



La notion de “délit de fuite” se rapporte, en Belgique, au fait de prendre la fuite après un accident et pour échapper à un contrôle de police.¹ Nous parlons couramment de délit de fuite, en particulier lorsque le conducteur s’enfuit après un accident. D’ailleurs, ce comportement de fuite est le thème central de cet article. Un tel comportement de fuite est punissable, que le conducteur soit en tort ou pas (Lodewyckx, 2019). Il en va de même pour les accidents n’entraînant que des dommages matériels (p.ex., toucher une autre voiture sur un parking et partir). Le message est clair : lorsque vous provoquez des dommages et que l’autre partie n’est pas présente, avertissez la police.²

L’auteur du délit de fuite est puni d’une peine d’emprisonnement de 15 jours à six mois et d’une amende de 200 à 2000 euros³. Les peines sont encore plus lourdes si une victime est gravement blessée ou décède et lorsque le conducteur est condamné à plusieurs reprises pour délit de fuite. Dans ce cas, les peines peuvent aller jusqu’à un emprisonnement de huit ans et une amende jusqu’à 10 000 euros⁴.

SOMMAIRE

- À quelle fréquence et à quel moment des délits de fuite sont-ils commis ?
- Quels sont les facteurs qui favorisent les délits de fuite ?
- Quelles sont les mesures à prendre pour prévenir les délits de fuite ?

¹ Voir article 33 de la loi du 16 mars 1968 – loi relative à la police de la sécurité routière, consulté le 9/10/2020.

² Conformément à l’art. 52.2 de la loi du 16 mars 19688 – loi relative à la police de la sécurité routière, consulté le 9/10/2020.

³ Ces montants doivent être multipliés par les 'décimes additionnels'. Actuellement, ces décimes additionnels s’élèvent à 8.

L’amende est donc de minimum 1600 euros (200 * 8) et de maximum 16 000 euros (2.000 * 8).

⁴ Cela correspond aujourd’hui à une amende de 80 000 euros (10.000*8).

Veillez référer au présent document comme suit :

Institut Vias (2020) Briefing “Délits de fuite”. Bruxelles, Belgique, Institut Vias, www.briefings.vias.be

Rédaction de ce document : Isabel Verwee, isabel.verwee@vias.be.

Faits marquants

- Chaque année, il y a environ **4500 accidents corporels** dont l’auteur prend la fuite.
- Au cours des 10 dernières années, le nombre d’accidents de la route avec délit de fuite a **augmenté de 25 %** par rapport au nombre d’accidents corporels.
- La **peine maximale** pour l’auteur d’un délit de fuite en Belgique s’élève à 80 000 € et/ou une peine de prison de huit ans.
- Les conducteurs qui commettent **intentionnellement** un délit de fuite ne sont généralement pas en règle (pas d’assurance, pas de permis de conduire, etc.). Les auteurs de délits de fuite **involontaires** n’ont généralement pas conscience qu’ils ont touché un véhicule ou une personne.
- Des **caméras ANPR** peuvent permettre d’identifier les auteurs de délits de fuite après un accident.

À quelle fréquence et à quel moment des délits de fuite sont-ils commis ?



À quelle fréquence et à quel moment des délits de fuite sont-ils commis ?

Évolution du nombre de délits de fuite et victimes collatérales

En 2019, la police a enregistré environ 38 000 accidents corporels dont presque 4500 avec délits de fuite. Par conséquent, dans plus d'un accident corporels sur dix, un des conducteurs a pris la fuite. Ces dix dernières années, le nombre de délits de fuite est resté stable mais le pourcentage de délits de fuite a augmenté de presque 25 % par rapport aux accidents corporels, voir à ce sujet le tableau 1. Il ressort du tableau 2 que le nombre de victimes lors de délits de fuite est resté relativement stable au cours de la dernière décennie, même si le nombre d'accidents corporels a diminué. Cela signifie donc que la part de délits de fuite dans le nombre total d'accidents corporels a augmenté.

Tableau 1: Évolution des accidents corporels avec délit de fuite

	Délits de fuite	Tous les accidents corporels	Pourcentage de délits de fuite
2010	4.337	45.745	9,5%
2011	4.710	47.761	9,9%
2012	4.666	44.259	10,5%
2013	4.460	41.347	10,8%
2014	4.400	41.474	10,6%
2015	4.284	40.300	10,6%
2016	4.467	40.123	11,1%
2017	4.199	38.025	11,0%
2018	4.433	38.455	11,5%
2019	4.458	37.699	11,8%
Évolution 2019 par rapport à 2010	+2,8%	-17,6%	+24,7%

Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Inforgraphie: Vias institute

À quelle fréquence et à quel moment des délits de fuite sont-ils commis ?



Tableau 2: Évolution du nombre de victimes dans des accidents corporels avec délit de fuite (auteurs inclus)

	Tués	Blessés	Victimes
2010	20	4.821	4.841
2011	22	5.233	5.255
2012	26	5.222	5.248
2013	25	5.019	5.044
2014	30	4.872	4.902
2015	28	4.744	4.772
2016	26	4.963	4.989
2017	17	4.667	4.684
2018	16	4.894	4.910
2019	24	4.932	4.956
Évolution 2019 par rapport à 2010	+20,0%	+2,3%	+2,4%

Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie: Vias institute

Particularités des personnes impliquées dans des délits de fuite

La base de données officielle des accidents n'indique pas si la personne impliquée dans un délit de fuite a provoqué l'accident ou en était la victime. Les piétons et les cyclistes qui sont assez rarement à l'origine d'un accident grave, sont le plus souvent blessés (mortellement) dans des délits de fuite. Une victime sur cinq (21%) parmi les piétons et 15 % des victimes parmi les cyclistes sont impliquées dans un délit de fuite (Tableau 3).

