

Rapport statistique 2018

Politique criminelle : contrôles et sanctions

Remerciements :

L'auteur et l'institut Vias tiennent à remercier les personnes et organisations suivantes pour leur contribution très précieuse à cette étude :

- Le Groupement des sociétés agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA), pour la fourniture des données d'enquête relatives à la formation et aux examens de conduite.
- Le SPF Mobilité et Transports, en particulier Anne Vandenberghe, qui a fourni les chiffres nationaux en matière de retrait immédiat du permis de conduire.
- Le département Driver Improvement de l'institut Vias, en particulier Anke Panneels, pour la fourniture des chiffres relatifs aux formations Driver Improvement.
- Julien Leblud, pour la coordination des rapports statistiques.
- Ricardo Nieuwkamp, pour la relecture et le contrôle de la qualité du rapport.
- Louise Shinckus, pour la révision du traduction en Français

Rapport statistique 2018

Politique criminelle : contrôles et sanctions

Rapport statistique 2018 – 2017-S-04-FR
D/2018/0779/67

Auteurs : Freya Sloomans
Éditeur responsable : Karin Genoe
Éditeur Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
Date de publication : 4/2/2019

Veillez faire référence au présent document de la manière suivante : Sloomans, F. (2018). Rapport statistique 2018. Politique criminelle : contrôles et sanctions. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissance.

Dit rapport is eveneens verschenen in het Nederlands onder de titel: Sloomans, F. (2018) Statistisch Rapport 2018. Handhaving: controles en sancties. Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Disclaimer

Les données reprises dans cette publication ont été rassemblées par l'institut Vias. Celui-ci ne peut être tenu responsable d'éventuelles erreurs se trouvant dans les données provenant d'autres organismes. Les données de cette publication ne peuvent être reproduites ou diffusées qu'avec une mention claire et explicite de ce rapport et de la (des) source(s) initiale(s).

Ce rapport statistique a été rendu possible avec le soutien financier du Service public fédéral Mobilité et Transports

TABLE DES MATIERES

Table des matières	3
Scope	4
1. Avis des usagers de la route sur la politique criminelle	6
1.1. Risque subjectif d’être pris et comportement autodéclaré	6
1.1.1. Chiffres nationaux	6
1.1.2. Positionnement international	7
1.2. Risque objectif d’être pris	8
1.2.1. Chiffres nationaux	8
1.2.2. Positionnement international	9
1.3. Adhésion sociale	10
2. Constatations par les services de police	12
2.1. Chiffres belges.....	12
2.2. Comparaison européenne	15
3. Contrôle d’alcoolémie	19
4. Poursuite par les parquets de police	22
4.1 Afflux	22
4.2 Traitement.....	23
4.3 Mesures de sécurité.....	25
4.4 Médiation pénale	26
5. Sanctions prononcées par les tribunaux de police	29
5.1 Afflux	29
5.2 Peines prononcées.....	31
5.3 Dossiers de probation	35
Terminologie employée	39
Sources de données	45
Références	49

SCOPE

Le présent rapport s'inscrit dans une série de rapports statistiques publiés chaque année par l'institut Vias. Chaque rapport statistique comprend un ensemble limité de chiffres et de statistiques provenant tant de l'institut Vias que de sources externes. L'objectif est de dresser un tableau statistique de la situation le plus complet possible dans un domaine donné de la sécurité routière. Le présent rapport statistique synthétise les informations disponibles les plus récentes en matière de politique criminelle en Belgique.

Par « politique criminelle », l'on entend « l'ensemble des mesures et des moyens servant à faire respecter les règles de la circulation et à empêcher qu'elles soient enfreintes. Ces mesures ont trait aux contrôles routiers (police), aux poursuites (parquet) et aux sanctions (tribunal) » (Adriaensen & Vlaminck, 2009).

La chaîne de politique criminelle implique trois acteurs principaux : les services de police, les parquets de police et les tribunaux de police. Les chiffres publiés dans ce rapport donnent donc un aperçu de la politique de constatation de la police (chapitre 3), de la politique de poursuites du parquet (chapitre 4) et de la politique de sanction du tribunal (chapitre 5) en matière d'infractions routières. Les chiffres concernant l'avis des usagers de la route sur le risque d'être pris, le risque de sanction et la sévérité des sanctions sont présentés au chapitre 1. Les contrôles de police dans le cadre de la campagne BOB et le nombre de conducteurs sous influence sont également pris en considération (chapitre 2).

La chaîne de politique criminelle est représentée sous forme graphique en **Figure 1** (page suivante). L'essentiel de ces processus est décrit ci-après de manière succincte (les termes repris dans cette figure sont expliqués dans la partie « terminologie » en fin du présent document).

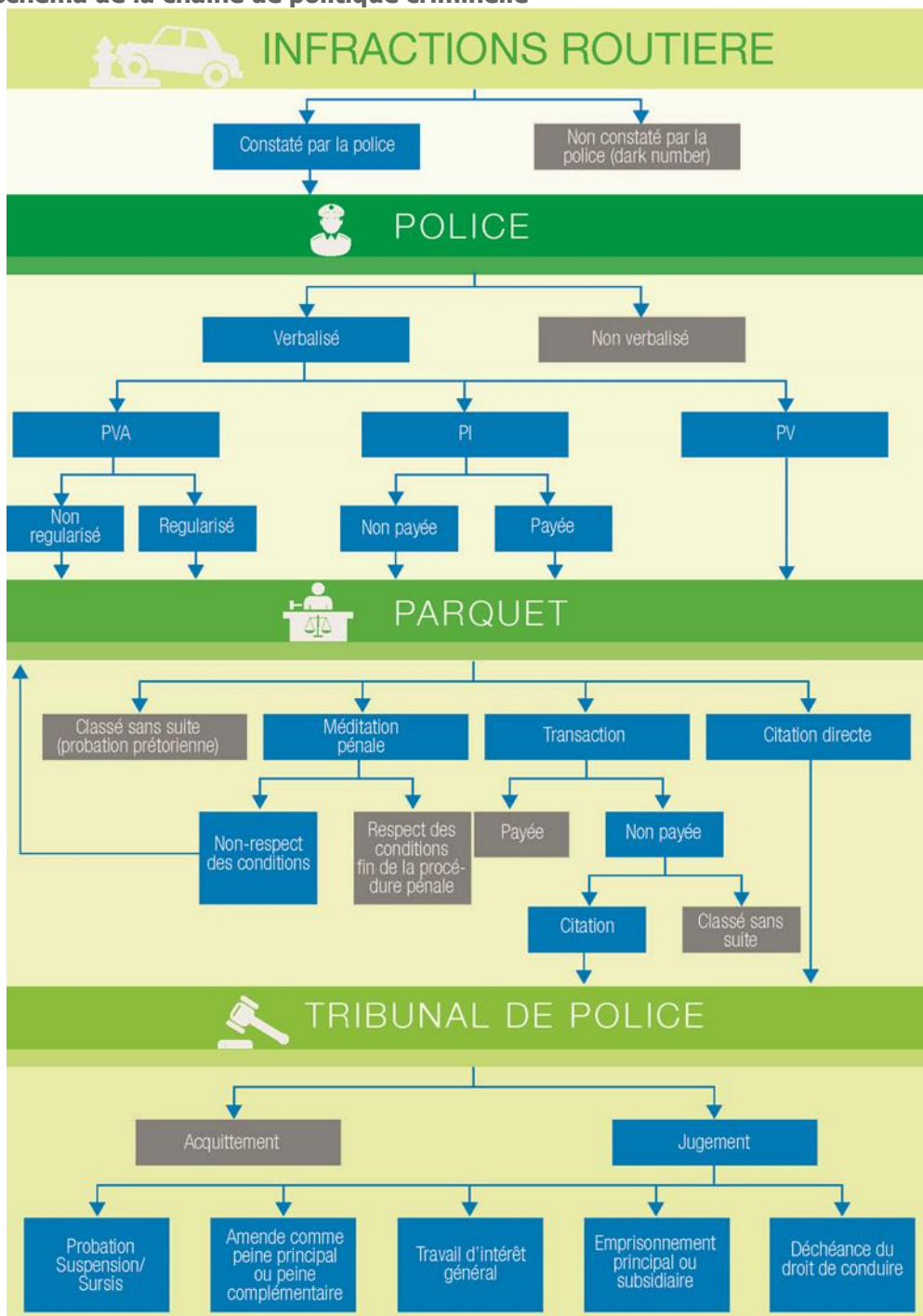
Toutes les infractions au Code de la route ne sont pas détectées par la police. Ces infractions non constatées sont appelées « dark number ». Une infraction constatée par la police peut être verbalisée de différentes manières, à savoir par un procès-verbal d'avertissement (PVA), une proposition de perception immédiate (PI) ou un procès-verbal ordinaire (PV).

L'affaire est ensuite transmise au parquet qui décide soit de procéder à un classement sans suite, soit de proposer une médiation pénale, soit de proposer une extinction de l'action publique par le paiement d'une somme d'argent, soit de procéder à une citation directe. La médiation pénale implique la proposition d'une mesure alternative telle que le suivi d'une formation donnée par l'équipe Driver Improvement à l'institut Vias. En cas de non-paiement de la somme d'argent, de non-respect des conditions liées à la médiation pénale ou de citation directe, l'affaire est portée devant le tribunal de police.

En tant que dernier maillon de la chaîne, le tribunal de police peut soit acquitter le prévenu, soit le condamner à une peine. Celle-ci peut consister en une amende, une peine de travail, une peine d'emprisonnement ou une déchéance du droit de conduire. Dans ce dernier cas, la réintégration dans le droit de conduire est parfois subordonnée à la réussite d'un examen théorique, pratique, psychologique ou médical. Le juge peut également décider de suspendre le jugement ou de reporter l'exécution de la peine. Dans le cadre de la probation, il peut imposer des conditions et, par exemple, proposer au prévenu de suivre une formation à l'institut Vias.

En fin de rapport, nous renvoyons aux sources d'origine. La terminologie utilisée est expliquée à la fois dans les textes introductifs et dans la liste terminologique reprise à la fin.

Figure 1 : schéma de la chaîne de politique criminelle



Source : institut Vias, document interne

1. AVIS DES USAGERS DE LA ROUTE SUR LA POLITIQUE CRIMINELLE

Dans le présent chapitre, nous présentons les chiffres relatifs à l'avis des usagers de la route sur la politique criminelle. Dans un premier temps, nous abordons le risque d'être pris en Belgique. Il s'agit du risque d'être pris en flagrant délit d'infraction par la police. En revanche, le risque de sanction est le risque que le constat d'une infraction par la police s'ensuive également d'une sanction.

Nous faisons une distinction entre le risque objectif d'être pris et le risque subjectif d'être pris. Le risque objectif d'être pris est déterminé par le nombre de contrôles de police dans la circulation. Il s'agit donc du risque effectif d'être contrôlé, en d'autres termes de l'expérience personnelle avec les contrôles de police pour des infractions routières.

Par ailleurs, les usagers de la route font toujours une estimation du risque d'être pris en flagrant délit d'infraction sur la base de ce qu'ils lisent et entendent dans les médias ou d'amis et de connaissances. Sur cette base, ils estiment le risque d'être contrôlés et donc pris en flagrant délit d'infraction. Il s'agit du risque subjectif d'être pris. Un risque d'être pris suffisamment élevé est atteint lorsqu'un nombre suffisant de contrôles sont mis en place et sont associés à une publicité clairement visible et difficile à éviter. Des études démontrent qu'un risque d'être pris suffisamment élevé veille à ce que les usagers de la route commettent moins d'infractions (SWOV, 2016).

Enfin, dans ce chapitre, nous abordons également les chiffres associés à l'adhésion sociale des diverses mesures de politique criminelle.

On peut trouver des informations sur le risque d'être pris et sur l'avis des utilisateurs sur la politique criminelle essentiellement dans les mesures d'attitudes que l'institut Vias exécute tous les trois ans. La dernière édition remonte à 2015. Elle contenait 1 537 entretiens avec des conducteurs domiciliés en Belgique. Pour être sélectionnés, les participants devaient avoir parcouru au moins 1 500 km au cours des six derniers mois avant l'entretien en tant que conducteur d'une voiture ou d'un véhicule utilitaire. Plusieurs thèmes ont été traités au cours de l'entretien : conduite sous l'influence de l'alcool, vitesse et excès de vitesse, utilisation de la ceinture de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants, distraction par l'utilisation d'un GSM, politique criminelle et base pour des mesures existantes et potentielles.

En ce qui concerne le comportement autodéclaré, l'institut Vias a lancé en 2015 l'initiative ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes; Meesmann et al., 2018). L'ESRA vise à recueillir des informations fiables et comparables sur les attitudes et les performances de conduite en Europe, par le biais d'une méthode d'échantillonnage uniforme et d'un questionnaire identique. Un autre objectif du projet ESRA est d'offrir un appui scientifique pour l'élaboration de politiques en matière de sécurité routière, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale. L'enquête est menée sur en ligne et comprend des questions sur quatre thèmes de sécurité routière : la vitesse, l'alcool, la distraction/fatigue et les systèmes de sécurité. Aujourd'hui, l'ESRA est devenu un réseau mondial comptant 38 pays. La base de données inclut près de 40 000 personnes interrogées.

1.1. RISQUE SUBJECTIF D'ETRE PRIS ET COMPORTEMENT AUTODECLARE

Le risque subjectif d'être pris, comme déjà mentionné ci-dessus, est le risque perçu d'être pris en flagrant délit d'infraction routière.

