a été obtenue pour la mesure du déphasage (minimum) entre la course et la force des bancs à suspension. En mai 2015, une application en ligne destinée à vérifier la conformité des sols d'appui dans les contrôles technique a été mise à disposition des centres de contrôle technique.

En mai 2015, les certificats d'accréditation ISO 17025 et de certification ISO 17020 des laboratoires ont été renouvelés.



ATP

Ce laboratoire est chargé de la vérification des camions réfrigérés utilisés pour le transport international des denrées périssables. En 2015, le responsable du laboratoire a participé à la révision de l'arrêté royal définissant les modalités pratiques de l'ATP en Belgique.



Aire de réglage des rétroviseurs

L'IBSR dispose depuis début 2015 d'une zone permettant aux véhicules (camions, autocars et autobus) de régler leurs rétroviseurs.

Chaque année, près de 40 cyclistes, cyclomotoristes ou motards sont blessés ou tués dans un accident dû à l'angle mort. Des rétroviseurs bien réglés peuvent veiller à ce que tels accidents n'aient plus lieu.

L'IBSR a développé un panneau d'instructions basé sur des icônes pour permettre aux conducteurs de pouvoir effectuer le réglage même sans connaître les langues nationales et l'anglais. L'aire est accessible à tous pendant les heures d'ouverture. L'IBSR peut conseiller et accompagner les entreprises et les autorités désireuses d'implémenter une telle zone.



Partenariat IBSR

Les partenaires sont des entreprises qui s'associent à l'IBSR pour une période de 2 ans avec pour seul objectif d'améliorer la sécurité routière. Les entreprises qui prennent un tel engagement sont, chacune dans leur domaine de spécialisation, fortement concernées par la sécurité dans la circulation.

En tant que membres du programme de partenariat de l'IBSR, ces entreprises peuvent faire appel à l'expertise et au réseau de l'IBSR. Pour devenir membre, l'entreprise doit s'engager pour une période de 2 ans et payer une cotisation qui peut être investie dans des études, des campagnes, une formation, une action de sensibilisation, des audits, etc.



Q8

La sécurité est primordiale pour Q8. Un environnement de travail sûr en tout temps est inscrit dans les gènes de notre entreprise. Une utilisation sûre de nos produits fait également partie de nos priorités. Faire le plein de carburant est indissociablement lié à la participation au trafic. C'est pourquoi Q8 veut s'engager à rendre la circulation plus sûre, tant autour de la station-service que sur la voie publique. Pour y arriver, Q8 a conclu un partenariat avec l'IBSR, la référence belge en matière de sécurité routière.

« Conduire une voiture est intrinsèquement lié à nos activités centrales. Tant Q8 que l'IBSR considèrent que la sécurité routière est extrêmement importante. Un partenariat avec l'IBSR est pour nous la prochaine étape logique. Ils font partie des meilleurs au monde pour ce qui concerne la recherche et les campagnes fructueuses ».

Azzam Al Mutawa, Managing Director Kuwait Petroleum North-West Europe



Recytyre

En tant qu'organisme agréé pour le traitement des pneus usagés, Recytyre s'occupe de la collecte et du traitement durable des vieux pneus. Une partie de notre mission consiste également à faire de la prévention et à éviter que les pneus ne s'usent prématurément à cause d'une mauvaise utilisation. Concrètement, nous nous chargeons donc de sensibiliser les gens à l'importance d'une pression correcte des pneus. Cela profite non seulement à l'environnement mais aussi à la sécurité des automobilistes, ce qui nous amène sur le terrain de l'IBSR. La collaboration avec ce dernier représente indubitablement une plus-value étant donné que, chacun de notre point de vue, nous visons un objectif commun. Sécurité et environnement vont de pair.

« La collaboration avec l'IBSR et les autres membres permet un échange fructueux d'idées et de projets. Il s'agit d'une situation « win-win » pour tous. »

Chris Lorquet, CEO Recytyre



Baloise

« **Votre sécurité, notre souci est un principe inscrit dans les gènes de Baloise Insurance. Tant pour Baloise que pour l'IBSR, la sécurité prime sur tout le reste. La conclusion d'un partenariat est donc une évidence pour nous et nous permet d'associer nos expertises respectives et de lancer des initiatives conjointes au profit de nos clients et de la sécurité routière dans son ensemble.** »

Joris Smeulders, Administrateur Délégué Baloise Insurance

« **Nous soutenons l'objectif de l'IBSR avec beaucoup d'enthousiasme. Pour Baloise Insurance, il s'agit d'une manière de remplir son rôle social.** »

Henk Janssen, CEO Baloise Insurance



VOLVO

A l'horizon 2020, plus aucun occupant d'une nouvelle Volvo ne doit décéder ou être grièvement blessé dans un accident de la circulation. Tel est l'objectif de Volvo. Nos efforts pour optimiser la sécurité routière au quotidien font partie de l'ADN de Volvo Cars. Un partenariat avec l'IBSR est donc une évidence.