Les conducteurs impliqués dans un délit de fuite sont plus souvent sous l'influence de l'alcool que les conducteurs dans le nombre total d'accidents corporels. Ceci s'applique aux conducteurs de tous types de véhicules. Parmi les conducteurs impliqués dans des accidents corporels, les conducteurs de voitures et les conducteurs de camionnettes sont le plus souvent sous l'influence de l'alcool (respectivement 23 % et 27 %). Les pourcentages réels sont probablement encore plus élevés puisque tous les auteurs de délits de fuite ne sont pas identifiés (ou du moins pas dans l'intervalle de temps où un test de l'haleine est encore utile) (Tableau 4). Il en ressort que la part du pourcentage de conducteurs sous influence est deux fois plus élevée pour les accidents corporels et délit de fuite (18 %) que pour les autres accidents corporels (9 %).

À quelle fréquence et à quel moment des délits de fuite sont-ils commis ?



Tableau 3: Nombre de victimes dans des accidents corporels et délit de fuite selon le type d'usagers de la route par rapport au nombre total de victimes de la route (auteurs inclus) (2017-2019)

	Tués		Blessés		Victimes	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Piéton	31	12%	2.893	21%	2.924	21%
Vélo	9	3%	4.496	15%	4.505	15%
Cyclomoteur	2	3%	1.027	11%	1.029	11%
Moto	4	2%	680	8%	684	7%
Auto	10	1%	4.630	6%	4.640	6%
Camionnette	0	0%	235	5%	235	5%
Autobus ou Autocar	0	0%	129	9%	129	9%
Camion	0	0%	47	4%	47	3%
Autres	1	3%	356	16%	357	16%
Total	57	3,1%	14.493	10,0%	14.550	10,0%

Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie: Vias institute

Tableau 4: Pourcentage de conducteurs soumis à un test d'alcoolémie et pourcentage parmi ces conducteurs testés qui étaient positifs (2017-2019)

	Dans des délits de fuite		Dans tous les accidents corporels	
	% Getest	% Positif	% Getest	% Positif
Piéton	15%	14%	27%	8%
Vélo	21%	7%	47%	5%
Cyclomoteur	26%	12%	65%	9%
Moto	44%	8%	65%	6%
Auto	29%	23%	74%	10%
Camionnette	22%	27%	76%	9%
Autobus/ Autocar	35%	1%	78%	0%
Camion	25%	5%	81%	1%
Autres	3%	22%	34%	6%
Total	24,3%	17,8%	65,2%	8,9%

Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie: Vias institute

À quelle fréquence et à quel moment des délits de fuite sont-ils commis ?

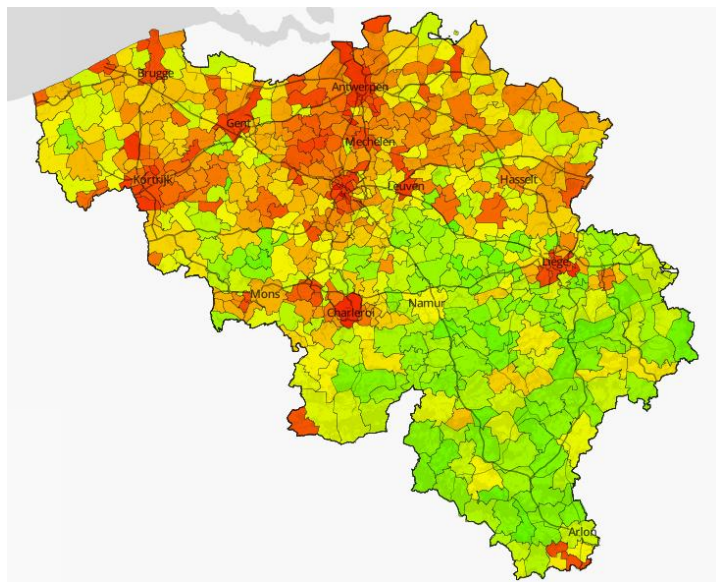


Localisation des délits de fuite

Les accidents avec délit de fuite sont présentés géographiquement à la figure 1, qui montre que ces accidents sont davantage concentrés dans les zones à forte densité de population. Le pourcentage de délits de fuite lors des accidents corporels est le plus élevé en région de Bruxelles-Capitale (16 %), suivie par la Flandre (12 %) et la Wallonie (10 %).

Ensuite, nous constatons également que les accidents avec délit de fuite semblent surtout se produire dans les grandes villes. Ce phénomène peut s'expliquer par l'anonymat relatif dans les grandes villes par rapport aux zones rurales.⁵ En effet, lorsque l'auteur commet un délit de fuite avec une Volkswagen Golf de couleur sombre, il est plus difficile d'appréhender l'auteur puisqu'il existe plusieurs voitures qui répondent à cette description dans un environnement urbain par rapport à un environnement rural. Il convient en outre de souligner que, dans les zones urbaines, des caméras ANPR (voir ci-après) sont plus souvent présentes que dans les zones rurales. Par conséquent, une caméra peut enregistrer la plaque d'immatriculation du véhicule de l'auteur et identifier ainsi le propriétaire de la plaque d'immatriculation afin de retrouver l'auteur de l'accident avec délit de fuite. Ces caméras permettent de briser en partie l'anonymat dans les zones urbaines. Les accidents avec délit de fuite se produisent également plus souvent la nuit (16 %) que le jour (11 %), voir le tableau 5.