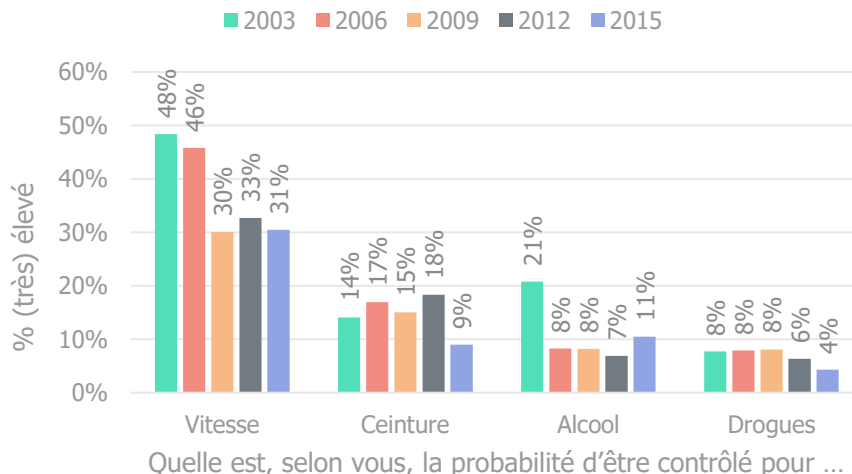
Ci-dessous est présentée la situation à l'échelle nationale, sur la base de la mesure d'attitudes effectuée par l'institut Vias en 2015. La situation internationale y figure également. Nous comparons en l'occurrence la Belgique à l'Europe et l'Amérique latine. Les chiffres sont issus du projet ESRA.

Aucune nouvelle mesure d'attitudes n'a été réalisée depuis l'édition précédente de ce rapport statistique. Ci-dessous sont dès lors repris les chiffres de 2015, identiques aux chiffres du rapport statistique sur la politique criminelle de 2016.

1.1.1. Chiffres nationaux

Dans la mesure d'attitudes de 2015, il a été demandé aux personnes interrogées quelle était la probabilité d'être contrôlé, lors d'un trajet ordinaire en voiture, sur la vitesse, les drogues, l'alcool et la ceinture de sécurité. La **Figure 2** donne le pourcentage de conducteurs qui considèrent cette probabilité comme (très) élevée.

Figure 2. Risque subjectif d’être pris pour une infraction en matière de vitesse, ceinture, alcool et drogues (2003-2015)



Source : institut Vias, Mesure nationale d’attitudes 2015

Selon les conducteurs belges, le risque d’être contrôlé pour la vitesse est le plus élevé, suivi par le risque d’être contrôlé pour la conduite sous l’influence de l’alcool, le non-port de la ceinture de sécurité et la conduite sous l’influence de drogues.

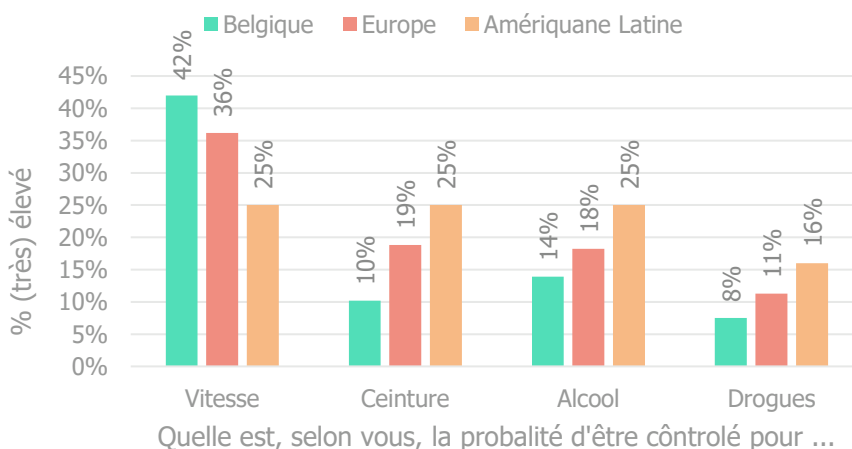
Le risque subjectif d’être pris en excès de vitesse en 2015 a considérablement diminué par rapport à 2003 et 2006. On note la même chose pour la conduite sous l’influence de l’alcool. Par rapport à 2012, le risque subjectif d’être pris a sensiblement augmenté pour la conduite sous l’influence de l’alcool, mais a significativement chuté pour le port de la ceinture.

1.1.2. Positionnement international

Sur la base du projet ESRA, nous pouvons comparer la situation belge à celle d’autres pays. Dans la dernière édition du rapport ESRA, des pays d’Amérique du Sud et d’autres pays non européens ont également été interrogés.

Cette comparaison internationale démontre qu’en Belgique, le risque subjectif d’être pris, à l’exception des contrôles de vitesse, est inférieur à celui de la plupart des autres pays européens. Elle est présentée plus en détail ci-dessous.

Figure 3. Risque subjectif d’être pris pour une infraction en matière d’alcool, de vitesse, de ceinture et drogues en Belgique, en Europe et en Amérique latine (2015)



Source : ESRA, 2018

Dans le cadre du projet ESRA, il a été demandé à 17 000 usagers de la route quelle était, selon eux, la probabilité d’être contrôlé pour l’alcool, la vitesse, le non-port de ceinture et la drogue lors d’un trajet ordinaire en voiture. Le **Figure 3** donne le pourcentage de conducteurs qui considèrent cette probabilité comme (très) élevée. Les

usagers de la route belges sont comparés aux usagers de la route européens¹. Les valeurs belges sont légèrement différentes de celles présentées en **Figure 2** (mesure d'attitudes 2015) car l'échantillon est différent. Toutefois, la tendance dans le risque subjectif d'être pris est comparable.

Pour les contrôles de vitesse uniquement, la Belgique affiche un bon score (la Belgique est seulement précédée de l'Espagne, la Suisse, la Slovénie, la Hongrie, la Pologne et la France). La Belgique fait également un peu mieux que la moyenne européenne : 42% des personnes interrogées belges font valoir que le risque d'être contrôlé pour la vitesse lors d'un trajet ordinaire en voiture est (très) élevé, contre 36% des Européens. Cela peut s'expliquer par le nombre élevé de radars par habitant en Belgique par rapport aux autres pays (ETSC, 2016). Au Danemark, en Norvège et en Suède, le risque subjectif d'être pris pour la vitesse est le plus faible. En revanche, il est le plus élevé en France, en Pologne et en Hongrie. La moyenne pour les pays d'Amérique latine² est encore plus faible, soit 25%. Le risque d'être contrôlé pour la vitesse y est dès lors moins élevé que dans les pays européens.

Pour le contrôle de la conduite sous l'influence de l'alcool et la conduite sous l'influence de drogues, la Belgique se situe au milieu de la liste. Le risque subjectif d'être soumis à un contrôle d'alcool ou de drogues lors d'un trajet ordinaire en voiture est légèrement inférieur à la moyenne européenne. La France, la Pologne et la Slovénie enregistrent les meilleurs scores, tant pour le risque subjectif d'être pris pour la conduite sous l'influence de l'alcool que pour la conduite sous l'influence de drogues. Dans les pays d'Amérique latine, le risque subjectif d'être pris pour la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues est légèrement supérieur à celui des pays européens.

La Belgique n'affiche pas d'aussi bons scores en ce qui concerne le risque subjectif d'être pris pour la ceinture de sécurité. Le risque d'être contrôlé en Belgique est très élevé selon 10% des personnes interrogées, alors que la moyenne européenne est de 19%. Seuls le Danemark, la Finlande, la Grande-Bretagne et la Suède se situent sous le taux rapporté par la Belgique. Le peloton de tête est constitué de la Pologne, de la Slovénie et de la France.

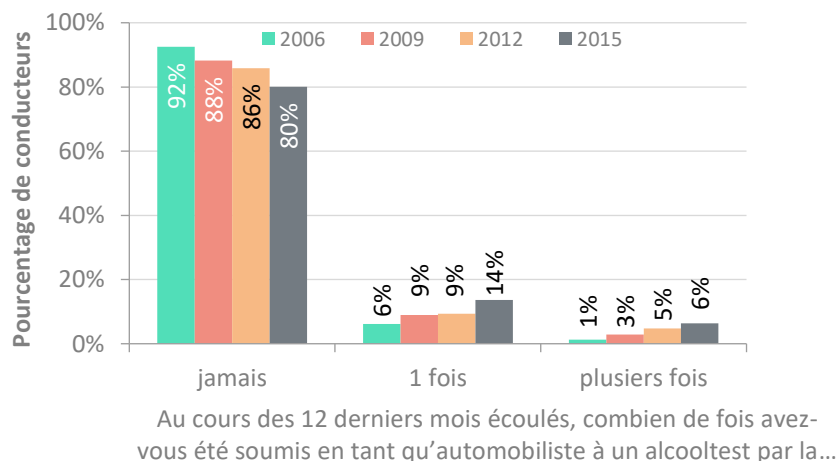
1.2. RISQUE OBJECTIF D'ETRE PRIS

1.2.1. Chiffres nationaux

Pour estimer le risque objectif d'être pris, une question a été reprise dans la mesure d'attitudes de 2006 sur le contrôle de la conduite sous l'influence de l'alcool. Cette question a été répétée dans les éditions de 2009, 2012 et 2015.

Elle est libellée comme suit : « Combien de fois, au cours des 12 derniers mois, avez-vous été soumis(e), en tant qu'automobiliste, à un test d'haleine de la police ? ».

Figure 4. Risque objectif d'être pris pour conduite sous influence (2006-2015)



Source : institut Vias, Mesure nationale d'attitudes 2015

¹ Allemagne, Autriche, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse.

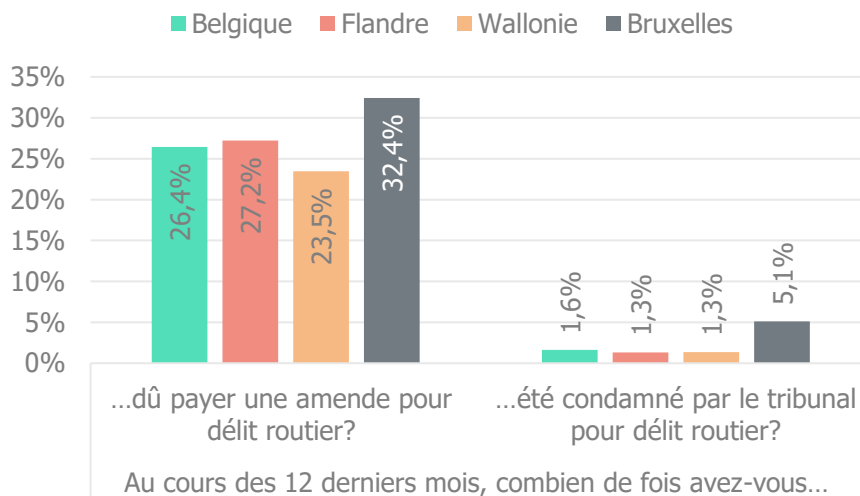
² Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Équateur, Guatemala, Mexique, Paraguay, Pérou, Uruguay, Venezuela

En 2015, 20% des personnes interrogées ont été soumises au moins une fois à un test d’haleine au cours des 12 derniers mois. Ce pourcentage augmente avec chaque nouvelle mesure d’attitudes. En d’autres termes, le risque d’être pris a augmenté à chaque mesure d’attitudes.

La part de conducteurs belges devant se soumettre à un test d’haleine est conforme à la moyenne européenne. Il ressort de l’ESRA qu’au cours de l’année précédant l’enquête, 19% des conducteurs européens ont été arrêtés au moins une fois pour un test d’haleine (ESRA, 2018).

Le **Figure 5** indique le pourcentage de personnes interrogées qui, au cours des 12 derniers mois, ont dû payer au moins une fois une amende pour une infraction routière et le pourcentage de personnes interrogées qui, au cours des 12 derniers mois, ont au moins une fois été condamnées par un tribunal pour une infraction routière. Nous en faisons ici la distinction par région.

Figure 5. Amendes et condamnations autodéclarées pour une infraction routière, selon la région (2015)



Source : institut Vias, Mesure nationale d’attitudes 2015

Il ressort de la figure que 26% des automobilistes interrogés en Belgique ont dû payer au moins une fois une amende et que 2% ont été condamnés par un tribunal de police pour une infraction routière au cours des 12 derniers mois.

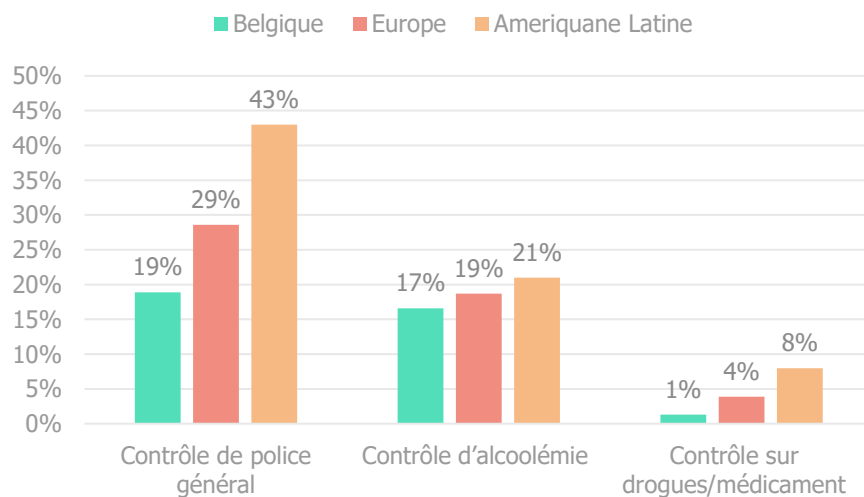
Des différences sont relevées selon le lieu de résidence des personnes interrogées. Le pourcentage des personnes interrogées qui ont dû payer une amende après une infraction routière est nettement plus élevé à Bruxelles qu’en Wallonie. De même, la prévalence autodéclarée de la condamnation par un tribunal est nettement plus élevée à Bruxelles qu’en Flandre et en Wallonie.