Volvo est synonyme de sécurité automobile depuis sa création en 1927 mais l'invention de la ceinture de sécurité en 1959 a permis de sauver des centaines de milliers voire des millions de vies à travers le monde.

« **Avec l'IBSR nous constatons toutefois que, 56 ans après l'introduction de la ceinture, s'attacher en voiture n'est toujours pas devenu un réflexe pour tous. Après notre fructueuse collaboration autour de la voiture tonneau, nous avons décidé de poursuivre l'expérience avec l'IBSR en souscrivant à son programme de partenariat et en nous associant à la campagne ceinture.** »

Wim Maes, managing director Volvo Car Belux.



Organisation

Management HR

Ces dernières années, le département HR s'est efforcé d'élargir ses compétences et d'accroître la flexibilité de nos collaborateurs afin qu'ils s'adaptent rapidement aux changements opérés au sein de notre environnement. La réforme de l'Etat a entraîné la suppression de certaines activités et le départ de 6 collaborateurs vers les Régions. Toutefois, l'IBSR s'est renforcé en acquérant de l'expertise complémentaire et en développant de nouveaux services.

Les besoins changeants de l'organisation doivent s'aligner un maximum sur les compétences et les ambitions de nos collaborateurs. Les experts ont endossé un nouveau rôle au niveau de notre prestation de services aux tiers. Les collaborateurs qui ont vu leur fonction disparaître totalement ou partiellement ont été invités à prendre de

nouvelles responsabilités notamment au sein du département Public Affairs, Innovation and Regulatory, du Centre de connaissance et de Road Safety@ Work.

De nouveaux talents sont venus renforcer l'IBSR. Non seulement des experts chevronnés mais aussi de jeunes talents aux multiples facettes qui acquerront de l'expertise en matière de sécurité routière par le biais de formations.

