



**2016**  
RAPPORT ANNUEL

IBSR Institut Belge pour  
la Sécurité Routière



# AVANT-PROPOS

Bienvenue dans le rapport annuel de l'IBSR !

Cela fait 30 ans que nous œuvrons à une analyse et à un changement de comportement sur le plan de la sécurité routière, et ce, sur la base de preuves scientifiques. Notre force réside dans le fait que nous combinons pratique et théorie, nos chercheurs travaillent étroitement avec les collaborateurs sur le terrain. Forts de ces connaissances amassées et des efforts fournis, nous offrons matière à réflexion aux entreprises et organisations qui souhaitent agir sur le comportement et le trafic. En outre, nous nous positionnons comme une organisation indépendante à l'égard des autorités publiques, du monde académique et des entreprises. Nous tenons à rester une organisation qui traite des thèmes et sujets les plus pertinents !

En tant qu'organisation indépendante, nous avons

adapté notre structure en 2016 consécutivement à la sixième Réforme de l'Etat. Cette nouvelle structure nous permet d'aborder l'avenir en toute confiance, un avenir rendu possible grâce à notre partenaire, le Royal Automobile Club Belgium. L'ADN de l'IBSR ne changera pas, l'IBSR reste une organisation sans but lucratif axée sur la sécurité routière tant au niveau national qu'international.

Toutefois, nous mettrons aussi l'expertise acquise concernant l'analyse et le changement de comportement au service d'autres secteurs tels que la sécurité, l'inter et la multimodalité. L'IBSR est face à des défis de taille. A l'heure où vous lisez ce rapport annuel, le « rebranding » de l'IBSR est terminé. Nous aspirons à présenter le nouveau nom et le nouveau logo qui matérialiseront le nouveau virage pris ces dernières années avec l'ensemble de l'équipe de l'IBSR.



Luc Vermeulen, Président Conseil d'administration

Karin Genoe, Administrateur délégué IBSR

## Table des matières

1	Communication	4
2	La marque BOB	8
3	Centre de Connaissance Sécurité Routière	12
4	Centre de Technologie et d'Innovation	14
5	Centre d'Aptitude à la Conduite	16
6	Labos techniques	22
7	Consulting	26
8	Activités internationales	30
9	Facts & Figures : organisation / financement	34

## Colophon

Édité par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière  
Chaussée de Haecht 1405 | B-1130 Bruxelles

Tél. : 02/244.15.11 | E-mail : [info@ibsr.be](mailto:info@ibsr.be) | Internet : [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)

Éditeur responsable : Karin Genoe

Rédaction finale : Stef Willems | Mise en page : Ria De Geyter | D/2017/0779/56

1

# Communication



Stef Willems  
*Porte-parole néerlandophone*



Benoît Godart  
*Porte-parole francophone*

En 2016 aussi, l'IBSR a été omniprésent dans les médias. Il a communiqué de manière active et réactive par le biais de petites et grandes actions de presse. L'institut a partagé ses connaissances en matière de sécurité routière sur la base ou non de ses propres études scientifiques, et ce, via les médias classiques tels que la radio, la télé et les journaux. En 2016, l'IBSR a été cité environ 1.200 fois dans des articles de journaux nationaux.

Nous avons aussi relayé nos messages de sensibilisation sur les médias sociaux comme Facebook (8950 j'aime) et Twitter (2950 followers).

## Vaste éventail de thèmes

Hormis les thèmes plutôt classiques comme l'alcool, la vitesse excessive, le port de la ceinture et la distraction, nous avons communiqué en 2016 sur une large palette de sujets comme Pokémon Go, les accidents de poids lourd, l'impact des rencontres des Diables Rouges sur le nombre d'accidents de la route, les publicités LED le long de la voie publique, les vélos électriques, le test avec les camions connectés, une enquête sur le principe de la tirette, etc. La liste est presque illimitée.



## Déjeuners de la Sécurité Routière

L'IBSR a entre autres pour mission de partager ses connaissances sur la sécurité routière, et ce de manière aussi bien réactive que proactive. Depuis 2013, nous organisons des Déjeuners de la sécurité routière lors desquels l'on discute et l'on réfléchit à propos de thèmes de sécurité routière intéressants et/ou d'actualité. A cette occasion, les hommes/femmes politiques et les acteurs du monde de la sécurité routière s'entretiennent avec plusieurs experts pour présenter leurs recherches et leur vision. Après la sixième réforme de l'Etat en 2016, l'IBSR a relancé l'initiative interrompue quelque temps. Le parlement flamand a été le premier à donner son feu vert pour les nouveaux « Déjeuners de la sécurité routière » qui se sont tenus le 23 juin dans l'une des salles de commission. Le thème au menu ce jour-là était la « formation à la conduite ».

Les parlementaires flamands présents ont pu entendre trois brefs exposés. L'IBSR a présenté sa nouvelle étude sur les effets des systèmes « Graduated Driver Licensing » et a parlé de son idéal en matière de formation à la conduite dans notre pays.



Bevorderen van hoffelijk verkeersgedrag.  
Encourager un comportement courtois dans le trafic

Ludo Kluppels  
17/10/2016

Le lundi 17 octobre, l'IBSR a organisé son 2<sup>e</sup> Déjeuner de la Sécurité Routière au parlement bruxellois cette fois. Le thème choisi en concertation avec le cabinet de la secrétaire d'Etat De Baets était « l'agressivité dans le trafic ». L'IBSR a notamment parlé des phénomènes « driver stress » et « driving stress » et les a illustrés au moyen d'exemples concrets. Ensuite, nous avons présenté un certain nombre de mesures possibles que peuvent prendre les autorités en vue de lutter contre le comportement discourtois dans la circulation. Le déjeuner s'est clôturé par une discussion animée portant essentiellement sur les réformes éventuelles de la formation à la conduite.