1.2.2. Positionnement international

Dans le projet ESRA, les participants sont également interrogés sur le risque objectif d’être pris. Une question est reprise, libellée comme suit : « À quelle fréquence avez-vous été arrêté au cours des 12 derniers mois pour un contrôle de police général, un contrôle d’alcoolémie et un contrôle sur drogues/médicament ? » Les résultats sont présentés en

Figure 6.

Figure 6. Contrôles de police autodéclarés pour une infraction routière (2015)



Source : ESRA, 2018

En

Figure 6, les usagers de la route belges sont comparés aux usagers de la route européens et latino-américains.

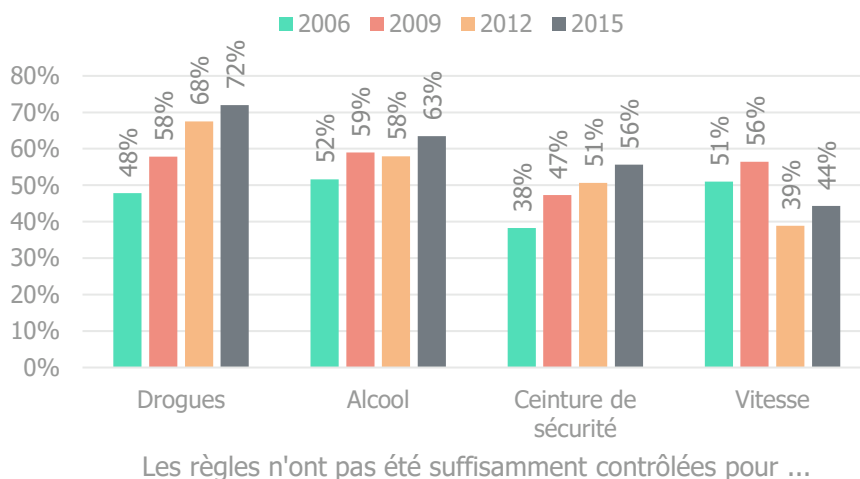
Les participants belges qui ont été interrogés dans le cadre du projet ESRA rapportent bien moins fréquemment avoir été soumis à des contrôles par rapport à des usagers de la route européens. Pour un contrôle général, la moyenne européenne s'élève à 29%, alors que seulement 19% des conducteurs belges interrogés rapportent un contrôle au cours des 12 derniers mois. Pour le contrôle de la vitesse, les résultats sont très serrés : 17% des conducteurs belges ont été contrôlés pour la vitesse versus 19% des conducteurs européens. Seulement 1% des personnes interrogées belges ont déclaré avoir été contrôlées pour la drogue ou les médicaments au cours de l'année dernière. La moyenne européenne s'élève en l'occurrence à 4%.

Les pays d'Amérique latine ont enregistré, en tout point, de meilleurs scores que les pays européens. Ces conducteurs sont donc plus souvent contrôlés pour la vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool et la conduite sous l'influence de drogues.

1.3. ADHESION SOCIALE

Lors de la mesure d'attitudes, il a été demandé aux personnes interrogées si les règles en matière de conduite sous l'influence de drogues, de conduite sous l'influence de l'alcool, de non-port de la ceinture et de vitesse font l'objet de trop peu de contrôles. La **Error! Reference source not found.** reprend le pourcentage de réponses affirmatives.

Figure 7. Adhésion sociale à une intensification des contrôles en Belgique (2006-2015)

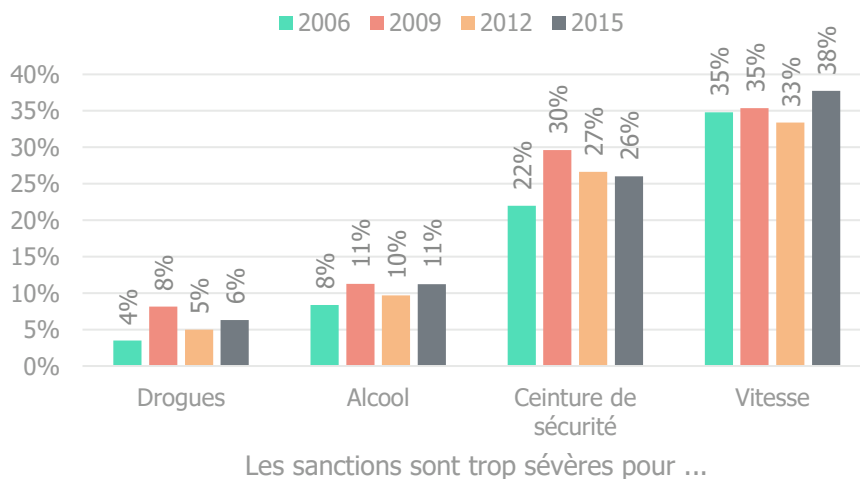


Source : institut Vias, Mesure nationale d'attitudes 2015

En 2015, près des trois quarts des conducteurs belges (72%) étaient d'avis que les contrôles pour la conduite sous l'influence de drogues étaient insuffisants. 63% des personnes interrogées indiquaient qu'il y avait trop peu de contrôles pour la conduite sous l'influence de l'alcool. Pour le contrôle du port de la ceinture de sécurité, le pourcentage était d'environ 56%. Seuls 44% plaidaient pour une intensification des contrôles pour la vitesse. Ces pourcentages n'avaient pas considérablement changé par rapport à 2012.

Lors de la mesure d'attitudes, il a également été demandé aux personnes interrogées si elles étaient d'avis que les sanctions pour conduite sous l'influence de drogues, pour conduite sous l'influence de l'alcool, pour non-port de la ceinture et pour excès de vitesse étaient trop sévères.

Figure 8. Avis concernant la sévérité des sanctions actuelles en Belgique (2006-2015)



Source : institut Vias, Mesure nationale d'attitudes 2015

Il ressort de la **Figure 8** que 26% des personnes interrogées trouvaient les sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité trop lourdes. Pour les excès de vitesse, elles étaient même 38%.

En revanche, pour la conduite sous l'influence de drogues et la conduite sous l'influence de l'alcool, respectivement 6% et 11% des personnes interrogées convenaient que les sanctions étaient trop sévères. Aucune différence significative avec la mesure d'attitudes de 2012 n'a été relevée.

2. CONSTATATIONS PAR LES SERVICES DE POLICE

Le chapitre ci-dessus nous indique quels sont les risques objectifs et subjectifs d'être pris dans notre pays. Un risque d'être pris élevé est important. S'il n'est pas suffisamment élevé, les conducteurs récidivistes ne se sentent pas concernés. Des constatations par les services de police s'avèrent dès lors nécessaires : plus il y a de constatations, plus la probabilité que les contrevenants soient pris et sanctionnés est élevée (Silverans et al., 2018).

Les services de police représentent le premier maillon de la chaîne de politique criminelle. Ils peuvent constater les infractions routières. Ces infractions sont consignées dans un procès-verbal qui est ensuite transmis au parquet ou qui fait l'objet d'une proposition de perception immédiate.

La proposition de perception immédiate est envoyée au contrevenant (titulaire du certificat d'immatriculation) qui doit alors s'acquitter d'une amende. Après paiement de l'amende, le dossier est en principe clôturé. Le parquet dispose encore d'un délai de 30 jours pour sanctionner le contrevenant d'une autre façon. En cas de non-paiement de l'amende, le dossier est transmis au procureur du Roi au parquet de police.

La police peut également rédiger un procès-verbal d'avertissement (PVA). Ce dernier concerne les infractions légères et intentionnelles, et fixe un délai dans lequel le contrevenant doit se mettre en règle (par exemple, un phare défectueux). Nous ne disposons pas de chiffres sur les PVA.

Début juillet 2017 a été initié le **projet transfrontalier** (ETI), conformément à la directive européenne 2015/413. L'objectif de cette directive est de faciliter des sanctions financières à l'encontre des conducteurs qui commettent une infraction dans un État membre autre que celui où le véhicule est immatriculé. Cette directive vise donc un traitement égal des conducteurs nationaux et étrangers, et plus concrètement la diminution de l'impunité des conducteurs étrangers. Selon une évaluation d'impact, une implémentation de cette directive pourrait induire une diminution annuelle de 350 à 400 tués sur la route. En outre, la charge de travail administratif des services de police, du parquet de police et du tribunal de police diminuera drastiquement, ce qui leur permettra de se concentrer davantage sur leurs tâches essentielles. Pour l'instant, aucun chiffre n'est disponible par rapport au projet transfrontalier.

Les chiffres présentés ici reflètent la politique de poursuites telle que menée actuellement par la police et ne sont qu'une indication de la tendance des infractions constatées. Ils ne concernent donc pas l'ensemble des infractions réellement commises. Par ailleurs, cela complique l'interprétation des chiffres, car une augmentation ou une diminution peut être attribuée à un changement de la politique de poursuites ou à un changement de priorité de la police.

Dans ce chapitre sont présentés des graphiques sur :

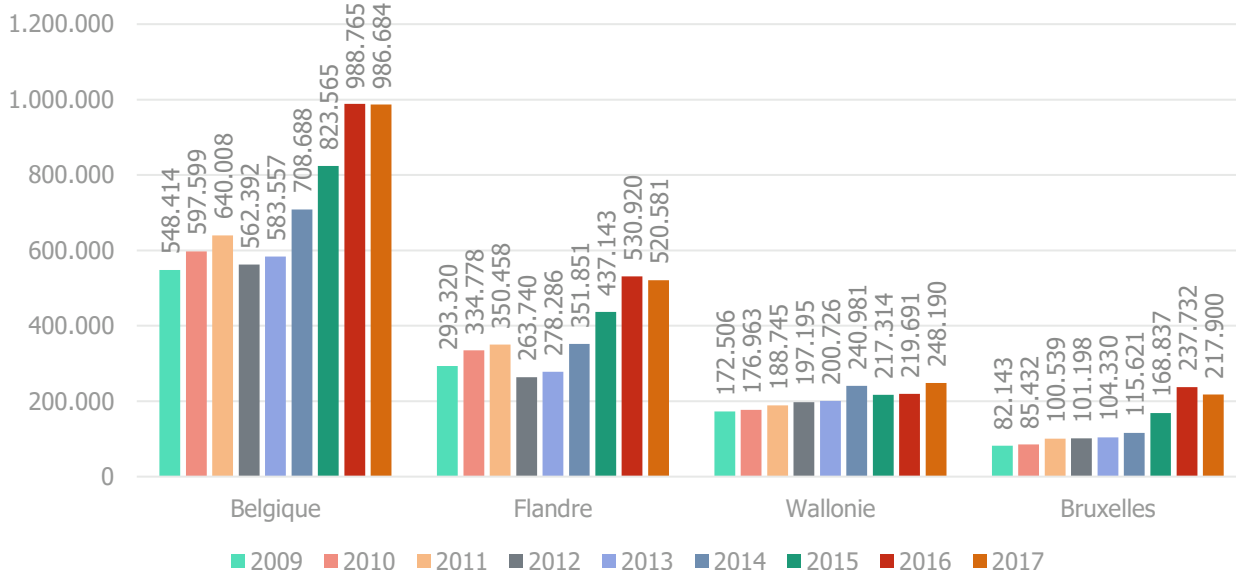
- l'évolution du nombre d'infractions routières constatées, c'est-à-dire le nombre total de procès-verbaux (PV) et de perceptions immédiates ;
- l'évolution du nombre de PV dressés en Belgique et par région ;
- l'évolution du nombre de propositions de perception immédiate en Belgique et par région ;
- les recettes engendrées par les perceptions immédiates ;
- l'évolution du nombre d'infractions constatées en matière d'alcool, de drogues, d'utilisation du GSM, de port de la ceinture, d'utilisation de sièges enfant et de vitesse.

Enfin sont présentés les chiffres européens portant sur les amendes pour excès de vitesse, les amendes pour la conduite sous l'influence de l'alcool, pour le non-port de la ceinture de sécurité et pour l'utilisation du téléphone mobile au volant. Ces données doivent être interprétées avec une grande prudence, car nous disposons de peu d'informations sur la politique de répression appliquée par les différents pays européens.

2.1. CHIFFRES BELGES

La figure ci-après reprend le nombre de procès-verbaux dressés par la police. Les chiffres sont présentés tant au niveau national que régional.