Figure 1: Pourcentage de délits de fuite par rapport au nombre total d'accidents corporels suivant la commune (2007*-2018)



⁵ Voir également à ce sujet : https://www.standaard.be/cnt/dmf20190715_04511327, consulté le 5/11/2020.

À quelle fréquence et à quel moment des délits de fuite sont-ils commis ?



Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie: Vias institute

* Remarque: sur cette figure, les données de plusieurs années ont été combinées car la division par commune pourrait conduire à de très petits nombres et à des observations fortuites. En prenant plusieurs années ensemble, la probabilité de telles observations imprévisibles diminue et la vue est plus représentative..

Tableau 5: Nombre de délits de fuite selon le moment de la semaine (2017 - 2019)

	Délits de fuite	Tous les accidents corporels	Pourcentage de délits de fuite
Jour en semaine	8.750	78.749	11,1%
Nuit en semaine	931	5.958	15,6%
Jour de week-end	2.133	21.366	10,0%
Nuit de week-end	1.279	8.103	15,8%
Belgique	13.093	114.176	11,5%

Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie: Vias institute

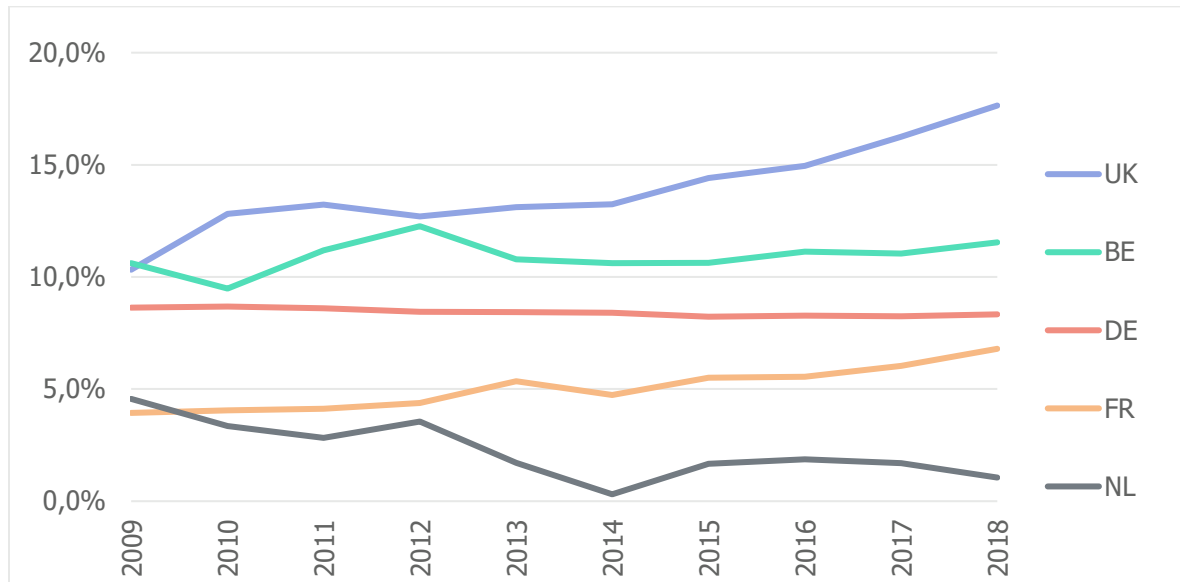
La Belgique dans le contexte international

La base de données européenne CARE, qui enregistre les accidents de la route dans l'Union européenne et dans quelques autres pays européens⁶, permet d'établir des comparaisons internationales en matière de sécurité routière. Malgré les différences dans l'enregistrement de délits de fuite dans les différents pays de l'UE, les chiffres disponibles permettent de se faire une idée de la fréquence à laquelle des accidents avec délit de fuite se produisent dans les pays voisins, voir à ce sujet la figure 2. La Belgique et le Royaume-Uni présentent le pourcentage le plus élevé d'accidents avec délit de fuite. Notons également qu'en Belgique et au Royaume-Uni, il existe un terme spécifique pour désigner ces accidents : vluchtmisdrijf (délit de fuite en français) et *hit-and-run accidents*. Aux Pays-Bas, le terme « vluchtmisdrijf » est moins connu mais est décrit comme le fait de poursuivre sa route après un accident (par ex., Cozijn, 1985).

Figur 2: Pourcentage de délits de fuite et Figure 3: Pourcentage de l'ensemble des accidents corporels impliquant un délit de fuite (2009 - 2018)

⁶ Voir : https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/observatory/methodology_tools/about_care_en, consulté le 2/11/2020.

À quelle fréquence et à quel moment des délits de fuite sont-ils commis ?



Quels sont les facteurs qui favorisent les délits de fuite ?



Quels sont les facteurs qui favorisent les délits de fuite ?

Informations sur base des données relatives aux accidents

La Belgique n'est pas le seul pays (Kluppels, 2016; Martensen & Kluppels, 2015) à avoir réalisé une étude sur le délit de fuite mais, par exemple, aussi : la Chine (Zhang et al., 2014), le Japon (Fujita et al., 2014), les États-Unis (Macleod et al., 2012), Singapour (Tay et al., 2008), le Ghana (Aidoo et al., 2013) et le Royaume-Uni (Hopkins & Chivers, 2017).

Dans la littérature internationale, on entend par délit de fuite un accident lors duquel le conducteur quitte les lieux de l'accident sans aider la victime ou sans laisser d'informations pour pouvoir indemniser les éventuels dommages (Roshandeh, Zhou, & Behnood, 2016, p.22). Il ressort des résultats d'une étude internationale qu'il existe cinq grands facteurs qui caractérisent un accident avec délit de fuite à savoir : le partenaire de collision, les particularités de l'auteur, les caractéristiques du véhicule, les circonstances de l'accident et la distraction.