## Campagne « Smart Phones, Smart Drivers »

Fin juin 2016, l'IBSR a lancé une campagne de grande envergure avec Telenet. Il est ressorti d'une enquête de l'IBSR qu'1 jeune sur 5 utilise son smartphone au volant pendant chaque trajet. Cette campagne souhaitait sensibiliser les jeunes à ces problématiques. Les jeunes ont également eu l'opportunité d'envoyer un slogan ludique et de remporter un prix par la même occasion. L'action était présente sur les festivals et il y avait aussi des spots radio et une campagne en ligne.



## Semaine sans délit de fuite en collaboration avec l'asbl Rondpunt

L'action « Semaine sans délit de fuite » née d'une collaboration entre l'asbl Rondpunt et l'IBSR a été présentée le 26 septembre.

Cette initiative s'est penchée sur la problématique du délit de fuite. 1 accident corporel sur 10 s'accompagne d'un délit de fuite. La campagne encourageait les citoyens à modifier leur photo de profil sur Facebook et à exprimer leur engagement en faveur de cette action.



vements oculaires dans le but de prouver que téléphoner avec un kit mains libres influence considérablement le comportement au volant.

## Journée d'étude « Pourquoi roulons-nous trop vite ? »

Le 1<sup>er</sup> décembre, la maison d'édition Politeia a organisé à Anvers, en collaboration avec l'IBSR, une journée d'étude sur la vitesse ayant pour slogan « Pourquoi roulons-nous trop vite ? ». Cette journée était surtout destinée à la police, à la justice et aux instances locales.

Notre Centre de connaissance a ouvert le bal en présentant un aperçu de toutes les données chiffrées que nous avons réunies concernant le comportement et l'attitude à l'égard de la vitesse. Notre département « Centre de Technologie et d'Innovation » a ensuite donné un exposé sur la mesure dans laquelle les innovations techniques à bord du véhicule permettent de contrôler la vitesse du conducteur. Une réunion-débat entre les représentants de FEBIAC, Touring, Assuralia et les juges de police a clôturé l'avant-midi. Durant l'après-midi, l'on a discuté dans les différents workshops des solutions éventuelles pour lutter contre les excès de vitesse. A l'issue de cette journée d'étude, les quelque 65 participants avaient suffisamment de quoi discuter.



## Semaine de la distraction

En novembre, l'IBSR, en collaboration avec Radio2 et La Dernière Heure, a accordé durant une semaine entière une attention particulière à la problématique de la « distraction au volant ». Tous les aspects possibles ont été abordés.

Pour l'occasion, l'IBSR a mené une étude expérimentale avec des lunettes enregistrant les mou-



2

# La marque BOB

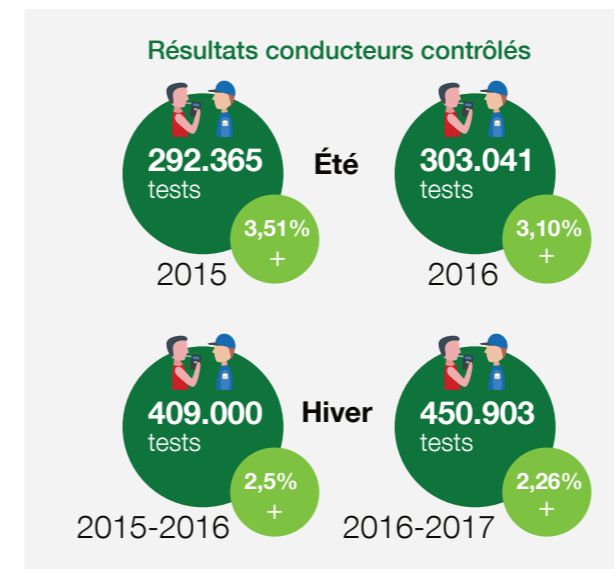
Une campagne BOB intensive a également été menée durant l'été et l'hiver 2016. L'IBSR et tous les autres partenaires, parmi lesquels les trois Régions, Assuralia et les Brasseurs Belges s'efforcent depuis déjà plus de 20 ans d'inculquer un comportement responsable dans la circulation à l'ensemble de la population belge. Depuis 2015, nous organisons les campagnes en étroite collaboration avec les trois Régions. La campagne BOB reste d'une brûlante actualité puisque chaque année près de 200 personnes perdent la vie dans des accidents de la route dus à l'alcool.

Cette année aussi, une approche intégrée a été adoptée où la sensibilisation s'accompagnait d'actions de contrôle. « Un week-end sans alcool au volant » a été organisé en collaboration avec la police à l'été et en hiver. Les résultats prouvent à chaque fois que cette approche fonctionne : le nombre de conducteurs contrôlés sous l'influence de l'alcool diminue d'année en année ! Durant la campagne estivale, 313.041 tests ont été réalisés dont 3,10%

étaient positifs. L'année précédente à la même période, ce pourcentage était encore de 3,51%. Nous observons également la même tendance pour la campagne hivernale. Au cours de la campagne d'hiver 2016-2017, la police a procédé à 450.903 contrôles dont 2,26% étaient positifs. Pendant la campagne BOB d'hiver 2015-2016, 2,5% des conducteurs contrôlés étaient positifs.

## Merci BOB

BOB ne boit pas d'alcool... même pendant les barbecues, pour fêter une victoire à l'Euro de football ou lors des fêtes de fin d'année. Il veille à ce que chacun rentre chez lui en toute sécurité. Pour ce faire, il décide au préalable d'être BOB ou il prévoit une alternative comme une nuitée sur place, un retour en taxi ou en transports en commun. Et ça mérite bien un merci sincère ! « Merci BOB » était le thème choisi pour la campagne estivale et hivernale 2016-2017.