Figure 9. Évolution du nombre de procès-verbaux en Belgique et par région (2009 – 2017)



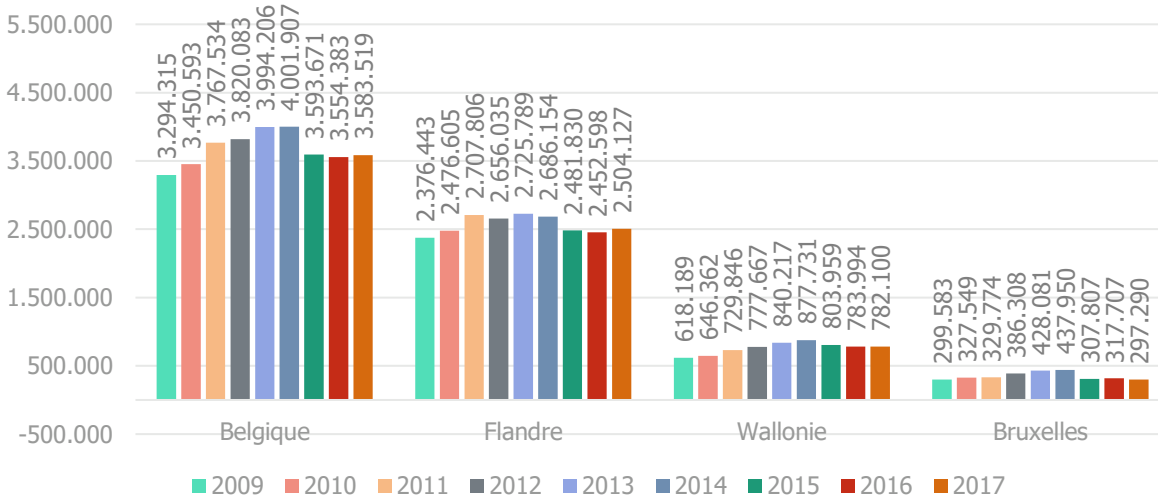
Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL, infographie institut Vias

Ils ne concernent pas les procès-verbaux d’avertissement ou de perception immédiate, mais uniquement les procès-verbaux « normaux ». Il s’agit de PV que dresse la police et qui sont ensuite transmis au parquet de police. Le parquet décide ensuite des mesures qui doivent être prises.

Depuis 2013, nous constatons une nette augmentation du nombre de procès-verbaux dressés, tant au niveau national qu’au niveau régional. Le nombre des PV est plus élevé en Flandre, puis en Wallonie et à Bruxelles.

La **Figure 10** donne des informations sur le nombre de propositions de perceptions immédiates envoyées par la police, tant au niveau national qu’au niveau régional, selon les différentes régions.

Figure 10. Évolution du nombre de perceptions immédiates en Belgique et par région (2009 – 2017)

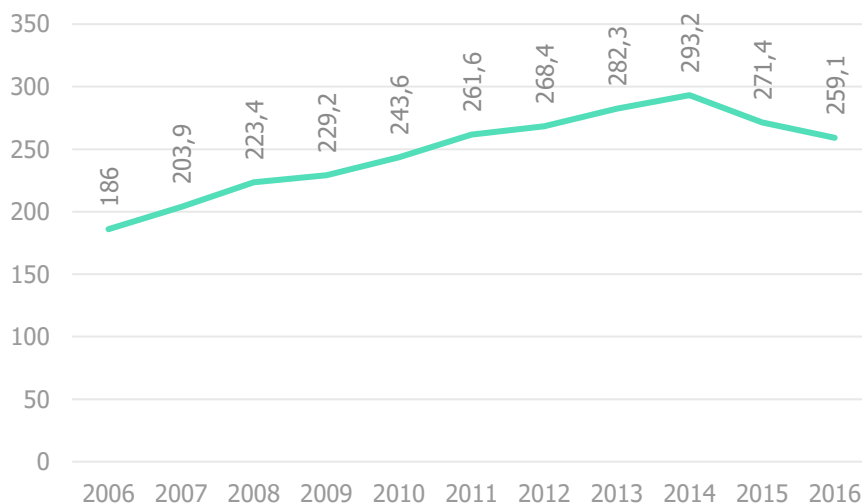


Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL, infographie institut Vias

Le nombre de perceptions immédiates reste relativement stable au niveau national. En 2014, on constate une légère baisse qui n’est toutefois pas soutenue au cours des années suivantes.

En Région de Bruxelles-Capitale, on retrouve la même tendance. En revanche, en Région flamande, on relève une augmentation du nombre de perceptions immédiates depuis 2014. Le contraire est observé pour la Région wallonne : depuis 2014, on note une nette diminution du nombre de perceptions immédiates.

Figure 11. Recettes engendrées par les perceptions immédiates en millions d’euros (2006 – 2016)



Source : SPF Finances, infographie institut Vias

Le relevé des recettes annuelles engendrées par les perceptions immédiates est tenu à jour par le Service Public Fédéral Finances. Les résultats sont présentés en

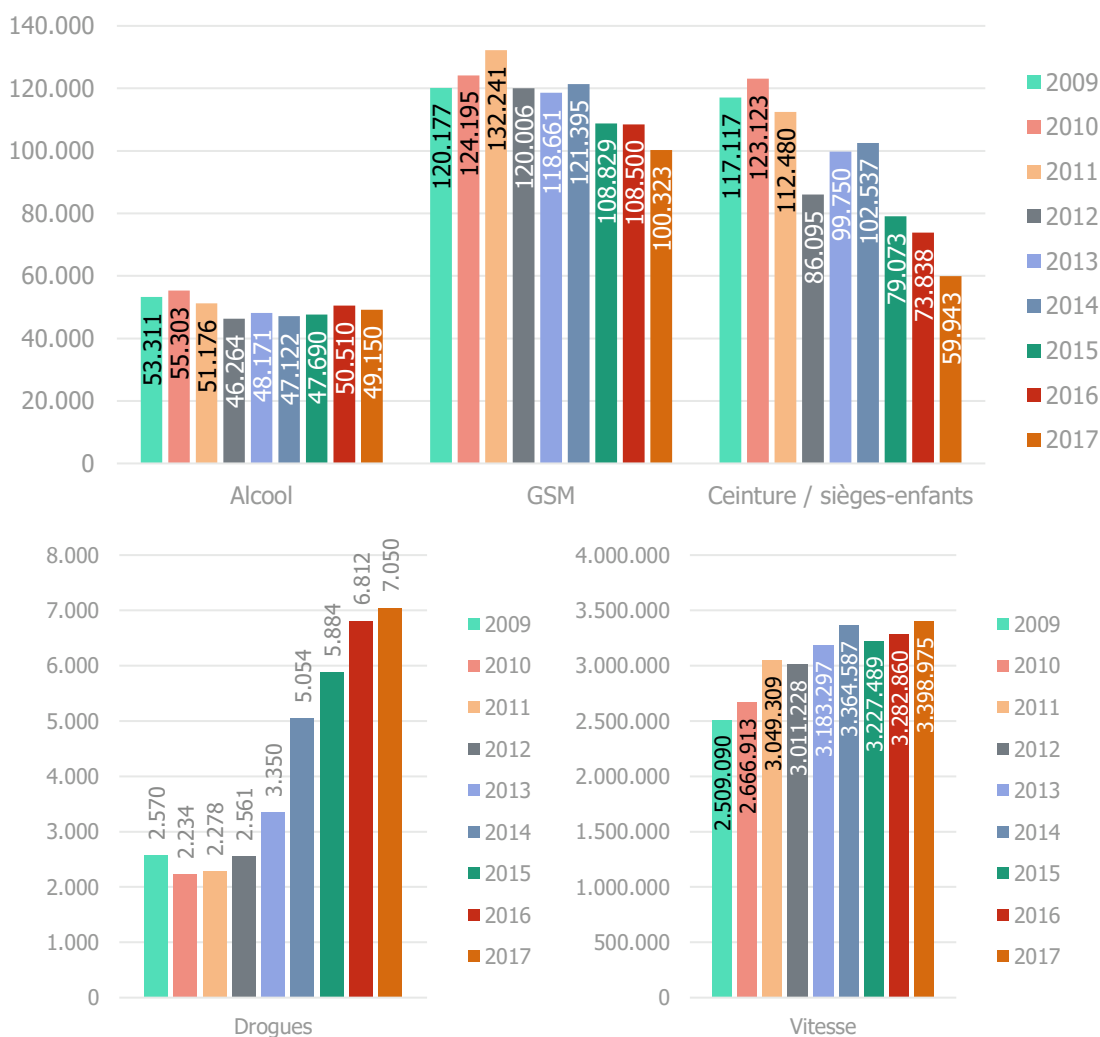
Figure 11. Les recettes augmentent jusqu'en 2014 puis chutent à nouveau. Ce qui correspond à l'évolution du nombre de perceptions immédiates, comme l'indique la Figure 10.

En 2016, les perceptions immédiates ont rapporté 259 122 739 €. Il s'agit en l'occurrence de montants effectivement perçus et non pas du montant des perceptions immédiates rédigées, pour lequel on part du principe qu'il est encore plus élevé que les perceptions immédiates effectivement perçues.

La

Figure 12 vous présente le nombre d'infractions constatées par la police en matière de vitesse, d'alcool, de GSM, de ceinture/de siège enfant et de drogues. Puisqu'il existe de grandes différences en nombre pour les différents types d'infractions, ils ont été repris dans trois graphiques distincts.

Figure 12. Évolution du nombre d'infractions constatées en matière de conduite sous l'influence d'alcool, de conduite sous l'influence de drogues, d'utilisation du GSM au volant, d'utilisation incorrecte de la ceinture/des sièges enfant, et d'excès de vitesse (2009-2017)



Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL, infographie institut Vias

Ce sont des violations de la limite de vitesse que l'on constate le plus. Il s'agit d'infractions constatées avec des caméras fixes ou mobiles. Nous relevons une augmentation du nombre de constatations d'excès de vitesse depuis 2009 de plus de 30%. La vitesse reste donc la principale priorité en matière de sécurité routière, comme on peut le lire dans le Plan national de Sécurité 2016-2019 (Police fédérale, 2016).

En revanche, les constatations d'infractions quant au port de la ceinture et à l'utilisation de sièges enfant affichent une tendance à la baisse depuis 2009 (- 49%), tout comme les infractions relatives à l'utilisation du GSM au volant (- 17%). Cependant, le contrôle tant pour l'utilisation adéquate de la ceinture de sécurité et des sièges enfant que pour l'utilisation d'appareils mobiles constitue une priorité nationale. Il semble ressortir des mesures de comportement de l'institut Vias qu'aucune augmentation considérable du pourcentage de port de la ceinture n'a été constatée au cours des dernières années (Lequeux, 2016).

Le nombre de constatations d'infractions relatives à la conduite sous l'influence de l'alcool est resté stable au fil des années. Le nombre de constatations d'infractions relatives à la conduite sous l'influence de drogues a fortement augmenté, en particulier depuis 2013 (+ 175% depuis 2009). En 2010, la détection de drogues a été facilitée, notamment par l'instauration du test salivaire. Par ailleurs, l'analyse de sang pour la détection de drogues a été remplacée par un test salivaire. Dernièrement, l'utilisation du test salivaire est devenue encore plus facile, ce qui contribue probablement à l'augmentation du nombre de constatations du fait que les agents de police utilisent le test plus rapidement lors d'un contrôle.

Pour tous les types d'infractions, nous pouvons affirmer qu'une augmentation ou une diminution du nombre de constatations ne reflète pas de facto une augmentation ou une diminution du nombre d'infractions. Comme souvent, il s'agit d'une modification dans la politique de poursuites de la police et de ce fait, certaines infractions sont plus ou moins constatées.

Comme déjà indiqué, le nombre d'infractions constatées n'est qu'une fraction du nombre d'infractions routières réelles. Pelssers (2018) a calculé la hauteur du « dark number » pour les tueurs sur les routes, sur la base des mesures d'attitudes et des mesures comportementales réalisées par l'institut Vias.

Pour la conduite sous l'influence de l'alcool, le « dark number » atteint 2 à 6 millions d'infractions. En d'autres termes, on relève 1 amende de conduite sous l'influence de l'alcool par 58 824 kilomètres parcourus. Pour le port de la ceinture de sécurité, le « dark number » atteint 10 à 17 millions d'infractions. L'auteur a calculé 1 amende pour non-port de la ceinture par 83 333/km. Enfin, on relève un « dark number » pour les excès de vitesse de 162 à 170 millions, soit 1 amende pour excès de vitesse par 3 969/km.

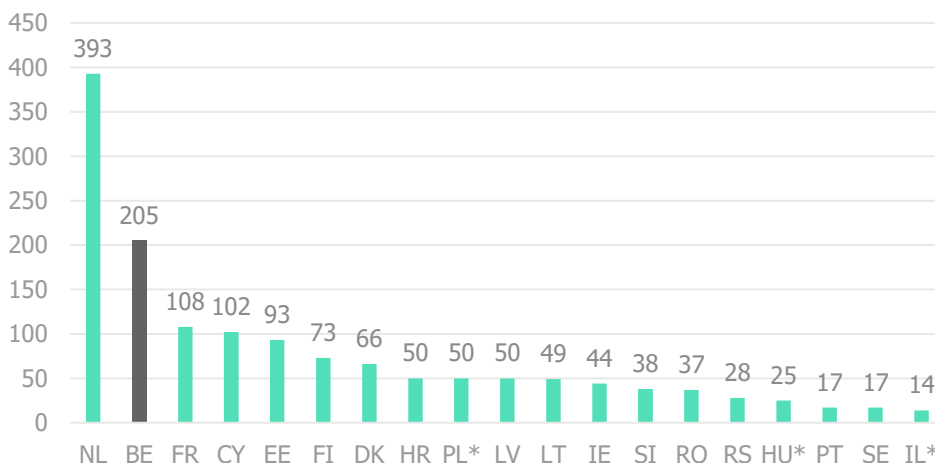
2.2. COMPARAISON EUROPEENNE

Dans le PIN Flash 31 du European Transport Safety Council (2016), on tente de comparer le niveau de politique criminelle routière entre les différents États membres. Cette partie du rapport est dès lors entièrement basée sur cette publication. Une comparaison des chiffres en matière de politique criminelle des différents pays de l'UE s'avère complexe du fait que les chiffres reflètent bien plus que le nombre d'infractions commises par les conducteurs. Les priorités imposées par les services de police et les services de poursuites, mais également la capacité d'enquête de la police et le nombre de contrôles effectués ainsi que de nombreux autres facteurs ont un impact sur les chiffres. Nous disposons à cet égard de peu d'informations. Les chiffres présentés ci-dessous doivent donc être interprétés avec la prudence requise.