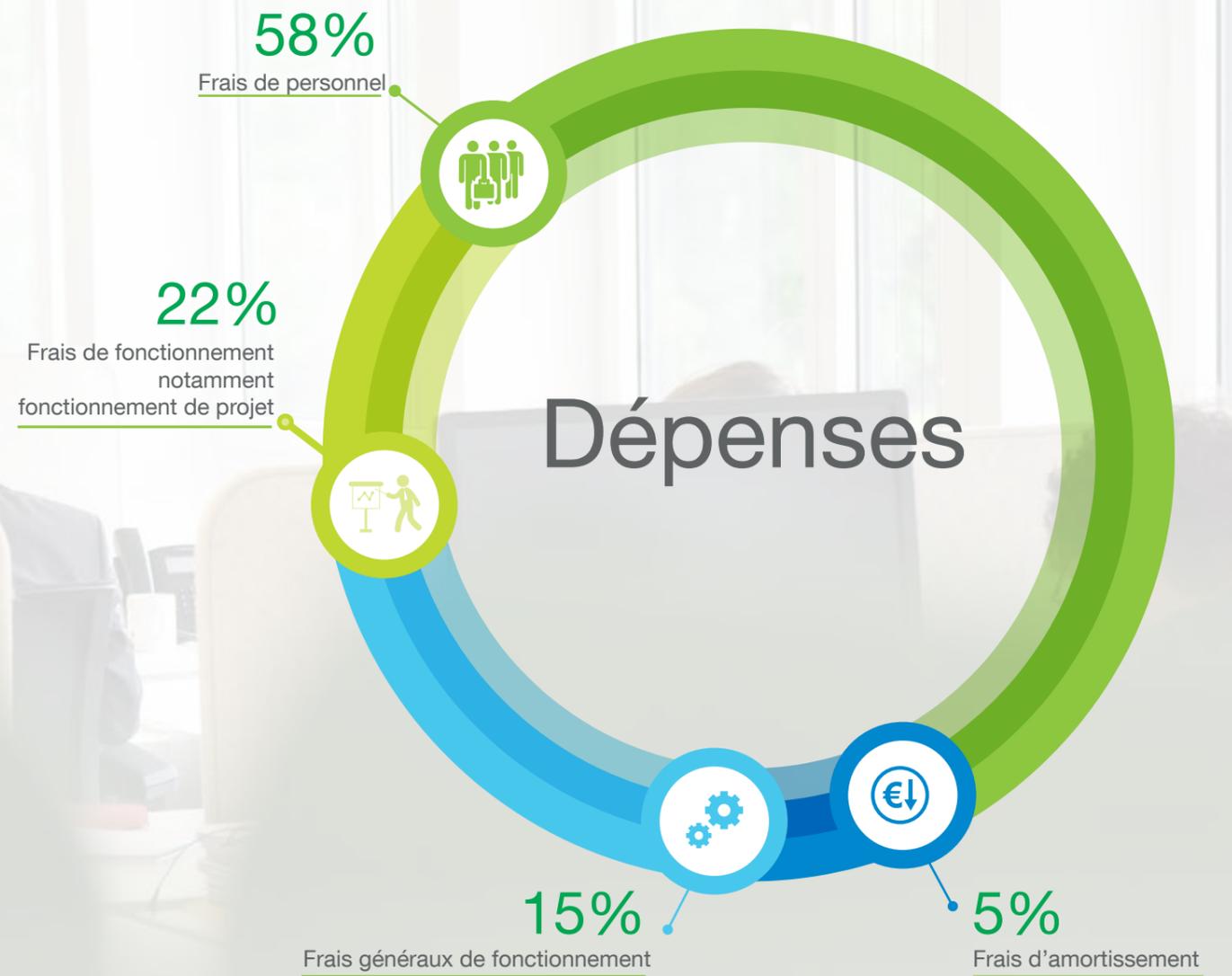
Grâce aux bonnes dispositions prises ces dernières années dans le cadre de cette transition, l'IBSR dispose désormais d'une forte équipe multidisciplinaire expérimentée disposée à travailler quotidiennement avec ardeur à l'amélioration de la sécurité routière.

1271
heures de formation

Travailleurs

66  49 

Aperçu financier





Considérations finales

Sur le plan politique, trois ministres et un secrétaire d'Etat sont chargés de la sécurité routière dans notre pays.

Ils essaient chacun à leur manière de contribuer à des routes plus sûres pour tous.

La parole leur est donnée dans ces considérations finales.

François Bellot
Ministre fédéral de la Mobilité

« *Nous sommes tous concernés par la sécurité sur nos routes* »

Je suis entré en fonction comme ministre de la Mobilité à la mi-avril 2016 et, tout comme mon prédécesseur, Jacqueline Galant, l'amélioration de la sécurité routière fait partie de mes priorités absolues. En effet, nous sommes tous, dès notre plus jeune âge, concernés par la mobilité en tant que piétons, cyclistes, motocyclistes... et donc par la sécurité sur nos routes.

La sécurité routière a de multiples implications. En 2012, selon l'OMS, les accidents de la circulation représentaient la principale cause de décès dans le monde chez les personnes de 15 à 29 ans. Lutter contre ce fléau implique notamment protéger nos jeunes conducteurs. En 2015, l'Assemblée générale des Nations Unies a désigné la sécurité routière comme faisant partie des objectifs de développement durable : réduire de moitié le nombre de décès et d'accidents graves doit être un leitmotiv à l'horizon 2030 pour l'ensemble des pays siégeant aux Nations Unies. Après une baisse qui s'est poursuivie pendant plusieurs années, le nombre de tués sur nos routes (755) est à nouveau en hausse et cette réalité est tout simplement intolérable.

Tout doit être mis en œuvre pour diminuer ce chiffre de façon drastique. Cela passe, indiscutablement, par la prise de conscience que chacun d'entre nous est un acteur responsable et impliqué.

En Belgique, lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2015, un plan prévoyant quinze mesures a été présenté en vue d'améliorer la politique belge en la matière. Cet événement a également été l'occasion de réunir symboliquement des citoyens, des associations d'utilisateurs de la route, des entreprises privées ainsi que les Mi-

nistres fédéraux de l'Intérieur, de la Justice et de la Mobilité autour de ce thème.