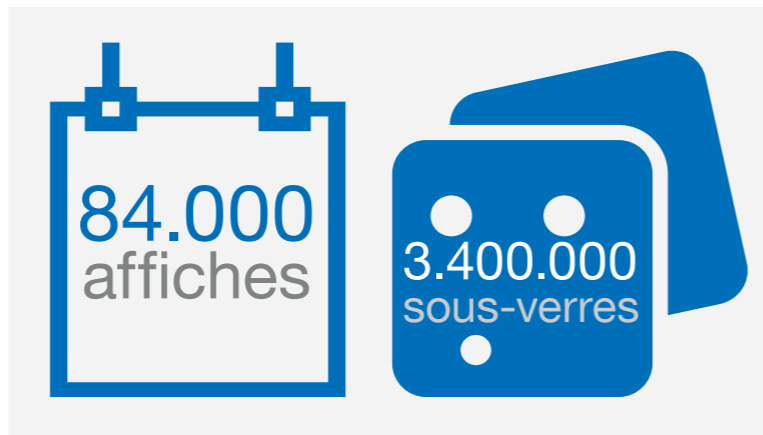




Rien bu !  
Merci  
**BOB**

#### Diffusion massive du message « Rien bu »

Une étroite collaboration avec les administrations locales, le secteur de l'Horeca, la fédération des taxis GTL Taxi, les sociétés de transports en commun, les clubs de football amateurs, les marchés de Noël, les brasseries... a permis une visibilité maximale du message « Rien bu » par le biais des affiches le long de la route. La campagne était aussi présente dans de nombreux endroits publics grâce à une énorme distribution de sous-verres dans le secteur Horeca et au recueil de recettes « C'est la fête quand Bob cuisine » avec des bières sans alcool et bien plus encore !



Au total, plus de 84.000 affiches et 3,4 millions de sous-verres ont été distribués dans le cadre de la campagne BOB d'hiver.

#### De nombreux BOB sous le feu des projecteurs

Durant l'été, aussi bien les particuliers que les organisations locales ont pu tenter de remporter un

BOB Award en montrant leur engagement BOB sur [jebobbe.be](http://jebobbe.be) à l'aide d'une initiative originale.

#### « Qui sera BOB de la semaine ? »

Du 25 novembre 2016 au 31 janvier 2017, l'on pouvait nommer son BOB préféré. 1.655 participants ont voté 49.430 fois pour leur BOB préféré. 32 personnes ont gagné un « Bongo Merci BOB ».





3

# Centre de connaissance sécurité routière



En 2016 également, l'équipe multidisciplinaire du Centre de connaissance a effectué des recherches scientifiques de qualité sur la sécurité routière. En outre, nous avons aussi progressivement élargi notre domaine de recherche, en accordant notamment une attention accrue à la mobilité, à la sécurité et à l'enseignement. Des collaborateurs dotés d'une expertise en matière d'analyse de données, d'infrastructure et de politique criminelle sont venus renforcer l'équipe de chercheurs.

Dans ce cadre, nous avons eu recours à de nouveaux outils de recherche innovants comme des lunettes avec eye-tracker intégré, des simulateurs de réalité virtuelle, des floating car data, des drones et un scanner laser 3D.

De nombreux projets d'étude ont été mis sur pied concernant un grand nombre de domaines, à savoir l'analyse des accidents, leurs conséquences, l'étude approfondie, le comportement dans la circulation, les attitudes des usagers de la route, la formation à la conduite et les lésions des victimes de la route.

Au niveau international, nous avons pris part à des projets de recherche européens divers tels que SafetyCube, ISAAC, Skillful, MyLAC et ESRA<sup>1</sup>. Par ailleurs, nous avons mené des projets bilatéraux avec des organisations sœurs renommées à l'étranger (BAST, KfV, SWOV).

#### Voici quelques-unes des principales actions réalisées en 2016

- Finalisation de 16 études nationales, 7 rapports ESRA et 5 SafetyCube Deliverables ;
- Des dizaines de présentations lors de conférences, journées d'étude, workshops... concernant la sécurité routière en Belgique ;
- Développement de la base de données REKOVER comportant des informations sur les victimes de la route sur la base de données hospitalières ;
- Finalisation de 3 mesures nationales de comportement triennales (conduite sous l'influence de l'alcool, vitesse et port de la ceinture) et la mesure d'attitudes triennale.

<sup>1</sup> SafetyCube est un projet visant à l'élaboration d'un système de support décisionnel pour les décideurs politiques en termes de sécurité routière. ISAAC a pour but de développer un outil destiné aux villes pour améliorer la multimodalité. Skillful identifie les besoins changeants en formations en raison de l'évolution du secteur du transport. Dans le cadre du projet MyLAC, une analyse de l'impact des accidents de la route sur la vie des victimes de la circulation a été réalisée. ESRA est une étude comparative internationale menée dans 25 pays sur les attitudes des usagers à l'égard de la sécurité routière.



4

# Centre de Technologie et d'Innovation

Le Centre de Technologie et d'Innovation 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.

**Voici quelques-uns des projets auxquels le Centre de Technologie et d'Innovation a développé en 2016.**

## New Urban Mobility

En 2016 a débuté une étude intitulée « New Urban Mobility » sur la sécurité des nouveaux engins de déplacement électriques. Gyropodes, monoroues, hoverboards et trottinettes électriques ont été testés quant à leur stabilité, leur maniabilité et leur capacité de freinage. Mais cette étude s'est également penchée sur la rapidité à laquelle les utilisateurs peuvent acquérir les aptitudes nécessaires pour utiliser ces engins en toute sécurité.

## Transport de personnes souffrant d'un handicap

La Région de Bruxelles-Capitale nous a demandé de vérifier dans quelle mesure les taxis bruxellois satisfont encore au transport de personnes souffrant d'un handicap. Nous avons étudié quelles recommandations nous pouvions formuler tant pour les taxis que concernant l'aspect logistique (accessibilité, réservation...), et ce notamment, sur la base des expériences à l'étranger. Ces résultats pourront donner lieu à d'éventuelles adaptations du règlement en la matière.