En ce qui concerne le **partenaire de collision**, il semble qu'un piéton est plus souvent impliqué dans un accident avec délit de fuite que dans des accidents sans délit de fuite (Aidoo et al., 2013; Macleod et al., 2012; Tay et al., 2008; Zhang et al., 2014). C'est également ce qu'il ressort des données belges, voir à ce sujet le tableau 3 Tableau 3. Indépendamment de la façon dont la victime se déplace, les auteurs ont moins souvent tendance à prendre la fuite lorsque la victime est plutôt jeune ou plutôt âgée (Macleod et al., 2012). C'est également ce que nous retrouvons dans les chiffres belges qui indiquent que moins de délits de fuite sont commis avec des victimes de moins de neuf ans et des victimes de plus de 80 ans.

Les **auteurs** d'accidents avec délit de fuite sont plus souvent des hommes (Zhang et al., 2014), qui ont déjà été condamnés pour des faits de roulage (Macleod et al., 2012; Solnick & Hemenway, 1995) et qui n'ont généralement pas de permis de conduire valable (Macleod et al., 2012; Zhang et al., 2014) valable. De plus, les auteurs sont souvent sous l'influence de l'alcool. Il en va de même tant pour les accidents impliquant des piétons (Macleod et al., 2012) que pour les accidents n'entraînant que des dégâts matériels (Jiang et al., 2016).

Les conducteurs de voitures plus anciennes prennent plus souvent la fuite par rapport aux conducteurs de voitures plus récentes (Zhang et al., 2014). Les camionnettes sont également plus souvent impliquées dans un accident avec délit de fuite qu'un bus qui transportent des personnes (Zhang et al., 2014). Les accidents avec délit de fuite se produisent davantage durant le week-end que pendant la semaine (Macleod et al., 2012; Solnick & Hemenway, 1995) mais ce n'est pas le cas pour les chiffres belges (voir ci-dessus). Lorsque les **conditions** (météorologiques) sont moins bonnes (par exemple : brouillard ou routes mal éclairées), les conducteurs ont plus souvent tendance à prendre la fuite après un accident (Tay et al., 2008).

Quels sont les facteurs qui favorisent les délits de fuite ?



De plus, la **distraction** au volant accroît également le risque d'accident avec délit de fuite (Roshandeh et al., 2016). Dans cette dernière étude, les accidents avec délit de fuite concernaient essentiellement des véhicules en stationnement et donc uniquement des dégâts matériels.

Le délit de fuite entraîne plusieurs conséquences négatives pour la victime, comme principalement l'arrivée tardive des services de secours sur place lorsque l'autre conducteur prend la fuite, car, lorsque ce conducteur/cette conductrice reste sur place, il/elle peut avertir les services de secours et éventuellement administrer les premiers soins. Avec le délit de fuite, le risque de décès semble plus élevé que lorsque le conducteur reste sur place (Roshandeh et al., 2016; Tay et al., 2008). Ensuite, la fuite de l'auteur peut également entraîner des difficultés pour la victime en ce qui concerne le traitement psychologique de l'accident (Mayou & Bryant, 2003). En outre, la fuite complique également le règlement financier de l'accident (Tay et al., 2008).

Pourquoi les conducteurs prennent-ils la fuite après un accident ?

Afin d'aborder correctement la problématique du délit de fuite, il importe de savoir *pourquoi* les auteurs prennent la fuite.

On retrouve une explication générale dans la **théorie du choix rationnel** qui part du principe que l'être humain est un être rationnel qui soupèse les avantages et les inconvénients de ses choix (somme toute une analyse coûts/bénéfices) et prend ensuite une décision (Fujita et al., 2014). En d'autres termes, aux yeux du conducteur, prendre la fuite après un accident est, à ce moment-là, l'action présentant la meilleure issue possible (par exemple, ne pas assumer les coûts). Cependant, cela signifie qu'il existe des certitudes quant aux issues possibles lorsque l'on signale un accident (par exemple : conséquences en matière d'assurance et éventuelles poursuites pénales). Cela implique l'aspect de la responsabilité (*blame* en anglais). Lorsque des facteurs externes sont susceptibles de réduire la perception de la responsabilité (par exemple : revêtement humide, virage aveugle), il y a plus de chances que l'accident soit signalé (Tay et al., 2008). Ce mécanisme de défense porte le nom de réduction de la dissonance cognitive par laquelle on tente d'extérioriser la part de responsabilité de l'accident en fonction des circonstances de l'accident (Crombag, 2017).

C'est sur base de cette analyse que l'auteur décide ou non de prendre la fuite : si les coûts estimés de la non-déclaration de l'accident sont inférieurs aux coûts éventuellement plus élevés de la déclaration, l'auteur prendra la fuite. Cette décision est également déterminée par les **traits de personnalité**, par le fait que le conducteur est plutôt enclin à chercher le risque ou à l'éviter, mais aussi par la probabilité subjective d'être arrêté (c'est-à-dire la mesure dans laquelle il estime qu'il sera arrêté pour avoir pris la fuite après un accident ; Tay et al., 2008). Pour les conducteurs qui ont plutôt une attitude neutre face aux risques, c'est essentiellement la probabilité (subjective) d'être arrêté qui détermine s'ils prendront la fuite ou non. Cette décision peut par exemple être déterminée par : la présence de témoins, le risque que des témoins aient vu quelque chose (mauvais temps, mauvais éclairage) ou un accident pendant la nuit. Il s'agit d'un principe général qui s'applique en criminologie : lorsque l'on pense être anonyme, on risque davantage de commettre un acte punissable que lorsque l'on sait que l'on n'est pas anonyme

Quels sont les facteurs qui favorisent les délits de fuite ?