Mon axe de réflexion est le suivant : pour améliorer la sécurité routière, repensons les règles de circulation, prévoyons des sanctions rapides et adaptées et osons aborder cet objectif sous un angle d'approche plus large ! Par exemple, pourquoi ne pas avoir une approche plus générale de la place donnée à l'alcool dans notre société ? Que penser d'une politique de mobilité qui limite les déplacements inutiles ? Des actions de sensibilisation pourraient inciter les entreprises à adopter des mesures en faveur de la sécurité routière tandis que les nouvelles technologies embarquées ou intégrées à l'infrastructure pourraient permettre de résoudre partiellement le problème. Enfin et surtout, je souhaite mettre en place une politique cohérente et concertée entre les différents niveaux de pouvoir.

Dans ce contexte, l'IBSR doit assurer le rôle de conseiller scientifique pour la prise de mesures politiques adéquates. Grâce à son expertise de renommée internationale développée au fil des ans et la professionnalisation de ses services, l'IBSR peut se profiler comme un prestataire de services pour l'ensemble des parties s'occupant de sécurité routière. Je conclurai en disant que cette vision globale de la sécurité routière et la diversification des activités-clés de l'IBSR augurent d'excellentes chances de réussir en tant que société à finalité sociale et font plus que jamais de l'IBSR un acteur incontournable de la sécurité routière en Belgique.



Bianca Debaets
Secrétaire d'Etat à la
Sécurité Routière pour la
Région bruxelloise



Ben Weyts
Ministre flamand de la Mobilité

« 2016 est une année charnière pour la sécurité routière en Région bruxelloise »

2016 est une année charnière pour la sécurité routière en Région bruxelloise. Après une période de rodage, nous avons atteint une vitesse de croisière au niveau de nos objectifs. Le fonds de sécurité routière est enfin opérationnel. L'argent contenu dans ce fonds provient d'amendes et de rétributions et permet d'améliorer la sécurité à Bruxelles grâce à une infrastructure routière plus sûre, des campagnes et des actions de sensibilisation.

Un autre projet primordial pour cette année est la réforme de la formation à la conduite bruxelloise. A présent que nous sommes nous-mêmes compétents pour cette matière, nous allons modeler la formation à la conduite à l'image de la capitale. Les candidats à la conduite devront parcourir plus de kilomètres avant de pouvoir passer l'examen pratique. Nous veillerons également à ce les accompagnateurs de ces candidats soient mieux encadrés pour mener à bien leur importante mission.

Nous ne comptons pas toucher aux campagnes de sensibilisation qui ont fait leurs preuves : BOB entame dès lors un nouveau chapitre de son existence. Nous posons également nos propres ac-

cents en menant des campagnes consacrées à la vitesse, à la distraction au volant et, cette année, également aux personnes de plus de 55 ans.

Nous continuerons également à souligner l'importance de la sécurité aux abords des écoles. C'est dans cette optique que nous organiserons, à l'automne, la 10^e édition de l'Action Cartable.

Nous voulons obtenir un meilleur aperçu de la multitude de panneaux routiers. C'est pourquoi nous allons créer une nouvelle banque centrale reprenant l'ensemble des signaux routiers implantés le long des voies communales et régionales. Ces infos seront communiquées aux concepteurs d'applications de manière à ce qu'ils puissent, eux aussi, contribuer à l'amélioration de la sécurité à Bruxelles.

Enfin, nous demandons à l'IBSR de tenir compte, dans le cadre de ses recherches, du caractère métropolitain de Bruxelles. Il n'est pas rare que la situation en matière de sécurité routière y soit très différente de la situation en contexte rural. Cela nous permettra de faire des comparaisons utiles avec d'autres grandes villes.

« L'IBSR représente pour la Flandre un partenaire essentiel »

En 2015, le nombre de tués sur les routes flamandes a légèrement diminué. Le Ministre flamand de la Mobilité Ben Weyts veut que cette tendance à la baisse se poursuive en 2016 et dans les années qui suivent.

La Flandre luttera sur plusieurs fronts pour éviter d'être à nouveau confrontée au chiffre inacceptable de 390 tués dans la circulation en un an. Sa stratégie de combat est exposée dans l'ambitieux « Plan flamand pour la sécurité routière » développé par la nouvelle maison de la sécurité routière. Les fers de lance de ce plan sont la réforme de la formation à la conduite, une politique de contrôle ferme et des investissements où tout aménagement de la voie publique doit entraîner une amélioration de la sécurité routière. L'IBSR

représente pour la Flandre un partenaire essentiel qui, grâce notamment à son expertise dans le domaine de la recherche en matière de sécurité routière, peut proposer des approches intéressantes pour une politique renforcée en Région flamande.