## VEBIMOBIE

L'IBSR a collaboré avec d'autres partenaires au projet VEBIMOBIE, l'objectif étant de mettre sur pied une base de données des signaux routiers dans les

applications ITS. Pour ce faire, l'IBSR a examiné quelles conditions devaient remplir les signaux routiers pour pouvoir être détectés par des systèmes de reconnaissance de signaux routiers installés dans les voitures.

## Bruxelles, ville intelligente

L'IBSR figure parmi les six lauréats de l'appel à projet « Bruxelles, ville intelligente », initié par la ville de Bruxelles fin mars 2016. Le projet de l'IBSR consiste à développer une application smartphone permettant de repérer en temps réel les places de parking réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR) qui sont libres. Pour la phase pilote, une vingtaine de places PMR situées à proximité de zones touristiques seront dotées de capteurs intelligents fonctionnant avec la technologie LoRa.

A l'occasion de la présentation des lauréats le 19 octobre 2016, l'IBSR a reçu un subside de 5.000 euros pour développer ce projet.





5

# Centre d'aptitude à la conduite

Le centre d'aptitude à la conduite se compose du « Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptations de Véhicules » (CARA), du service Examens de réintégration, du programme d'encadrement éthylotest antidémarrage et des formations Driver Improvement.

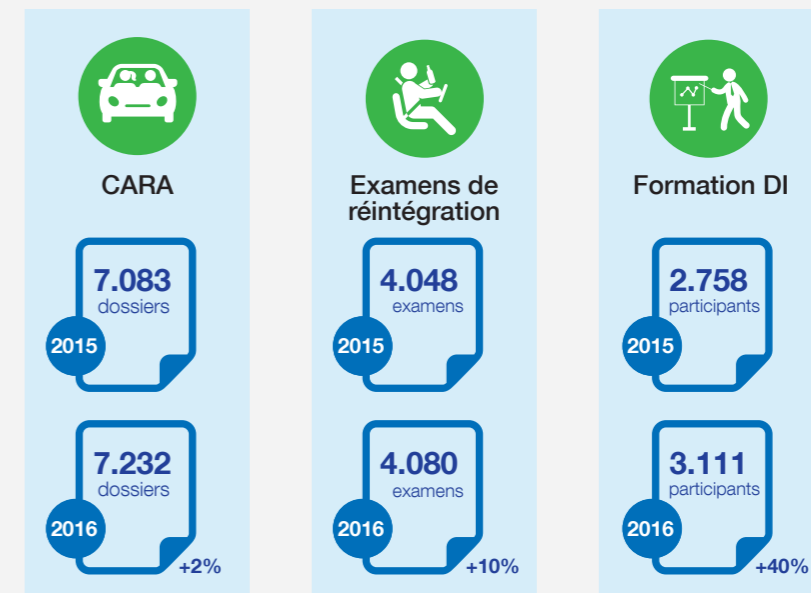
## Le CARA

Si certains conducteurs souffrent d'une affection médicale, il se peut que leur participation au trafic en toute sécurité soit compromise. Le CARA évalue l'aptitude à la conduite de ces personnes avec l'aide d'une équipe multidisciplinaire de médecins, psychologues et experts en matière de conduite. Après examen, les conditions et restrictions et/ou adaptations à apporter au véhicule sont définies afin que les personnes examinées puissent prendre part à la circulation routière.

L'on observe en 2016 une légère hausse de près de 2% du nombre de dossiers ouverts par rapport à 2015. Cette augmentation indique que le besoin d'évaluer l'aptitude à la conduite est encore très prononcé.

Seules les personnes pour qui il est nécessaire de tester leur aptitude à la conduite, sont renvoyées au CARA. Au cours des années à venir, nous opterons pour une politique de renvoi plus efficace dans le but de nous concentrer davantage sur les cas difficiles et spéciaux.

De surcroît, le CARA compte également élargir ses activités en vue de soutenir la formation à la conduite des personnes handicapées, développer des initiatives pour la conservation des capacités de conduite des seniors et apporter ses conseils dans le domaine de la mobilité (para) médicale, le transport de personnes souffrant d'un handicap par exemple.



En 2016, le CARA a préparé l'implémentation belge des nouveaux codes européens d'aptitude à la conduite qui seront utilisés à partir du 1er janvier 2017. Nos experts participent également à l'élaboration de règles de conduite pour le médecin et le spécialiste en vue de (faire) réaliser une évaluation correcte et efficace de l'aptitude à la conduite des personnes atteintes de démence. Ces règles seront rendues publiques l'année prochaine.

### Examen 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.

Cette mesure est même obligatoire en cas d'infraction liée à l'alcool et de récidive. Jusqu'il y a quelques années, les contrevenants qui avaient trop bu ou pris des drogues étaient principalement contrôlés.

Le 1<sup>er</sup> juillet 2014, la loi a changé et les candidats sont également considérés comme récidivistes lorsqu'ils ont commis plusieurs infractions (un excès de vitesse et une infraction liée à l'ivresse au volant par exemple). Un examen de réintégration vérifie si le candidat satisfait aux normes médicales

et psychiques concernant l'aptitude à la conduite.

Avec le changement opéré au niveau de la législation en matière de récidive, nous avons relevé l'année passée une hausse de 10% des personnes qui se sont vu imposer un examen de réintégration.

### Driver Improvement

Depuis 1994, Driver Improvement (DI) organise des formations de sensibilisation à l'intention des contrevenants routiers. Ces cours constituent une forme de mesures alternatives pour les personnes condamnées après avoir commis une infraction routière grave, pour les « récidivistes » et pour les 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 d'une probation (sursis et suspension) ou d'une liberté sous condition. L'IBSR travaille de manière différenciée en alignant autant que possible les cours de sensibilisation sur les infractions des participants.

Une hausse des dossiers entrants a été relevée chez Driver Improvement, essentiellement en Wallonie où le nombre de dossiers a augmenté de 38%. En Flandre, le nombre de renvois vers le DI reste stable mais nous notons une légère augmentation du nombre de dossiers vitesse, à savoir 40%.