(Zhong et al., 2010). Par ailleurs, le fait de prendre la fuite ou non dépend également de l'image de l'auteur. Nous pouvons ainsi citer l'exemple de l'ancien cycliste célèbre Lance Armstrong qui avait d'abord déclaré que sa petite amie avait provoqué un accident alors que c'était lui qui était au volant (Kluppels, 2016).

Bien que cette théorie du choix rationnel semble logique, on peut se demander dans quelle mesure les conducteurs ont un comportement rationnel après un accident. Les études internationales existantes ont surtout comparé les données statiques d'accidents - avec et sans délit de fuite. Sur base des différences susmentionnées entre ces accidents, on tente d'expliquer pourquoi les conducteurs prennent la fuite. Cette méthode est critiquée car il n'a pas été demandé aux conducteurs pourquoi, à l'époque, ils avaient pris la fuite. Évidemment, il convient de souligner que tous les conducteurs qui commettent un délit de fuite ne sont pas arrêtés mais les conducteurs qui sont arrêtés peuvent néanmoins être interrogés sur le contexte de l'accident, ainsi que sur la raison qui les a poussés à prendre la fuite. Tay et ses collègues (2008) ont proposé un cadre permettant d'identifier les décisions à la base du délit de fuite :

1. Les coûts prévus de la déclaration d'accident. Le fait que les conducteurs soient au courant des conséquences et des coûts probables de la déclaration d'accident - comme l'augmentation des primes d'assurance et, si le conducteur est coupable, des éventuelles poursuites judiciaires.
2. Gravité de l'accident. Le degré de gravité de l'accident et la façon dont il a éventuellement influencé la décision de prendre la fuite.
3. Responsabilité. La mesure dans laquelle les automobilistes pensaient qu'ils étaient responsables de l'accident. La façon dont la présence des facteurs de responsabilité susmentionnés - comme la distraction, un mauvais comportement au volant et l'infrastructure - influençaient leurs décisions.
4. Probabilité subjective d'être arrêté. Le fait que les conducteurs pensaient qu'ils seraient arrêtés après leur délit de fuite.

Dans ce cadre, la conduite sous l'influence de l'alcool n'est pas citée spécifiquement mais, en Belgique, il s'agit assurément d'un facteur majeur expliquant pourquoi les conducteurs prennent la fuite. L'alcool agit sur la perception de la responsabilité et sur la prise de décisions rationnelles. La conduite sous l'influence de l'alcool peut être placée sous le point 1 : les coûts prévus dans ce modèle. Dans ce contexte, on peut penser à des coûts comme : la crainte de la sanction pour la conduite sous influence, la sanction par le juge (comme une amende et un retrait de permis).

Le cadre existant peut être complété en étudiant les données relatives aux accidents mais se prête encore mieux à des **interviews** avec les auteurs de délits de fuite pour comprendre pourquoi ils ont pris la fuite. Cette méthode a été appliquée par Kluppels (2016) en Belgique et par Hopkins et Chivers (2017) au Royaume-Uni. Ces interviews ont permis d'identifier six types d'auteurs de délits de fuite, voir à ce sujet le tableau 6. Sur base de 52 interviews avec des auteurs de délits de fuite au Royaume-Uni (Hopkins & Chivers, 2017), le plus grand groupe d'auteurs de délits de fuite semble se composer d'auteurs incertains ($n = 16$; 31%); d'auteurs rationnels ($n = 10$; 19%); d'auteurs obscurs ($n = 8$; 15%); d'auteurs paniqués ($n = 7$; 13%); d'auteurs perturbés ($n = 7$; 13%); et d'auteurs intimidés ($n = 4$; 8%). Sur base de cette classification, il est également frappant de constater qu'il peut y avoir d'autres raisons - moins rationnelles - pour lesquelles l'auteur prend la fuite après un accident. Il convient également de tenir compte de ces groupes dans l'approche du délit de fuite en Belgique.

Quels sont les facteurs qui favorisent les délits de fuite ?



Quels sont les facteurs qui favorisent les délits de fuite ?



Tableau 6: Aperçu du type d'auteurs de délits de fuite. Traduction de Hopkins & Chivers (2017).

Type d'auteur de délit de fuite	Description
Auteurs incertains (31 %)	Ces conducteurs sont généralement impliqués dans des accidents avec peu de dégâts ou de conséquences graves. Toutefois, ils reconnaissent qu'ils sont responsables de l'accident mais ne savaient pas vraiment s'ils devaient signaler l'accident.
Auteurs rationnels (19 %)	Décision rationnelle de prendre la fuite après un accident. Ils estiment qu'éviter les conséquences (= prendre la fuite) l'emporte sur le fait de rester sur place et d'agir. Ils peuvent avoir peur des conséquences, p.ex. une augmentation de la prime d'assurance. Souvent, ils roulent sans documents valides et la majorité d'entre eux admettent qu'ils sont responsables de l'accident.
Auteurs obscurs (15 %)	Des conducteurs qui ne savent pas avec certitude s'il y a eu une collision.
Auteurs paniqués (13 %)	Ce groupe de conducteurs est celui qui est le moins apte à gérer les émotions liées à l'accident et qui déclare avoir pris la fuite par panique. Cette panique peut provenir de leur responsabilité dans l'accident et/ou des conséquences éventuelles, p.ex. une éventuelle sanction.
Auteurs perturbés « diminués » (13 %)	Ce groupe de conducteurs n'est plus capable d'agir de manière rationnelle en raison de leur état mental et/ou de la consommation ou de l'abus de drogues.
Auteurs intimidés (8 %)	Ces conducteurs se sont d'abord arrêtés après l'accident mais ont été confrontés à l'agressivité d'autres personnes (p.ex., la victime ou des témoins), ce qui les a incités à prendre la fuite.