On se penche en l'occurrence sur les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool, le non-port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du téléphone mobile au volant.

On examine dans un premier temps le nombre d'excès de vitesse. On note une augmentation globale des excès de vitesse en Europe, principalement en raison de l'expansion du réseau de caméra. Dans les pays qui ont connu une forte baisse du nombre de tués sur les routes (Suède, Pays-Bas et Finlande), on constate également une diminution du nombre d'excès de vitesse. La Figure 13 indique le nombre d'amendes pour excès de vitesse par 1 000 habitants. Il s'agit de contrôles qui ont été effectués au bord de la route et des infractions constatées par des radars.

Figure 13. Nombre total d'amendes pour excès de vitesse par 1 000 habitants, par le biais de contrôles de police et de radars en Europe (2015)



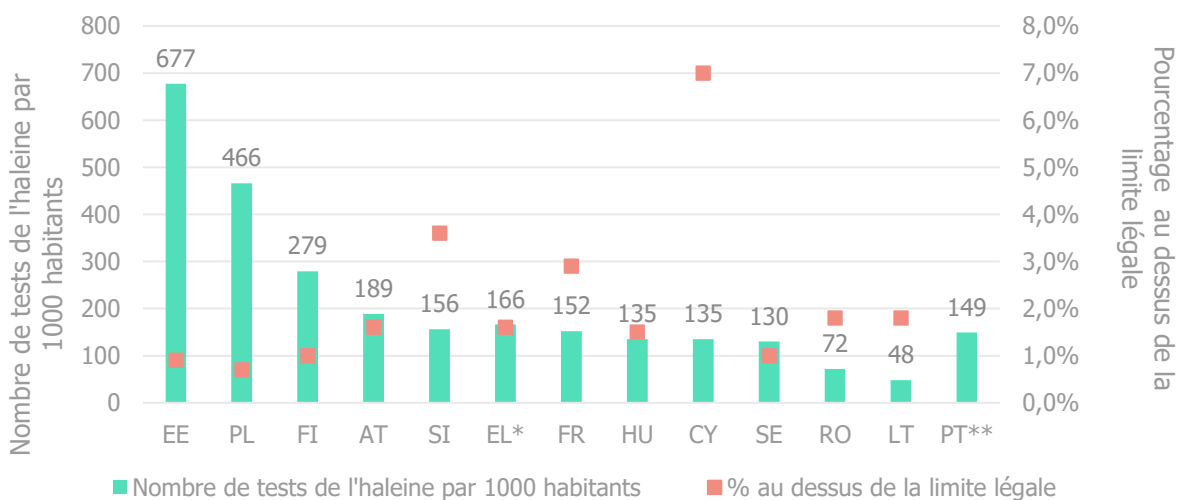
*dates de 2014

Source : European Transport Safety Counsel (2016), infographie institut Vias

Les Pays-Bas comptent le plus grand nombre d’amendes pour excès de vitesse par 1 000 habitants : en 2015, 6,6 millions d’amendes ont été délivrées. Ils sont suivis par la Belgique avec 205 amendes pour excès de vitesse par 1 000 habitants. Bien entendu, le nombre d’amendes dépend fortement du réseau de caméras d’un pays. On constate par exemple que le mélange de caméras fixes et mobiles, de caméras factices et de radars tronçon varie fortement d’un pays européen à l’autre. La Suède compte le plus grand nombre de caméras (135 appareils par million d’habitants), suivie de l’Irlande, de la Slovénie, de la Suisse et de la Croatie. La Belgique compte, quant à elle, 180 caméras par million d’habitants, mais les deux tiers d’entre elles environ sont des caméras factices, des boîtiers ne contenant aucune caméra. L’utilisation de caméras pour faire respecter les limitations de vitesse est difficilement comparable d’un pays à l’autre. Certains pays ont une forte densité de caméras, mais elles ne fonctionnent que quelques heures par jour. D’autres pays comptent moins de caméras, mais elles fonctionnent pendant de longues périodes.

Tous les pays européens n’ont pas pu fournir de données sur les contrôles d’alcoolémie. La **Figure 14** présente le nombre de tests d’alcoolémie par 1 000 habitants et le pourcentage de conducteurs testés présentant une alcoolémie supérieure à la limite légale.

Figure 14. Nombre de contrôles d’alcoolémie par 1 000 habitants et pourcentage de conducteurs testés au-delà de la limite légale en Europe (2015)



*dates de 2014
 **dates de 2013

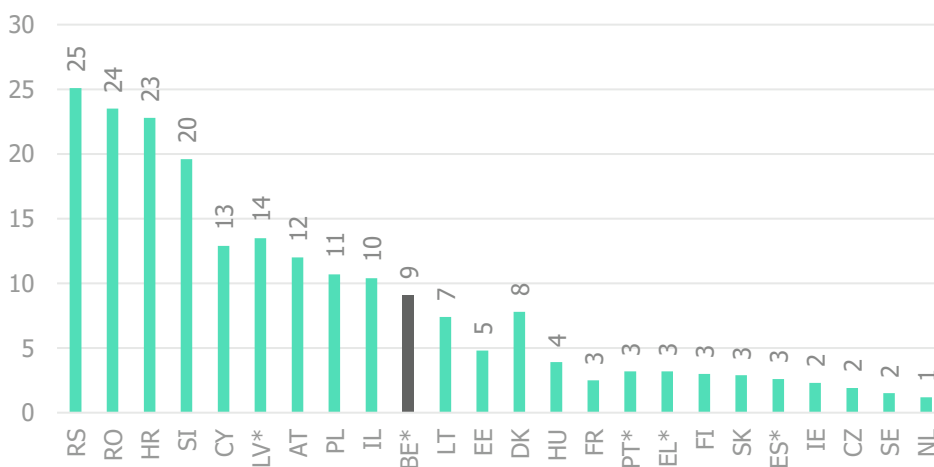
Source : European Transport Safety Counsel (2016), infographie institut Vias

Les services de police en Estonie, en Pologne et en Finlande sont les plus actifs dans la lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool. Le plus grand nombre de contrôles par 1 000 habitants est enregistré dans ces pays. Par ailleurs, c'est en Pologne et en Estonie que l'on relève également le plus petit pourcentage de conducteurs avec une alcoolémie supérieure à la limite légale. Le risque d'être contrôlé pour l'alcoolémie est le plus faible en Lituanie et en Roumanie. Moins de 100 habitants sur 1 000 ont été contrôlés chaque année pour conduite sous l'influence de l'alcool.

L'interprétation de ces chiffres n'est pas aisée du fait que les contrôles d'alcoolémie ne se déroulent pas de la même façon dans tous les pays européens. Dans la plupart des États membres, des contrôles sont effectués au hasard, mais au Royaume-Uni et en Allemagne, par exemple, ils sont effectués de façon ciblée. Le lieu et l'heure de contrôles peuvent également varier d'un pays à l'autre.

Le port de la ceinture de sécurité est également abordé dans le PIN Flash. Tant à l'avant qu'à l'arrière de la voiture, des progrès ont été accomplis au cours des dernières années en matière de port de ceinture de sécurité, bien que les pays d'Europe du Sud et d'Europe de l'Est enregistrent encore de mauvais résultats. Au niveau européen, 90% des conducteurs et des passagers avant bouclent leur ceinture de sécurité, contre seulement 71% des passagers arrière. La **Figure 15** indique le nombre d'amendes pour non-port de la ceinture de sécurité par 1 000 habitants.

Figure 15. Nombre d'amendes pour non-port de la ceinture de sécurité par 1 000 habitants en Europe (2015)



*dates de 2014

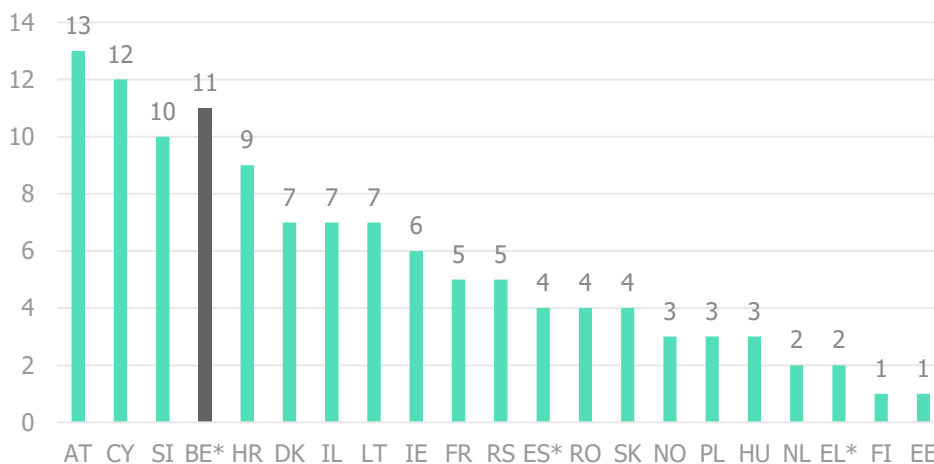
Source : European Transport Safety Counsel (2016), infographie institut Vias

Le nombre d’amendes associées au non-port de la ceinture de sécurité est le plus élevé en Serbie et en Roumanie, et le plus bas aux Pays-Bas et en Suède (en Suède, elles ne concernent que les occupants avant d’un véhicule). La Belgique est dans la moyenne avec 9 amendes par 1 000 habitants.

Puisque nous disposons de peu de chiffres sur le nombre de contrôles pour non-port de la ceinture de sécurité, ces chiffres sont difficiles à interpréter. Nous savons toutefois que ces contrôles ne sont pas une priorité dans la plupart des pays européens et que le nombre de contrôles dans la plupart des pays a baissé au cours des dernières années.

Enfin, il est également possible d’aborder l’utilisation du téléphone au volant par le biais de la politique criminelle. La **Figure 16** indique le nombre d’amendes pour l’utilisation du téléphone mobile au volant par 1 000 habitants.

Figure 16. Nombre d’amendes pour l’utilisation du téléphone mobile au volant par 1 000 habitants en Europe (2015)



*dates de 2014

Source : European Transport Safety Counsel (2016), infographie institut Vias

Le nombre d’amendes pour l’utilisation du téléphone mobile au volant est le plus élevé en Autriche et à Chypre. La Belgique occupe la quatrième place avec 11 amendes par 1 000 habitants. En Finlande et en Estonie, très peu d’amendes ont été infligées pour l’utilisation du téléphone mobile au volant. Une fois encore, il est difficile de procéder à une comparaison entre les pays du fait du peu d’informations sur la politique de répression suivie par les différents pays européens.

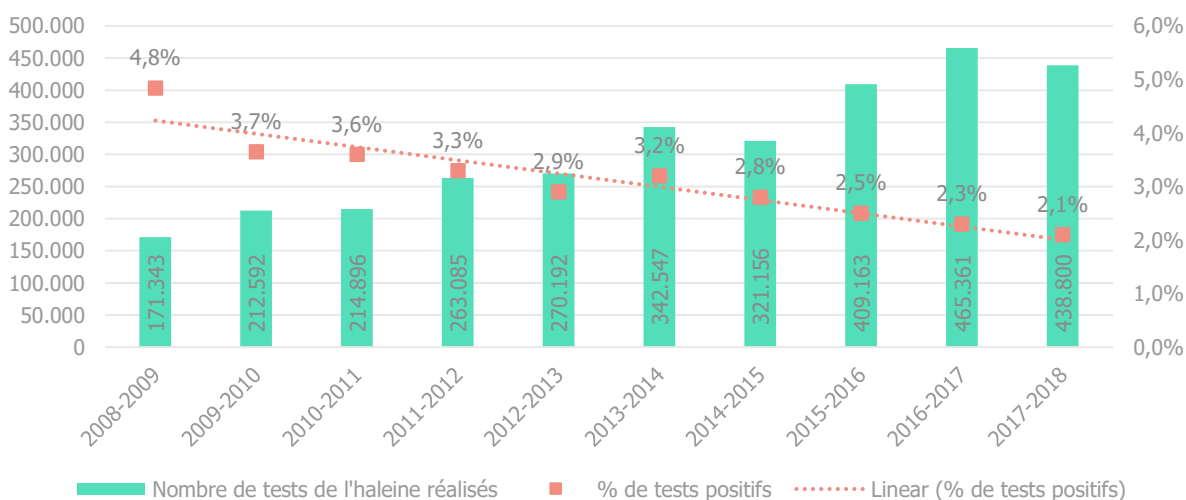
3. CONTROLE D'ALCOOLEMIE

Il existe peu de chiffres concernant les contrôles d'alcoolémie en Belgique. Nous avons déjà vu ci-dessus que le nombre de contrôles d'alcoolémie effectués par la Police fédérale est stable depuis 2009. Le nombre de contrôles effectués ou la part de conducteurs en infraction ne sont pas tenus à jour de façon systématique. Silverans et al. (2018) ont estimé que chaque année, environ 1,5 million de contrôles d'alcoolémie sont effectués conjointement par la police locale et la police fédérale. Les seuls chiffres dont nous disposons sont les chiffres des contrôles BOB.

Dans ce chapitre, nous aborderons donc l'évolution du nombre de contrôles d'alcoolémie et le nombre de conducteurs de véhicules motorisés contrôlés positifs. Ces contrôles ont été effectués par les services de police dans le cadre des campagnes BOB de fin d'année.