Au fil des prochaines années, Driver Improvement mettra davantage sur des formations relatives aux drogues, à la vitesse et à l'utilisation des technologies.



## Ethylotest antidémarrage

Les juges ont également la possibilité d'imposer l'installation d'un éthylotest antidémarrage aux conducteurs affichant une concentration d'alcool supérieure à 0,8‰, aux conducteurs en état d'ivresse ou aux conducteurs récidivistes, et ce, pour une durée d'un an minimum, voire à titre définitif.

Le candidat ne peut conduire que des véhicules équipés de ce système et il est par ailleurs tenu de suivre un programme d'encadrement. En 2016, 13 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.

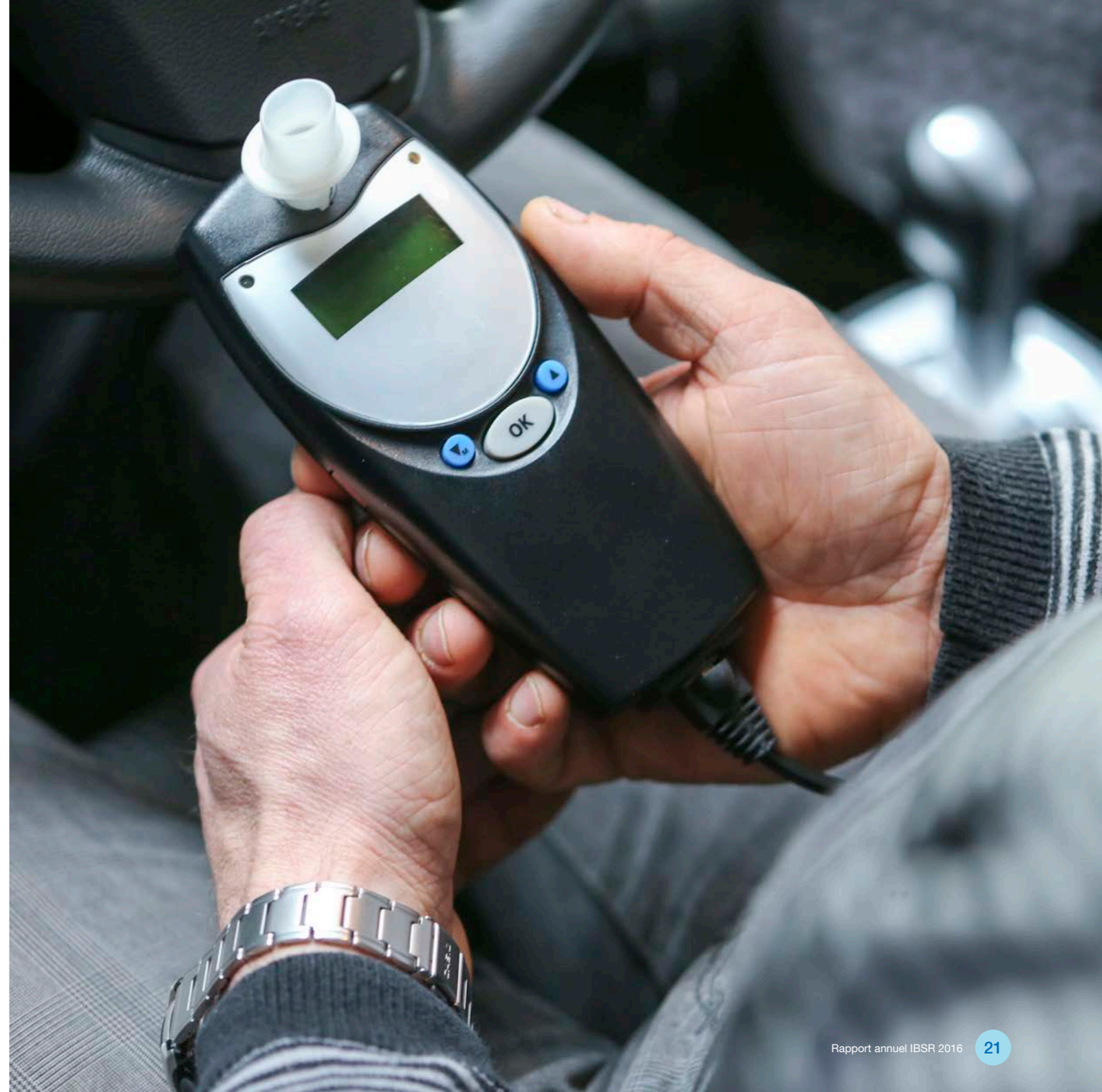
Chaque tentative est enregistrée et contrôlée. Le caractère contraignant permet de mettre un terme au comportement habituel (à savoir le fait de combiner alcool et conduite).

Le programme a également un effet correcteur. Pour avoir un impact permanent sur le comportement, 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. 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.



Éthylotests antidémarrage  
installés





6

# Labos techniques

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.

## LABO ALC

Sous accréditation ISO17025, ce laboratoire effectue 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.