En règle générale, nous pouvons donc établir une distinction entre les auteurs volontaires et involontaires (Kluppels, 2016). En ce qui concerne les *auteurs involontaires*, nous pouvons penser aux auteurs obscurs et incertains du tableau 6 (cf. ci-après). Ces auteurs ne savent pas qu'ils ont provoqué un accident, pensaient qu'il n'y avait pas de dégâts ou croyaient qu'ils s'étaient suffisamment identifiés. Les *auteurs intentionnels* savent toutefois qu'ils étaient impliqués dans un accident mais ont choisi sciemment de prendre la fuite. Les raisons de ce comportement de fuite sont variées.

D'une part, nous pouvons penser aux auteurs paniqués du tableau 6. Ils prennent généralement la fuite parce qu'ils sont envahis par leurs émotions et manifestent une réaction de lutte sur eux-mêmes, de fuite et d'inhibition (Bear et al., 2007). Suite à l'accident, le conducteur est stressé et la première réaction physique primaire peut consister à prendre la fuite. Il importe de souligner que cette réaction ne dure que quelques secondes et qu'ensuite, les conducteurs peuvent décider ou non de revenir sur les lieux de l'accident. L'une des raisons pour lesquelles ils ne reviennent pas sur les lieux de l'accident concerne le biais des « coûts irrécupérables » (Eysenck & Keane, 2005). Le biais cognitif impliquerait ici que l'auteur a déjà pris la fuite et ne peut donc plus revenir sur les lieux de l'accident. Il convient de souligner qu'il s'agit d'un biais cognitif et certainement pas d'un argument valable pour ne pas revenir sur les lieux.

Quels sont les facteurs qui favorisent les délits de fuite ?



D'autre part, nous avons les auteurs rationnels et perturbés. L'auteur rationnel prend la décision de prendre la fuite sur base d'une analyse coûts-avantages tandis que l'auteur perturbé n'est plus capable de prendre des décisions claires et n'aurait en réalité jamais dû prendre le volant. Sur base de l'analyse de Kluppels (2016) auprès de 853 participants, il ressort que 43 % des auteurs de délits de fuite n'avaient pas de raison sous-jacente pour prendre la fuite. 57 % d'entre eux n'étaient pas totalement en règle et peuvent avoir pris la fuite pour cette raison. Ainsi, 38 % d'entre eux étaient sous l'influence de l'alcool, 12 % n'étaient pas en règle avec leur permis de conduire ou leur assurance, 4 % étaient sous l'influence de drogues et 3 % roulaient trop vite. En ce qui concerne les mesures, nous pouvons nous concentrer essentiellement sur les 57 % d'auteurs de délits de fuite qui ne sont pas en règle, ce qui les a probablement incités à prendre la fuite. Dans ce cadre, il est essentiel de continuer à se focaliser sur la conduite sous influence, les excès de vitesse et la conduite sans permis de conduire, assurance ou contrôle technique valable.

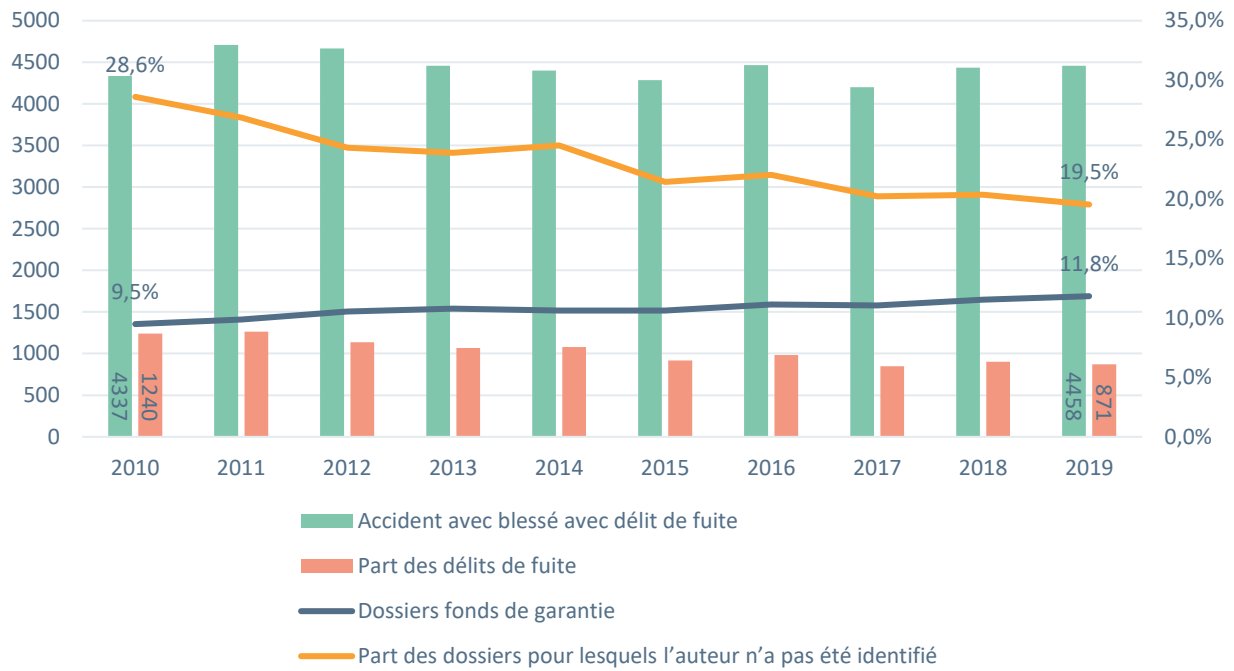
De l'accident à l'auteur du délit de fuite