Nous examinons dans un premier temps la situation au niveau national puis nous distinguons les chiffres au niveau régional. Sont à chaque fois indiqués le nombre de tests effectués (depuis 2008) ainsi que le pourcentage de conducteurs testés contrôlés positifs pour la conduite sous l'influence de l'alcool.

Figure 17 : Évolution du nombre total de tests d'haleine réalisés pendant les campagnes BOB de fin d'année et du pourcentage de conducteurs présentant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l au niveau national (2008-2018)



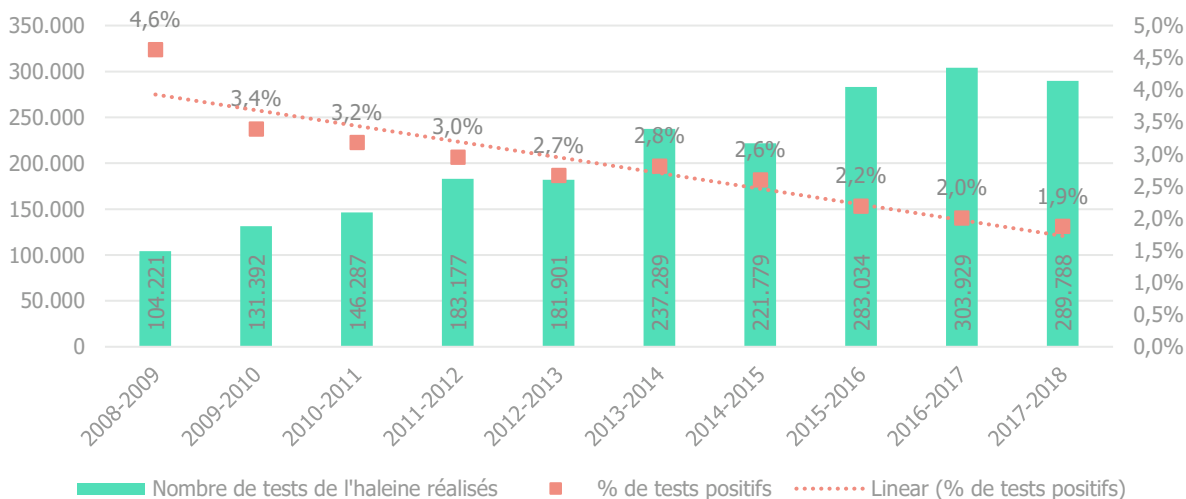
Source : ANG - Police fédérale, infographie institut Vias

La figure ci-dessus reprend le nombre de tests d'haleine et le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool au niveau national.

Nous constatons une augmentation du nombre de tests effectués depuis 2008. En 2017-2018, plus de 438 000 tests d'haleine ont été effectués lors des contrôles BOB, deux fois plus que le nombre de tests d'haleine sur la période 2008-2009. Un peu moins de tests d'haleine ont été effectués en 2017-2018 par rapport à la période précédente (2016-2017).

Outre une augmentation du nombre de tests effectués, la **Figure 17** indique également une nette diminution du pourcentage de tests positifs. En 2008-2009, 4,8% des conducteurs testés étaient sous l'influence de l'alcool. Pour la période 2017-2018, il s'agit encore de 2,1%.

Figure 18 : Évolution du nombre total de tests d’haleine réalisés et du nombre de conducteurs présentant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région flamande, pendant les campagnes BOB de fin d’année (2008-2018)

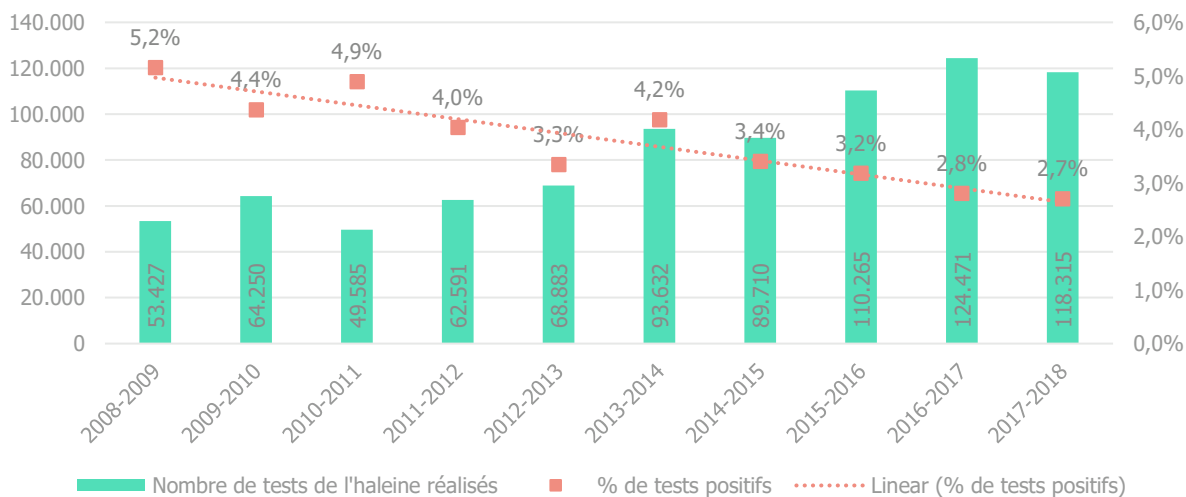


Source : ANG - Police fédérale, infographie institut Vias

En Région flamande, on retrouve la même tendance qu’au niveau national. Le nombre de tests d’haleine effectués a pratiquement triplé.

Nous constatons par ailleurs une baisse du nombre de conducteurs sous l’influence de l’alcool. Sur la période 2017-2018, il s’agissait de 1,9% des conducteurs testés. En Région flamande, le pourcentage de conducteurs sous influence est donc légèrement inférieur par rapport au niveau national.

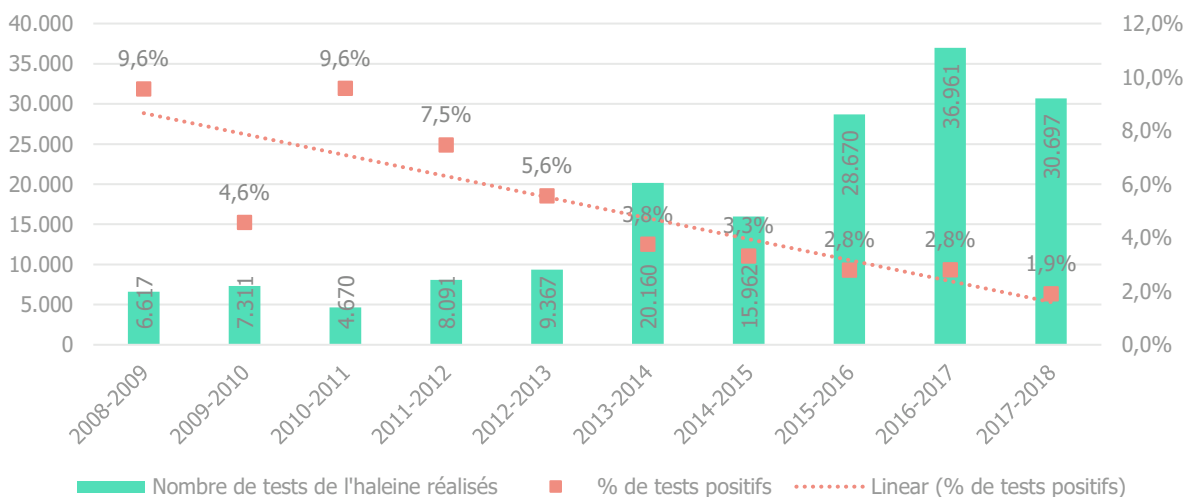
Figure 19: Évolution du nombre total de tests d’haleine réalisés et du nombre de conducteurs présentant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région wallonne, pendant les campagnes BOB de fin d’année (2008-2018)



Source : ANG - Police fédérale, infographie institut Vias

En Région wallonne, le nombre de tests d’haleine réalisés a doublé et le nombre de conducteurs sous l’influence de l’alcool a chuté. Avec un pourcentage de 2,7% de personnes testées sous influence, les conducteurs wallons affichent de moins bons résultats que les conducteurs flamands et que la moyenne belge.

Figure 20: Évolution du nombre total de tests d’haleine réalisés et du nombre de conducteurs présentant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région de Bruxelles-Capitale, pendant les campagnes BOB de fin d’année (2008-2018)



Source : ANG - Police fédérale, infographie institut Vias

En Région de Bruxelles-Capitale, l’augmentation des tests d’haleine réalisés est la plus spectaculaire. Le nombre de tests a quintuplé depuis 2008. Le pourcentage de tests positifs a également diminué sensiblement, passant de 9,6% en 2008-2009 à 1,9% en 2017-2018. Les conducteurs wallons enregistrent un score légèrement meilleur que les conducteurs belges en général.

Sur la période 2009-2010, on constate 4,6% de tests positifs, soit une grande différence avec les 9,6% de tests positifs de 2008-2009. Puis le nombre de tests positifs repart à la hausse jusqu’à 9,6% en 2010-2011. Au vu du petit nombre de tests d’haleine effectués en Région de Bruxelles-Capitale, cette fluctuation est probablement fortuite. La ligne de tendance de la figure indique également pour Bruxelles une tendance nettement à la baisse du nombre de conducteurs positifs depuis 2008.

4. POURSUITE PAR LES PARQUETS DE POLICE

Une fois que la police rédige un procès-verbal, il est transmis au parquet de police qui décide soit de procéder à un classement sans suite, soit de proposer une médiation pénale, soit de proposer une extinction de l'action publique par le paiement d'une somme d'argent, soit de procéder à une citation directe. Le parquet de police est donc chargé des poursuites liées aux infractions routières.

Dans ce chapitre, nous faisons une distinction entre :

- L'afflux :
 - le nombre de nouvelles affaires, c'est-à-dire les procès-verbaux initiaux ou tout autre première notification au parquet de police enregistrés dans le programme informatique national Mammoth at Central Hosting (MaCH). Les p.-v. consécutifs ne sont donc pas pris en compte ;
 - le nombre de procès-verbaux simplifiés (PVS). Les PVS sont des p.-v. reprenant les éléments matériels d'infractions mineures ou dont l'auteur n'est pas connu, par exemple un vol de vélo par un inconnu³. Ces dossiers sont conservés exclusivement sur support électronique. La police envoie un listing mensuel des PVS au procureur du Roi, de sorte que ce dernier puisse exercer un contrôle et demander des PVS.
- Le traitement : le procureur du Roi peut prendre diverses décisions dans un dossier :
 - extinction de l'action publique par le paiement d'une somme d'argent (EAPS) : il s'agit d'une transaction à l'amiable proposée au contrevenant par le parquet. En cas de paiement de l'amende, l'affaire est classée ;
 - citation : le parquet engage des poursuites et lance la procédure pénale ;
 - classement sans suite : le parquet décide de ne pas engager de poursuites. Le motif du classement sans suite doit toujours être clairement mentionné.
- Les mesures de sécurité :
 - retrait immédiat du permis de conduire ;
 - confiscation d'un véhicule.
- La médiation pénale : le parquet de police peut proposer au contrevenant une médiation pénale. Elle consiste en une proposition de mesure alternative, par exemple le suivi d'une formation donnée par l'équipe Driver Improvement de l'institut Vias. Nous donnons des informations concernant le nombre de renvois dans ce cadre à l'institut Vias et le motif de ces renvois sur la période 2007 à 2017.

En raison d'une réorganisation, les statistiques du parquet de police relèvent de la compétence des analystes statistiques du Collège des procureurs généraux depuis l'année 2013. Ils travaillent encore actuellement sur une méthode visant l'organisation de la collecte de données. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons fournir aucune mise à jour de ces chiffres.

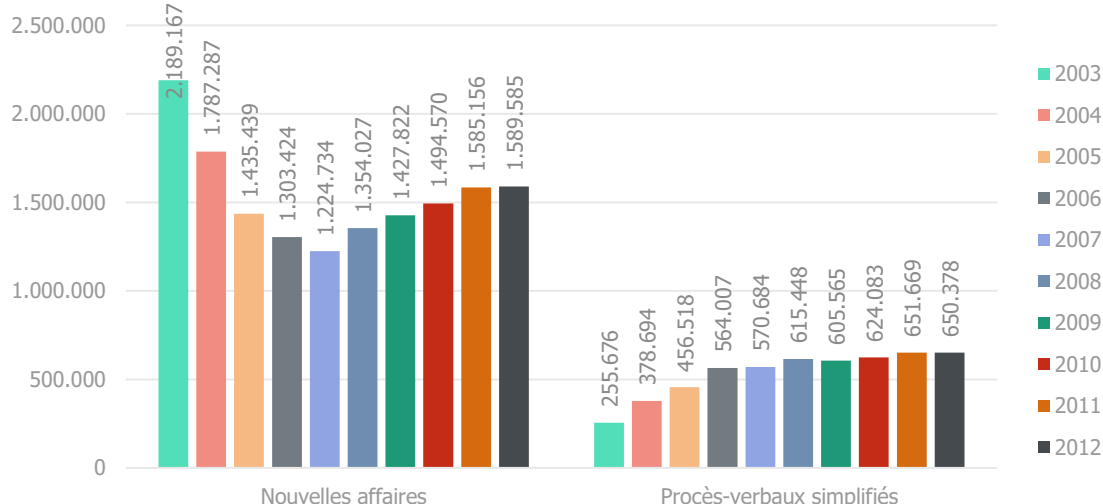
4.1 AFFLUX

La

³ <http://www.lokalpolitie.be/5369/vragen/aangifte/wanneer-wordt-een-proces-verbaal-opgesteld-en-krijg-ik-hiervan-een-kopie>

Figure 21 illustre l'évolution du nombre de nouveaux dossiers ouverts par les parquets de police. Les procès-verbaux simplifiés (PVS) dressés par les services de police sont transmis chaque mois au parquet de police par le biais d'un listing.