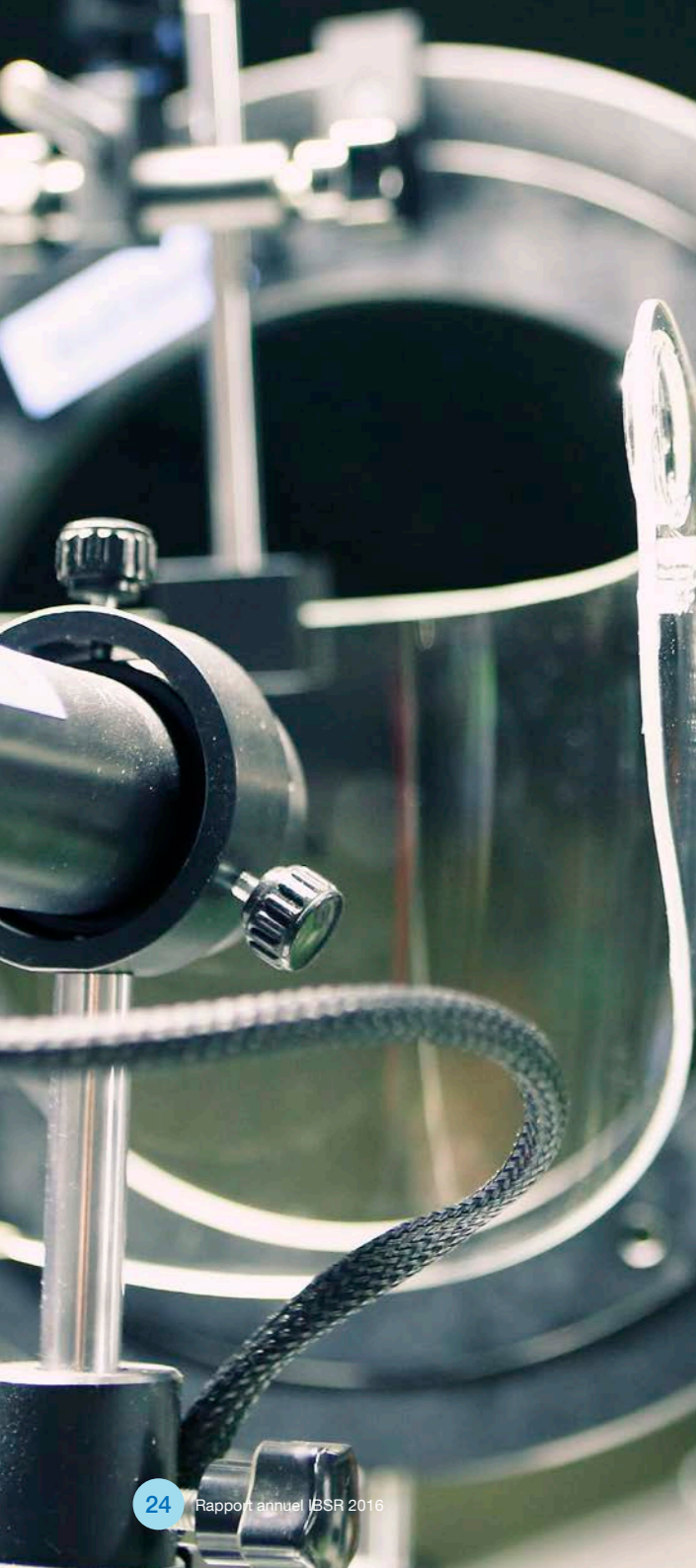
En 2015, le scope d'accréditation a été étendu pour les éthylotests pour le grand public et en particulier le « débit maximal » des simulateurs à gaz humide.

En 2016, le labo ALC a vu son nombre de vérifications fortement augmenter. Il a ainsi délivré 43% de rapports en plus. Cette hausse est liée au remplacement d'appareils d'analyse de l'haleine par de nouveaux modèles.

## LABO CAV

La mission principale du laboratoire CAV consiste à effectuer la vérification périodique et la vérification primitive des appareils équipant les centres d'inspection automobile en Belgique. Depuis janvier 2015, il fournit aux 3 Régions un compte rendu des vérifications réalisées.

Le labo a obtenu l'accréditation ISO 17025 pour les réglophares le 22 novembre 2016. Avec cette accréditation, le labo CAV est à présent accrédité pour tous les appareils importants du contrôle technique.



### LABO ATP

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

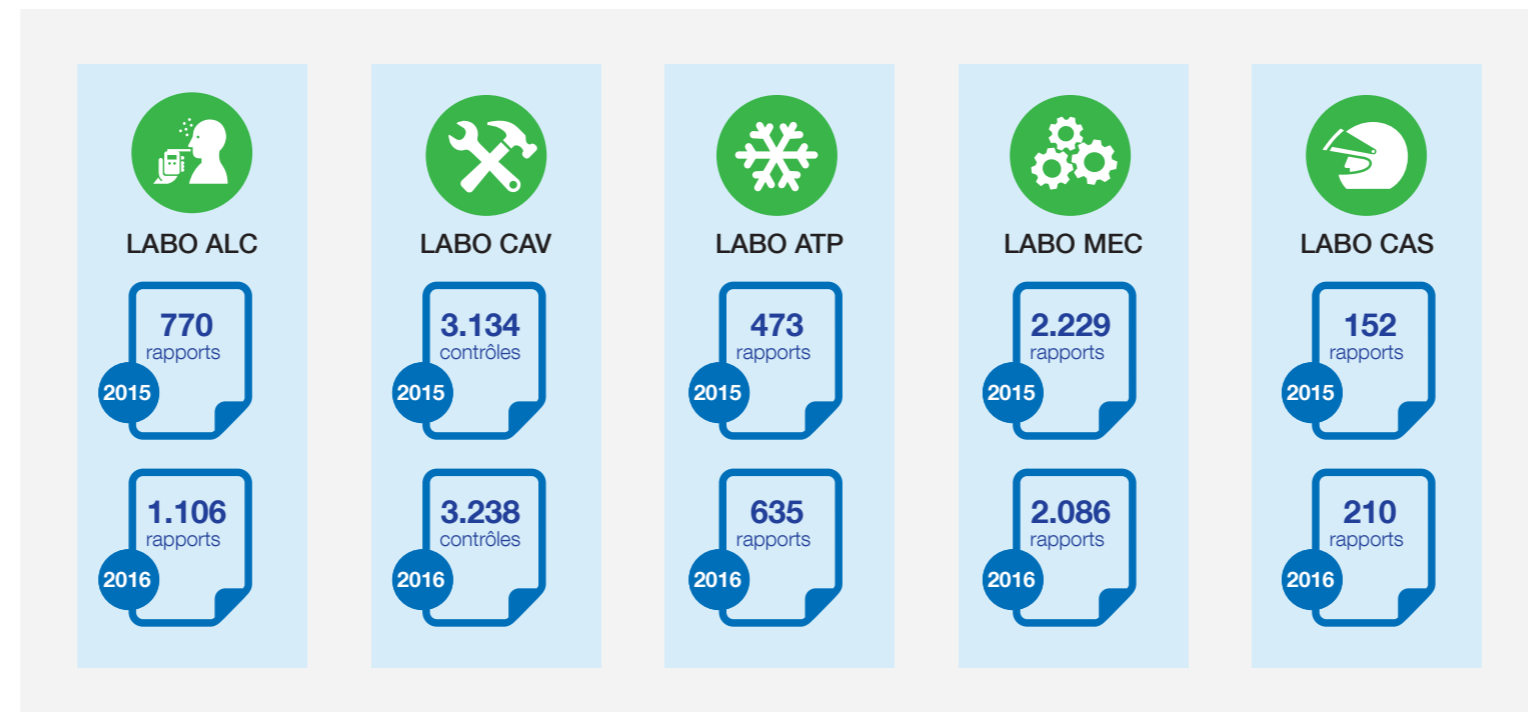
Depuis le 30 septembre 2016, le labo ATP est accrédité suivant la norme ISO17020. Le nombre de véhicules ATP contrôlés a considérablement augmenté (2015 : 473 rapports ; 2016 : 635 rapports).