L'IBSR est associé à la réforme de la formation à la conduite en Flandre et peut se porter candidat pour des projets de recherche portant sur l'évaluation du trafic.

La Flandre est convaincue que l'ensemble des autorités publiques, des entreprises, des citoyens et des groupements d'intérêts doivent unir leurs forces afin d'arriver à une réduction structurelle du nombre de victimes de la route



Maxime Prévot
Ministre wallon des Travaux
publics en charge de la
Sécurité routière



Karin Genoe
Administrateur Délégué IBSR

« Chaque année, trop de personnes encore perdent la vie sur les routes wallonnes »

Le Gouvernement wallon s'est fixé comme objectif volontariste, à l'horizon 2020, la réduction de moitié du nombre de tués sur les routes par rapport à 2010. Cela signifie concrètement de descendre sous la barre des 200 victimes de la route par an.

A mi-chemin de la décennie, force est de constater que nous pouvons encore progresser. Chaque année, trop de personnes encore perdent la vie ou sont grièvement blessées sur les routes wallonnes.

Les moyens financiers consacrés à l'infrastructure routière ont cependant fortement augmenté avec le lancement du Plan Infrastructures 2016-2019 ; ceux-ci représentent en 2016 près du double de ce qui a été dépensé en 2010.

A travers ce Plan, j'ai tenu à ce qu'une attention toute particulière soit accordée à la sécurité routière lors de la planification, de la construction,

de l'entretien et de l'exploitation de nos routes. Aujourd'hui, un ensemble de procédures permettent de s'en assurer et sont mises en œuvre, sans pour autant négliger les nombreuses autres contraintes.

Aux côtés des différentes actions menées comme la sensibilisation des usagers, le projet de continuum pédagogique en matière de mobilité et de sécurité routière dans l'enseignement primaire et secondaire, la prochaine réforme de la formation au permis de conduire, le Gouvernement a également veillé à ce que l'information et l'orientation des victimes d'accidents de la route et de leurs proches soient amplifiées.

Il me paraît également primordial de veiller à ce que l'ensemble des acteurs concernés participe à l'amélioration de la sécurité sur nos routes. Dans ce cadre, il est précieux de pouvoir compter sur l'expérience et l'expertise d'une institution telle que l'IBSR pour poursuivre cet objectif commun.

« La diminution de moitié du nombre de tués dans la circulation à l'horizon 2020 »

Les défis qui se présenteront à nous dans le futur sont évidents : la diminution de moitié du nombre de tués dans la circulation à l'horizon 2020 et l'introduction de nouvelles technologies sur nos routes telles que la voiture autonome. Il s'agira de développer de bonnes relations entre les partenaires publics et privés afin d'être en mesure de réagir à ces changements de manière structurée. C'est la raison pour laquelle l'IBSR poursuivra à l'avenir la diversification et l'autonomisation de ses activités. Dans ce cadre, les objectifs seront de renforcer l'indépendance et l'objectivité du Centre de connaissance et d'intensifier le rôle de fournisseur de services pour le secteur privé et public.

Pour réaliser ces objectifs, nous, en tant qu'IBSR, œuvrerons à un positionnement et à une collaboration au niveau international. En effet, d'import-

antes technologies novatrices naissent dans des groupes internationaux et, en tant qu'institut pour la sécurité routière, il est capital de suivre de près chacun de ces partenaires.

Même si nous parlons de voitures connectées, de voiture autonome, de self-explaining roads, de big data... il est à chaque fois question de « comportement » quand la sécurité routière est évoquée. Autrefois, c'était l'utilisateur qui déterminait comment se comporter sur la voie publique et ce sera encore lui qui le fera à l'avenir. Le comportement est dès lors un élément essentiel des années de recherche de l'IBSR. Nos collaborateurs seront prêts, en tant qu'interlocuteurs à part entière, à conseiller de manière professionnelle les différents responsables politiques et les partenaires privés intéressés, et à placer la sécurité routière tout en haut de l'agenda social.

IBSR Institut Belge pour
la Sécurité Routière