Figure 21. Évolution du nombre de nouvelles affaires traitées par le parquet de police et du nombre de procès-verbaux simplifiés (2003-2012)



Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service public fédéral Justice, infographie institut Vias

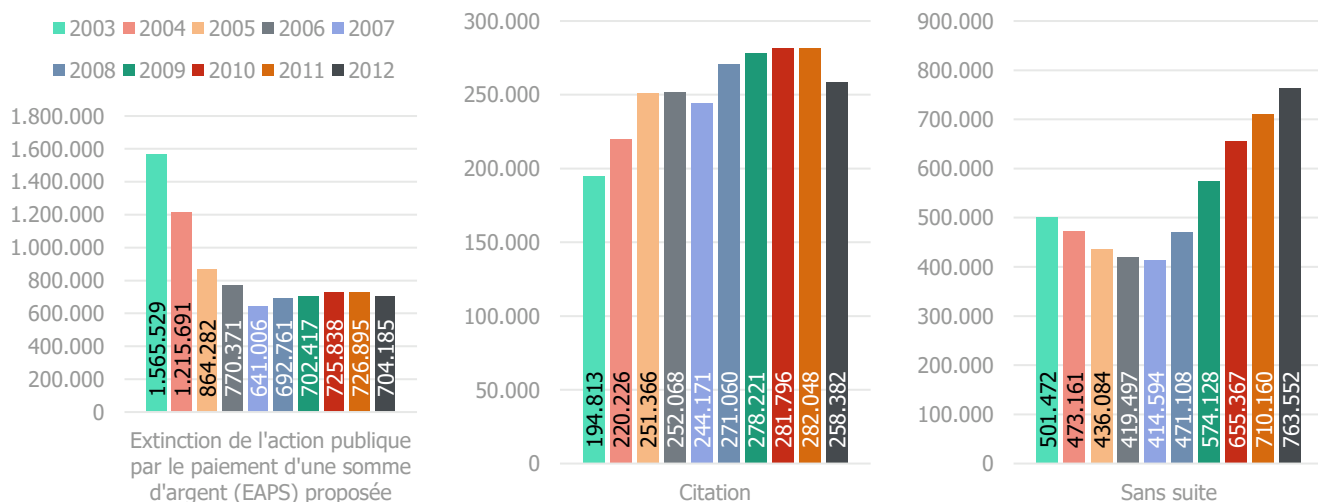
Le nombre de procès-verbaux initiaux (« nouvelles affaires ») diminue drastiquement entre 2003 et 2007. Après 2007, on remarque à nouveau une légère augmentation du nombre de nouveaux p.-v. jusqu'à environ 1,6 million de nouvelles affaires en 2012.

Pour les procès-verbaux simplifiés, les p.-v. qui contiennent les éléments matériels de délits de faible gravité ou dont l'auteur est inconnu, on observe un autre type d'évolution dans les chiffres dont nous disposons jusqu'à présent. Après une forte hausse sur la période 2003-2007, l'augmentation se stabilise sur la période 2007-2012.

4.2 TRAITEMENT

Le parquet de police peut proposer au contrevenant une transaction à l'amiable, que nous appelons « extinction de l'action publique par le paiement d'une somme d'argent ». Une autre possibilité de traitement par le parquet de police est la citation en justice. Le parquet de police peut également décider de procéder à un classement sans suite. La répartition d'échelle des données de la **Figure 22** présente d'importants écarts. C'est la raison pour laquelle trois graphiques différents ont été réalisés.

Figure 22. Évolution du nombre d'affaires dans lesquelles une EAPS a été proposée, dans lesquelles une citation en justice a été décidée et qui ont été classées sans suite au niveau national (2003-2012)



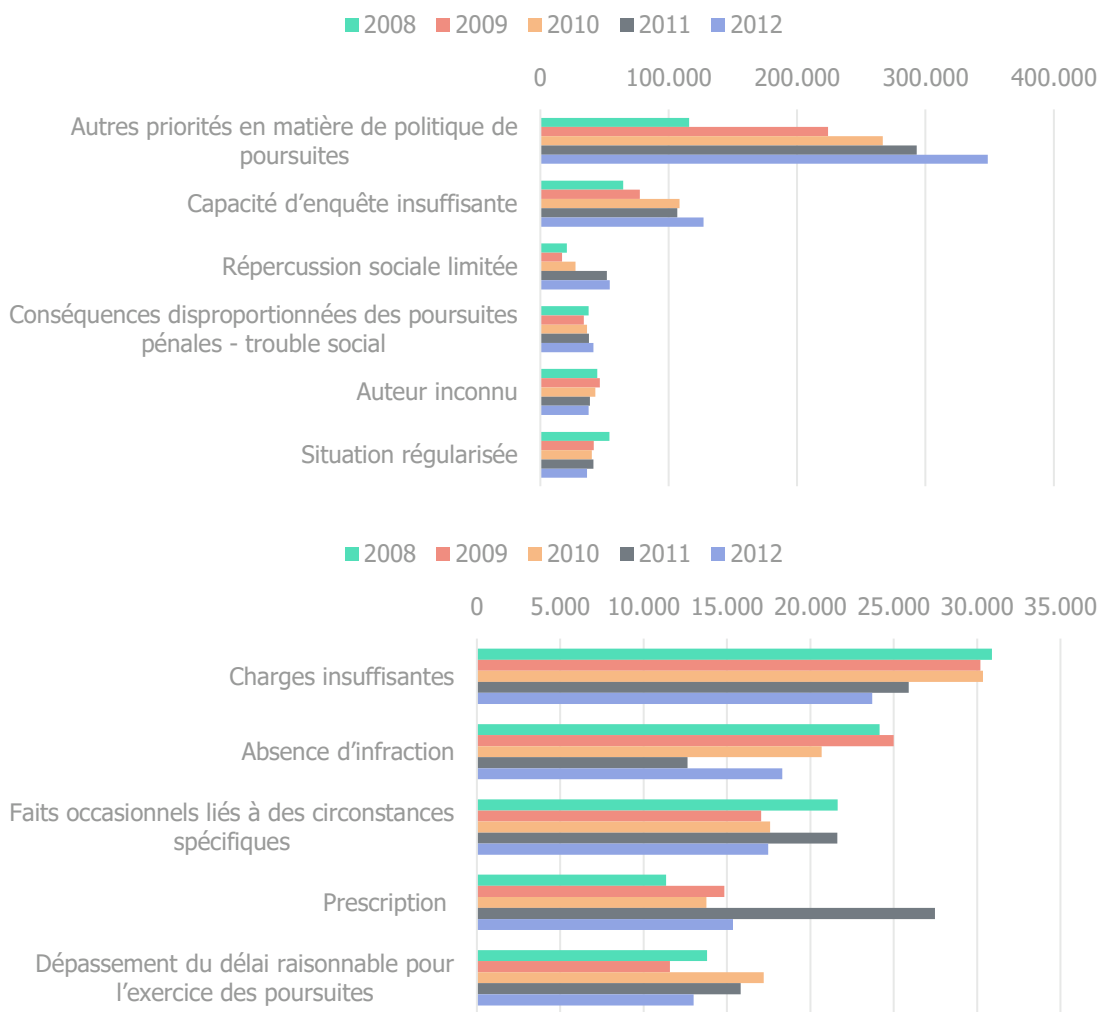
Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service public fédéral Justice, infographie institut Vias

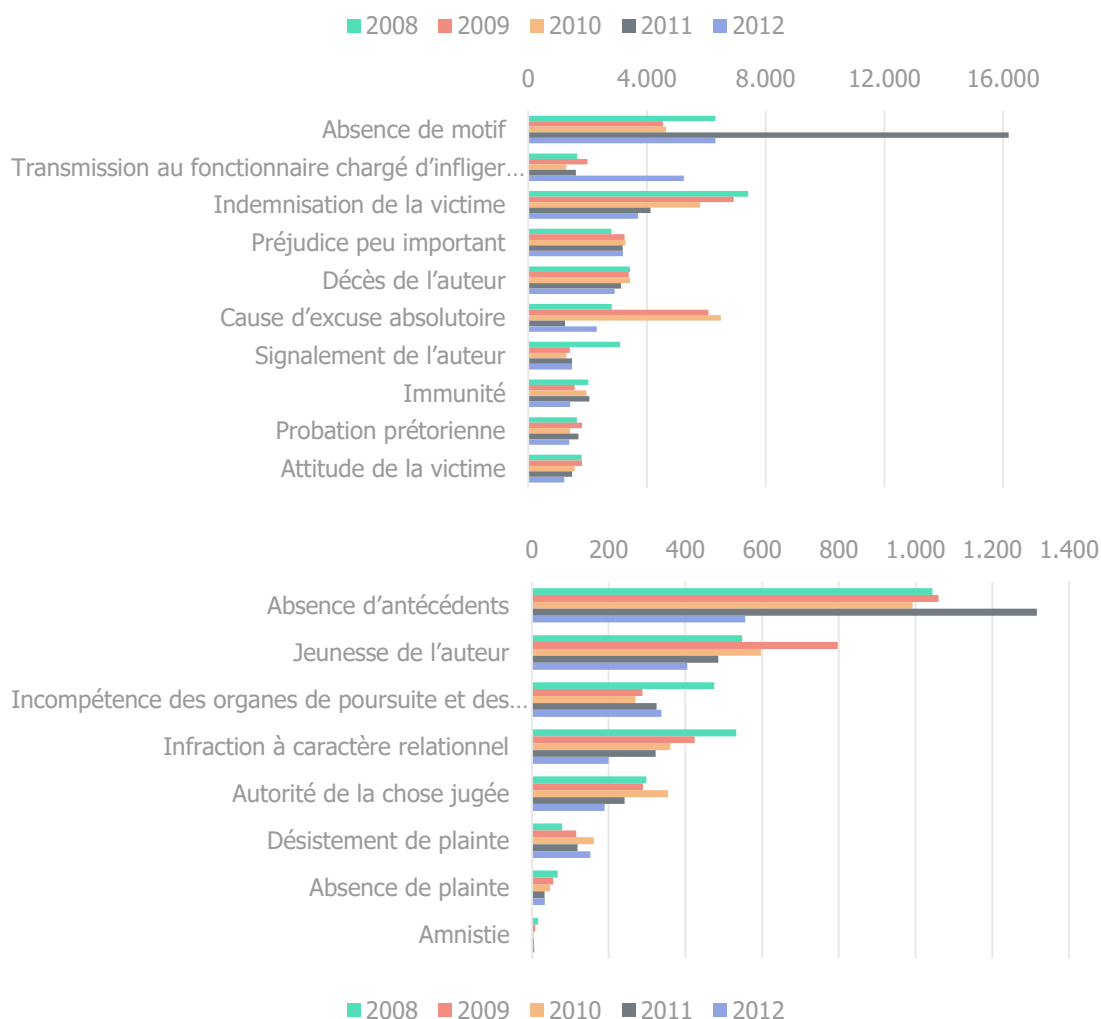
Pour l’extinction de l’action publique par le paiement d’une somme d’argent (EAPS), nous constatons une forte chute sur la période 2003-2007. Ensuite, le nombre de cas d’EAPS reste stable, jusqu’en 2012. Pour le nombre de cas de classement sans suite, une évolution similaire est à constater : tout d’abord, une forte baisse du nombre de cas de classement sans suite, jusqu’en 2007. Ensuite, nous relevons à nouveau une forte augmentation, avec plus d’un quart de million d’affaires qui ont été classées sans suite en 2012. Les motifs de classement sans suite sont présentés ci-dessous au **Error! Reference source not found.**

Le nombre de citations augmente légèrement depuis 2003. En 2012, on constate à nouveau une baisse par rapport à 2011, mais puisque nous n’avons pas de chiffres à partir de 2012, il nous est impossible de vérifier si cette tendance à la baisse se confirme.

Le motif de classification est abordé en **Figure 23**. On y présente également l’évolution au niveau national.

Figure 23. Évolution du motif pour un classement « sans suite » (2008-2012)





Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service public fédéral Justice

Tout classement sans suite doit être motivé par le procureur du Roi. L'occurrence de ces motifs est présentée dans le tableau ci-dessous. Ces motifs ont été classés selon leur ordre d'importance en 2012.

Le motif « Autres priorités en matière de politique de poursuites » survient le plus fréquemment. Le parquet de police détermine le type de délits qui remporte la priorité et les délits qu'il souhaite donc aborder en priorité. Les affaires peuvent donc être classées sans suite pour « Autres priorités ». En 2012, près de 350 000 affaires ont été classées sans suite pour ce motif.