### LABO MEC

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

### LABO CAS

Ce laboratoire est responsable du test des casques et visières motos ainsi que des tests des casques vélos. En 2016, le labo CAS a participé à l'élaboration de la norme néerlandaise pour les casques vélos des utilisateurs de speed pedelecs (norme NTA8776). Le labo casques de l'IBSR est également l'un des deux labos en mesure d'homologuer ce type de casques.



7

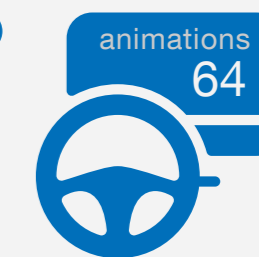
# Consulting

Les entreprises et les instances publiques peuvent faire appel à notre département « Consulting ». Nous leur transmettons volontiers nos connaissances en matière de sécurité routière non seulement sous forme de théorie comme ce fut le cas plus tôt dans les workshops classiques mais aussi de plus en plus souvent sous forme de pratique. Nos animations avec notre voiture tonneau en sont le plus bel exemple mais nous proposons aussi des évaluations plus restreintes ou plus détaillées.

## Road Safety Assessment

Le « Road Safety Assessment » est une nouveauté de notre offre. Nous procédons à un contrôle intégral de la sécurité routière d'une entreprise. Nous formulons également des propositions concrètes pour améliorer la situation existante.

Dans un premier temps, nous analysons scrupuleusement les actions entreprises par l'organisation en matière de sécurité routière. Comment la mobilité et la sécurité routière sont-elles gérées ? Qu'est-ce qui fonctionne bien ? Et quels sont les points à améliorer ?



Nous étudions comment les collaborateurs se déplacent et quels modes de transport ils utilisent. Nous examinons dans quelle mesure la sécurité routière fait partie de la politique HR et procédons à l'analyse de l'infrastructure des terrains d'entreprise.

Par ailleurs, nous analysons également toutes les données disponibles, notamment sur les infractions et les accidents. Nous dressons minutieusement un inventaire de tous les facteurs de risque.

Grâce à cette analyse détaillée, nous obtenons une vision globale de la situation. Nous sommes dès lors



en mesure d'identifier les points épineux et d'établir des trajets d'amélioration adaptés. Dans ce cadre, nous optons pour une approche intégrale où nous formulons des propositions concrètes dans tous les domaines.

Avec un Road Safety Assessment, les entreprises ont non seulement un aperçu de leur politique de sécurité routière mais celle-ci est également réellement améliorée. Tout ceci entraîne une réduction des coûts.

### Théâtre interactif

« Un homme chanceux » est une pièce de théâtre traitant différents thèmes de sécurité routière. Les quatre grandes causes de mortalité routière y occupent une place de premier plan : vitesse, distraction, non-port de la ceinture et conduite sous influence. La représentation qui peut être donnée en trois langues est assurée par deux acteurs professionnels de façon ludique et captivante.

### EY

EY accueille chaque année de nombreux nouveaux jeunes travailleurs qui doivent souvent prendre la route. Comme ils ont remarqué que leurs membres du personnel recevaient régulièrement des amendes et étaient couramment impliqués dans des accidents de la route, ils ont pris contact avec l'IBSR afin de mener des actions visant à sensibiliser leurs travailleurs. Nous avons organisé des sessions d'information à propos des différentes grandes causes de mortalité routière et avons ensuite travaillé sur chaque thème à l'aide d'affiches, de totems, de panneaux d'affichages, de newsletters... Sous le slogan « EY cares », nous tenons à induire ensemble un changement d'attitudes et de comportement auprès des membres du personnel afin de réduire le nombre d'accidents.



### Willemen Groep

La plus grande entreprise de construction familiale de Belgique a décidé de mettre sur pied une campagne de sensibilisation de grande envergure sur la sécurité routière avec comme devise « Safe Forward ». En novembre, leurs collaborateurs ont répondu à un questionnaire anonyme sur leurs attitudes dans la circulation. Sur la base des résultats obtenus, l'IBSR et Willemen Groep se sont mis au travail et ont élaboré un plan biennal. Au menu, il y a plus de 50 workshops sur les grandes causes de mortalité routière, des newsletters, du matériel de communication, etc. Bref, toute une série de mesures pour conscientiser les membres du personnel à leur sécurité dans la circulation. Le lancement de la campagne Safe Forward a été effectué lors de réceptions (sans alcool) dans différentes entreprises du groupe, à l'occasion desquelles Willemen Groep a signé la charte Safe Forward.

Willemen Groep a bien compris que vous avez une



fonction d'exemple en tant que cadre de l'entreprise. Cette vidéo ne manque pas de l'illustrer.