Il est possible d'évaluer le nombre d'auteurs de délits de fuite qui sont effectivement arrêtés en établissant une comparaison entre les accidents corporels et délit de fuite signalés et le nombre de dossiers ouverts par le Fonds Commun de Garantie belge. Ce fonds indemnise notamment les dommages d'un accident lorsque le partenaire de collision n'est pas assuré ou a pris la fuite.⁷ Dans leurs dossiers, ils spécifient également le nombre d'accidents pour lesquels l'auteur n'a pas pu être identifié et pour lesquels l'auteur a très probablement pris la fuite après un accident. La figure 3 montre l'évolution du nombre de dossiers dans lesquels un conducteur a pris la fuite et dans lesquels minimum une autre personne a été blessée. La figure montre également l'évolution des délits de fuite. Sur base de l'évolution des chiffres, nous pouvons conclure avec prudence que le nombre d'affaires non résolues a diminué ces dernières années.

Figure 3: Évolution des délits de fuite et des dossiers dans lesquels le conducteur n'a pas été identifié

⁷ Voir à ce sujet : <https://www.fcgb-bgwf.be/>, consulté le 5/11/2020.

Quels sont les facteurs qui favorisent les délits de fuite ?



Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie: Vias institute

Quelles sont les mesures à prendre contre les délits de fuite ?



Quelles sont les mesures à prendre contre les délits de fuite ?

En ce qui concerne les mesures, il est toujours essentiel de connaître le profil du groupe cible (ici : l'auteur du délit de fuite). Généralement, les auteurs de délits de fuite sont des hommes (Hopkins & Chivers, 2017; Kluppels, 2016; Zhang et al., 2014) qui ont déjà été condamnés précédemment pour des faits de roulage (Hopkins & Chivers, 2017; Macleod et al., 2012; Solnick & Hemenway, 1995). Plus précisément, il convient de tenir compte des raisons pour lesquelles les auteurs prennent la fuite. Il ressort de l'analyse de Kluppels (2016) que, d'une part, 57 % des auteurs de délits de fuite n'étaient pas totalement en ordre et que c'est peut-être pour cette raison qu'ils ont pris la fuite. L'identification de ces problèmes sous-jacents à un stade précoce peut éventuellement réduire le risque que le conducteur prenne la fuite.

Ces dernières années, il y a eu une série d'évolutions importantes dans l'identification précoce de conducteurs qui ne sont pas en règle avec leur permis de conduire, assurance ou contrôle technique. Grâce à l'aide d'iPolice⁸ et FOCUS⁹ les services policiers peuvent plus facilement explorer plusieurs bases de données et mieux partager les informations entre les services de police. Par conséquent, les conducteurs qui ne sont pas en règle sont plus facilement identifiés, interpellés au sujet de leur comportement et sommés de se mettre en règle. Depuis juin 2020, il est également plus facile pour les services de police de savoir si le conducteur est en possession d'un permis de conduire valable.¹⁰ Ces applications seront encore renforcées lorsque les bases de données requises seront associées à des caméras ANPR et à des banques de données (Dormael et al., 2020).¹¹

Toutefois, pour les constats de conduite sous l'influence de l'alcool (38 % des conducteurs) et de drogues (4 % des conducteurs sur base de Kluppels, 2016), les contrôles physiques par les services de police sont indispensables pour augmenter la probabilité objective d'être arrêté. L'augmentation de la probabilité objective d'être arrêté influence également la probabilité subjective d'être arrêté (Silverans et al., 2018). Pour le groupe des auteurs rationnels, il importe également de souligner que la probabilité d'être arrêté pour des délits de fuite semble avoir augmenté ces dernières années. Cette constatation, ainsi que le fait de savoir que le délit de fuite peut être sévèrement puni (Lodewyckx, 2019), devrait être reprise dans leur analyse coûts-avantages. Pour renforcer ce message, on peut envisager de vastes actions de sensibilisation en guise de mesure préventive auprès de la population générale.

⁸ Voir à ce sujet: <https://www.demorgen.be/nieuws/politie-wordt-ipolice-intelligent-en-digitaal~bdcebf72/>, consulté le 5/11/2020.

⁹ Voir à ce sujet : <https://www.police.be/5998/fr/actualites/le-travail-policier-mobile-sur-et-rapide-est-une-realite>, consulté le 5/11/2020.

¹⁰ Voir à ce sujet : https://justice.belgium.be/fr/nouvelles/communiques_de_presse_44, consulté le 5/11/2020.

¹¹ Voir à ce sujet également : https://www.standaard.be/cnt/dmf20190715_04511327, consulté le 5/11/2020 comment les caméras ANPR peuvent-elles aider à résoudre des accidents avec délit de fuite.

Quelles sont les mesures à prendre contre les délits de fuite ?