### Nos 4 membres

Les membres sont des entreprises qui se lient à l'IBSR pour une période de 2 ans avec comme unique but d'améliorer la sécurité routière. Les entreprises engagées ont toutes un lien professionnel fort avec la sécurité routière.

En tant que membres du programme de partenariat IBSR, elles peuvent bénéficier du savoir-faire et du réseau de l'IBSR. Une entreprise peut devenir membre en signant un engagement pour une période de 2 ans et en payant la cotisation de partenariat, somme qu'elle peut investir dans des études, campagnes, formations, actions de sensibilisation, audits, etc.

### L'IBSR compte 4 membres :





8

# International

L'IBSR est aussi particulièrement actif à l'international. Nous sommes membres de divers groupes de travail et projets internationaux qui ont recours à nos connaissances et à notre expertise. En 2016, nous avons pris part à la United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC), une initiative commune de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et des Nations Unies (NU).

## ESRA

Le 20 juin 2016, les journalistes ont assisté en nombre à la présentation des résultats de la première étude ESRA.

Le projet ESRA (E-Survey of Road user' Attitudes) est une initiative commune des centres de recherche

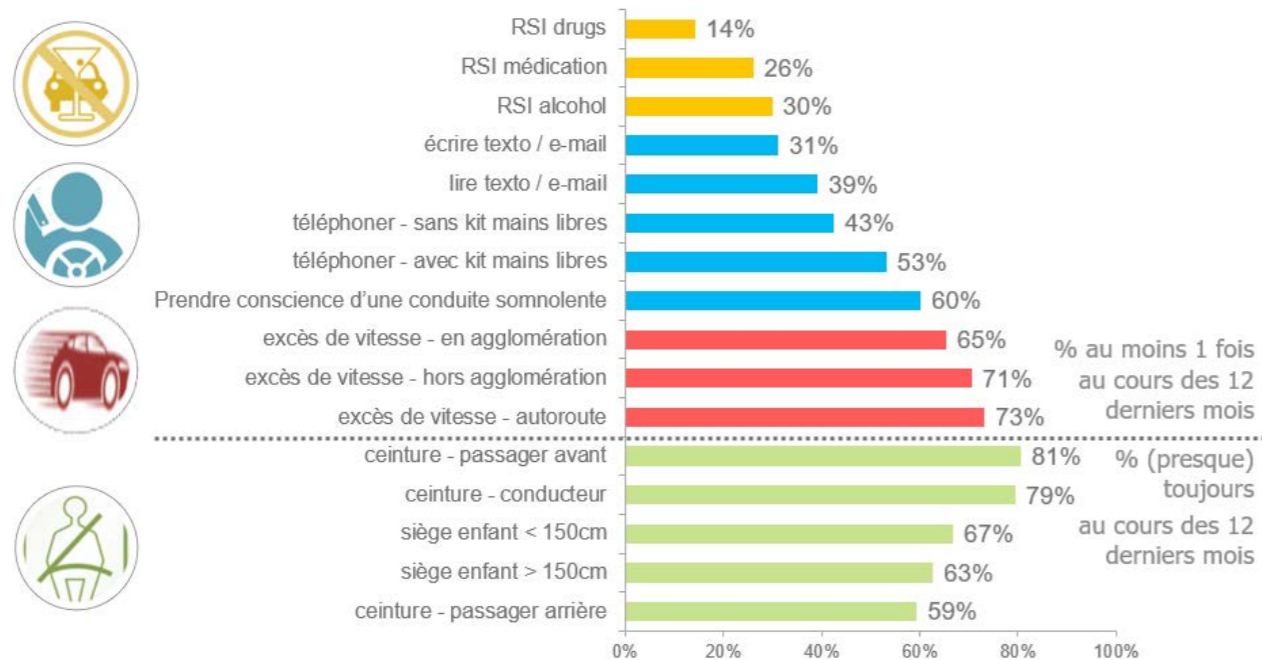
et des instituts de sécurité routière de 17 pays à l'origine auxquels se sont jointes huit autres nations par la suite. Le but de cette étude est de collecter des données (inter)nationales comparables sur les avis, les attitudes et le comportement des usagers en matière de sécurité routière aux fins de soutenir la politique de sécurité routière au niveau national et international. Dans le cadre dudit projet, des informations ont été récoltées auprès de 27.000 répondants au total. La prochaine édition est prévue pour 2018. Vous trouverez plus d'informations et tous les résultats d'ESRA (2015/2016) sur : [www.esranet.eu](http://www.esranet.eu)

Ci-dessous un aperçu de la couverture géographique de l'enquête ESRA1 et des organisations partenaires participantes.





## Comportement (dangereux) auto-rapporté dans la circulation.



## Handicap International

Dans le cadre des projets internationaux, le Centre de Technologie et d'Innovation a notamment évalué le programme de sécurité routière d'Handicap International en République Démocratique du Congo (RDC). Cette mission en RDC a notamment permis de rencontrer les différentes parties prenantes, y

compris les représentants des autorités belges actives dans ce pays. Cette mission a mis en avant de nombreuses synergies entre l'IBSR et Handicap International et jeté les bases pour une collaboration plus forte entre les 2 organismes.



9

# Facts & Figures

## Organisation

En 2016, 20 collaborateurs ont été engagés dans les différents départements.

Quelle que soit leur fonction, tous les nouveaux collaborateurs de l'IBSR ont suivi des formations en sécurité routière et en psychologie dans le trafic. Ils constituent donc tous des ambassadeurs de la sécurité routière. Les collaborateurs travaillent de

manière flexible dans le bâtiment principal, dans des bureaux satellites ou des antennes mobiles ou encore à la maison via le télétravail et en déplacement chez des clients. Un nouvel intranet a vu le jour en vue d'optimiser la communication interne. Cette étape marque le début d'un projet s'articulant autour de la culture d'organisation, lequel se poursuivra en 2017.