Enfin, nous devons également nous attarder sur la façon de dissuader les auteurs de se rendre à nouveau coupables dans le futur d'un comportement de fuite dans le futur. Dans ce contexte, nous parlons plutôt de mesures de correction sous forme de réhabilitation afin d'aider l'auteur du délit de fuite à comprendre le comportement problématique et à l'inciter à adopter le comportement souhaité. Il est également possible d'adopter une approche répressive en sanctionnant lourdement l'auteur dans l'espoir qu'il ne commettra plus de délit de fuite à l'avenir. Il ne faut guère s'attendre à des effets de l'augmentation constante des sanctions car c'est précisément la sanction sévère qui peut contribuer à la décision de prendre la fuite. Même lorsque l'on n'est pas en règle, la sanction pour délit de fuite sera toujours plus sévère que si l'on reste sur place et que l'on aide la victime.



Autres sources d'information

Études scientifique des facteurs statiques qui, au niveau du groupe, sont plus fréquents dans des accidents avec délit de fuite que dans des accidents sans délit de fuite.

- Tay, R., Rifaat, S., & Chin, H. (2008). A logistic model of the effects of roadway, environmental, vehicle, crash and driver characteristics on hit-and-run crashes. *Accident Analysis and Prevention*, *40*, 1330–1336.
- Zhou, B., Roshandeh, A., Zhang, S., & Ma, Z. (2016). Analysis of Factors Contributing to Hit-and-Run Crashes Involved with Improper Driving Behaviors. *Procedia Engineering*, *137*, 554–562

Études scientifiques qui aident davantage à comprendre les motifs des auteurs de délits de fuite.

- Hopkins, M., & Chivers, S. (2017). Theorizing hit-and-run: A study of driver decision-making processes after a road traffic collision. *Criminology & Criminal Justice*, *19*, 45–61. <https://doi.org/10.1177/1748895817740173>
- Kluppels, L. (2016). *Voorbij de schaamte en de schuld. Wat gaat er om in het hoofd van een vluchtmisdrijfpleger?*



Bibliographie

- Aidoo, E. N., Amoh-Gyimah, R., & Ackaah, W. (2013). The effect of road and environmental characteristics on pedestrian hit-and-run accidents in Ghana. *Accident Analysis and Prevention, 53*, 23–27.
- Bear, M. F., Connors, B. W., & Paradiso, M. A. (2007). *Neuroscience. Exploring the brain* (3rd editio). Baltimore: Lippincott, Williams & Wilkins.
- Cozijn, C. (1985). *Doorrijden na ongeval, een literatuurstudie*. Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatie Centrum (WODC), Ministerie van Justitie, Nederland, Den Haag.
- Crombag, H. (2017). Over tunnelvisie. In P. J. van Koppen, J. W. de Keijser, R. Horselenberg, & M. Jelicic (Eds.), *Routes van het Recht. Over rechtspsychologie* (pp. 385–396). Den Haag: Boom Juridisch.
- Dormaels, A., Verwee, I., Nieuwkamp, R., Van Remoortel, F., & Jamaels, E. (2020). *Omgevingsanalyse en knelpuntennota rond de ontwikkeling van een toegankelijk ANPR-data platform voor lokale besturen [intern document]*.
- Eysenck, M. W., & Keane, M. T. (2005). *Cognitive Psychology: a student's handbook* (5th editio). New York: Taylor & Francis.
- Fujita, G., Okamura, K., Kihira, M., & Kosuge, R. (2014). Factors contributing to driver choice after hitting a pedestrian in Japan. *Accident Analysis and Prevention, 72*, 277–286.
- Hopkins, M., & Chivers, S. (2017). Theorizing hit-and-run: A study of driver decision-making processes after a road traffic collision. *Criminology & Criminal Justice, 19*, 45–61. <https://doi.org/10.1177/1748895817740173>
- Jiang, C., Lu, L., Chen, S., & Lu, J. J. (2016). Hit-and-run crashes in urban river-crossing road tunnels. *Accident Analysis and Prevention, 95*(Pt B), 373–380.
- Kluppels, L. (2016). *Vorbij de schaamte en de schuld. Wat gaat er om in het hoofd van een vluchtmisdrijfpleger?*
- Lodewyckx, S. (2019). Vluchtmisdrijf in vogelvlucht. Wat is er veranderd in 2018. *Politie & Recht, 3*, 112–120.
- Macleod, K. E., Griswold, J. B., Arnold, L. S., & Ragland, D. R. (2012). Factors associated with hit-and-run pedestrian fatalities and driver identification. *Accident Analysis and Prevention, 45*, 366–372.
- Martensen, H., & Kluppels, L. (2015). *Accidents involving the escape of one driver: An overview of the occurrence in Belgium and other European countries*.

- Mayou, R., & Bryant, B. (2003). Consequences of road traffic accidents for different types of road user. *Injury, 34*(3), 197–202.
- Roshandeh, A., Zhou, B., & Behnood, A. (2016). Comparison of contributing factors in hit-and-run crashes with distracted and non-distracted drivers. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour, 38*, 22–28.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). *Effets attendus des systèmes à points et des autres mesures en matière de récidive au volant.*
- Solnick, S. J., & Hemenway, D. (1995). The hit-and-run in fatal pedestrian accidents: Victims, circumstances and drivers. *Accident Analysis and Prevention, 27*, 643–649.
- Tay, R., Rifaat, S., & Chin, H. (2008). A logistic model of the effects of roadway, environmental, vehicle, crash and driver characteristics on hit-and-run crashes. *Accident Analysis and Prevention, 40*, 1330–1336.
- Zhang, G., Li, G., Cai, T., Bishai, D. M., Wu, C., & Chan, Z. (2014). Factors contributing to hit-and-run crashes in China. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour, 23*, 113–124.
- Zhong, C.-B., Bohns, V. K., & Gino, F. (2010). Good Lamps Are the Best Police. *Psychological Science, 21*(3), 311–314. <https://doi.org/10.1177/0956797609360754>