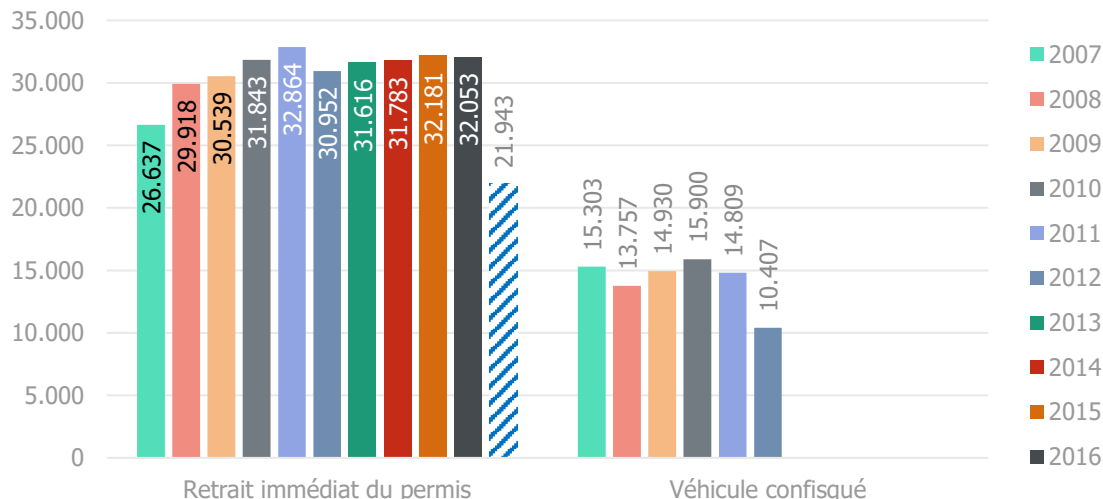
Le deuxième motif le plus fréquent d'une cessation des poursuites est « Capacité d'enquête insuffisante ». Cela signifie que les services de police disposent d'un effectif insuffisant pour enquêter sur un délit. Ce motif de cessation des poursuites a été invoqué plus de 125 000 fois en 2012.

Une « Répercussion sociale limitée » est le troisième motif de cessation des poursuites le plus fréquent. Ce motif est cité bien moins souvent, soit dans 50 000 affaires en 2012. Des « Conséquences disproportionnées des poursuites pénales - trouble social » ont été citées pour un peu plus de 40 000 affaires. Une cessation des poursuites à la suite d'un « Auteur inconnu » (où l'on ne connaît donc pas l'identité de l'auteur) ferme donc le top 5 des motifs de classement sans suite.

4.3 MESURES DE SECURITE

La **Figure 24** illustre l'évolution du nombre de retraits immédiats du permis de conduire en Belgique. Nous disposons de données jusqu'en 2017. Pour la confiscation d'un véhicule, nous n'avons plus aucune donnée après 2012.

Figure 24. Évolution du nombre de retraits immédiats du permis de conduire et du nombre de confiscations d'un véhicule au niveau national (2003-2017)



Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service public fédéral Justice

Le graphique indique une augmentation initiale du nombre de retraits immédiats jusqu'en 2009. Ensuite, il se stabilise. Les chiffres de 2017 se limitent à octobre 2017 et sont donc considérés comme provisoires.

Le procureur du Roi peut également décider de procéder à la confiscation d'un véhicule. Nous observons une tendance similaire à celle des retraits immédiats du permis de conduire. Le nombre de confiscations augmente fortement jusqu'en 2006 pour se stabiliser ensuite. En 2012, la dernière année pour laquelle nous disposons de chiffres, il y a une fois encore une baisse du nombre de véhicules confisqués.

4.4 MEDIATION PENALE

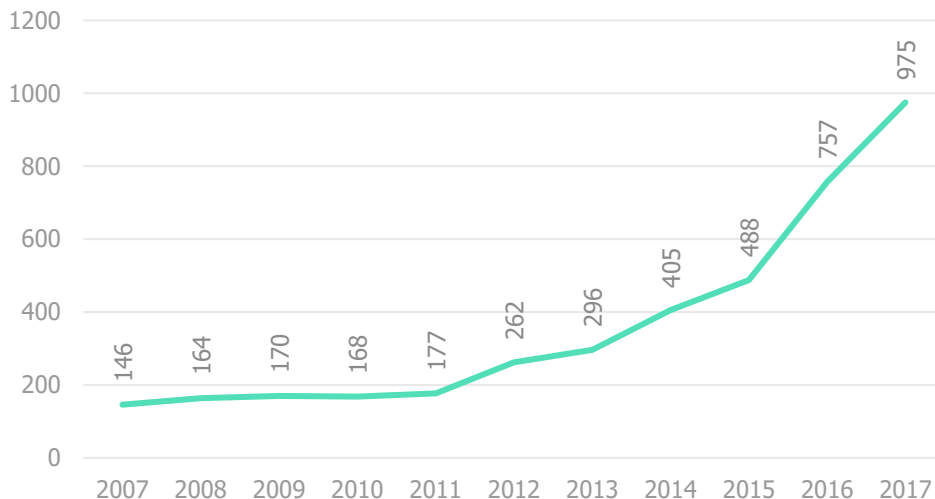
Vous trouverez ci-après l'évolution du nombre de renvois dans le cadre d'une médiation pénale au niveau national. L'évolution des motifs de renvoi est également représentée sous forme graphique.

Les chiffres ont uniquement trait aux formations organisées par le Driver Improvement de l'institut Vias. Il s'agit d'un projet national reconnu par le Service Public Fédéral Justice et mis en place en 1994 dans le cadre des mesures alternatives. Un projet didactique peut être imposé à un contrevenant routier lourd ou à un récidiviste, tant par le parquet que par le tribunal. L'objectif de la formation est de sensibiliser le contrevenant à son comportement et surtout aux conséquences de son comportement.⁴

Nous abordons ici uniquement le nombre de renvois ordonnés par les parquets. Les renvois des tribunaux (dans le cadre d'une probation) sont traités au sein de la section 5.3.

⁴ Pour le lecteur intéressé : davantage d'informations sur les cours Driver Improvement dans le livre « Mesures éducatives pour contrevenants routiers » (Kluppels, 2018)

Figure 25. Évolution du nombre de renvois vers l’institut Vias dans le cadre d’une médiation pénale au niveau national (2007-2017)



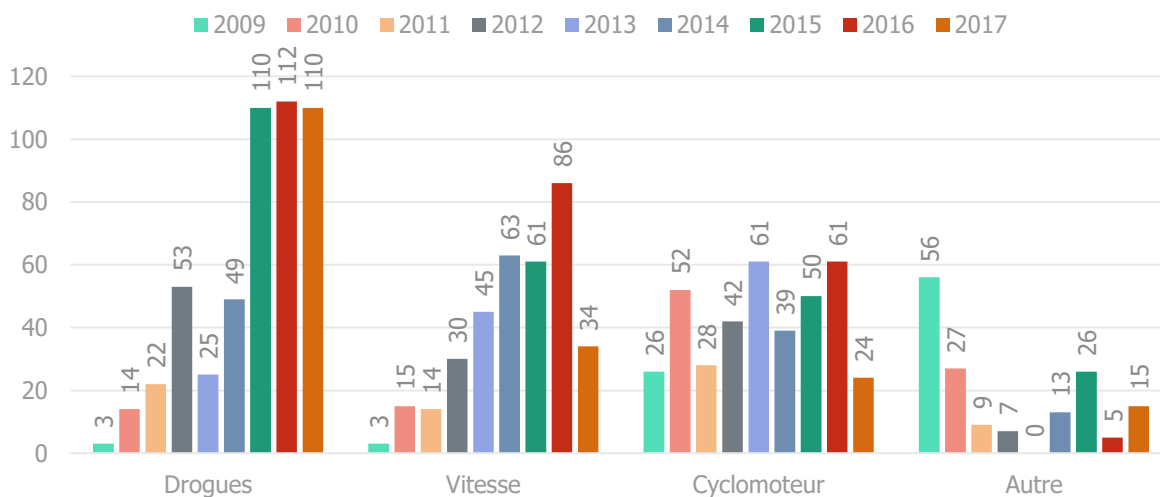
Source : Institut Vias, Driver Improvement

La part de l’institut Vias dans la médiation pénale s’élevait à 5% en 2013 (au niveau national). Toutefois, il s’agit en l’occurrence de renvois du tribunal de police ou du tribunal du travail, du tribunal correctionnel, etc. Pour des faits de roulage, on recourt rarement à la médiation pénale.

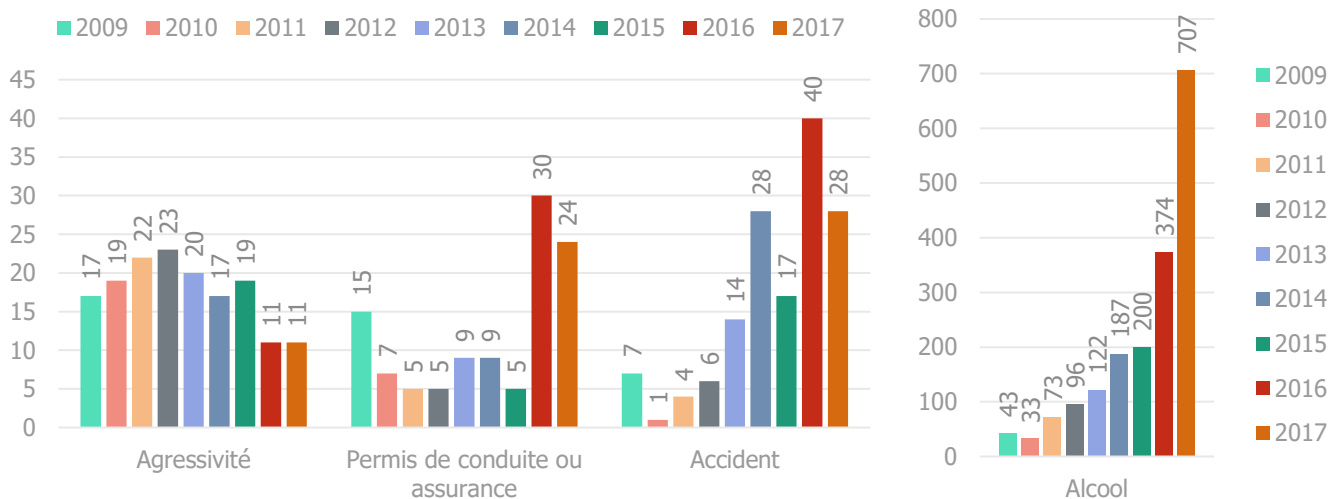
Le nombre de renvois vers l’institut Vias dans le cadre d’une médiation pénale a fortement augmenté depuis 2011, en particulier en 2016 avec une forte augmentation à 757 renvois. Cette augmentation s’est poursuivie en 2017, où 975 fichiers ont été ouverts dans le cadre d’une médiation pénale (une augmentation de près de 30% par rapport à 2016).

En 2017, en Flandre, les renvois provenaient essentiellement du ressort de Gand⁵ (73 des 83 renvois). Le ressort de Bruxelles comptait 21 renvois. En Wallonie, la majorité des renvois provenait des ressorts de Liège (713 des 868 renvois) et de Mons (155 des 868 renvois).

Figure 26. Évolution du nombre de dossiers en matière de médiation pénale à l’institut Vias par motif de renvoi (2007-2017)



⁵ Réunit les arrondissements judiciaires des provinces de Flandre-Orientale et de Flandre-Occidentale.



Source : Institut Vias, Driver Improvement

La **Figure 26** explique le motif du renvoi au service Driver Improvement de l’institut Vias dans le cadre d’une médiation pénale. La répartition d’échelle des données présente d’importants écarts. C’est la raison pour laquelle elles sont présentées dans différentes figures.

Le nombre de formations sur la conduite sous l’influence de l’alcool est le plus élevé, avec 707 fichiers en 2017. On constate une forte augmentation en 2016 par rapport à 2015 et une fois de plus une solide augmentation en 2017. Le nombre de dossiers relatifs à l’alcool augmente depuis 2011.

Le nombre de formations sur la conduite sous l’influence de drogues est important. En 2015, on note une forte augmentation du nombre de dossiers. Depuis, ce chiffre reste stable. En 2017, on recensait 110 dossiers au niveau de la médiation pénale.

En 2016, 86 dossiers ont été notés par rapport à la vitesse, soit une augmentation par rapport à 2015. Pour ce thème également, les dossiers affichent une tendance à la hausse depuis 2012. En 2017, le nombre de dossiers sur la vitesse chute à 34.

Le nombre de dossiers relatifs aux cyclomoteurs trafiqués fluctue au fil des années. En 2016, on recensait 61 dossiers de ce type, contre seulement 24 en 2017.

Pour les formations relatives à un accident de la route (le module général), on constate également une forte augmentation depuis 2011, jusqu’à 28 fichiers en 2017. Le nombre de dossiers relatifs au permis de conduire ou à l’assurance a augmenté de façon spectaculaire au fil des années, pour s’établir à 24 fichiers en 2017. Toutefois, cette année, on note une légère baisse par rapport à 2016. Pour l’agressivité sur la route, on relève également une baisse à 11 dossiers.

5. SANCTIONS PRONONCEES PAR LES TRIBUNAUX DE POLICE

Le tribunal de police est le dernier maillon de la chaîne de la politique criminelle. Il décide de la culpabilité de la personne citée et de la lourdeur de la peine.

Dans ce chapitre, nous faisons une distinction entre :

- L'afflux : le nombre d'accusés, le nombre de condamnés et le nombre d'acquittés. L'évolution du nombre de condamnations pour des infractions routières spécifiques est également traitée dans ce chapitre ;
- Les peines prononcées : la peine d'emprisonnement (avec ou sans sursis), la peine de travail (avec ou sans sursis), le jugement avec suspension, l'amende (avec ou sans sursis) et la déchéance du droit de conduire ;
- Les dossiers de probation : dans le cadre de la probation, le juge de police peut aussi proposer que le condamné suive une formation à l'institut Vias. L'équipe Driver Improvement se charge de ces formations.

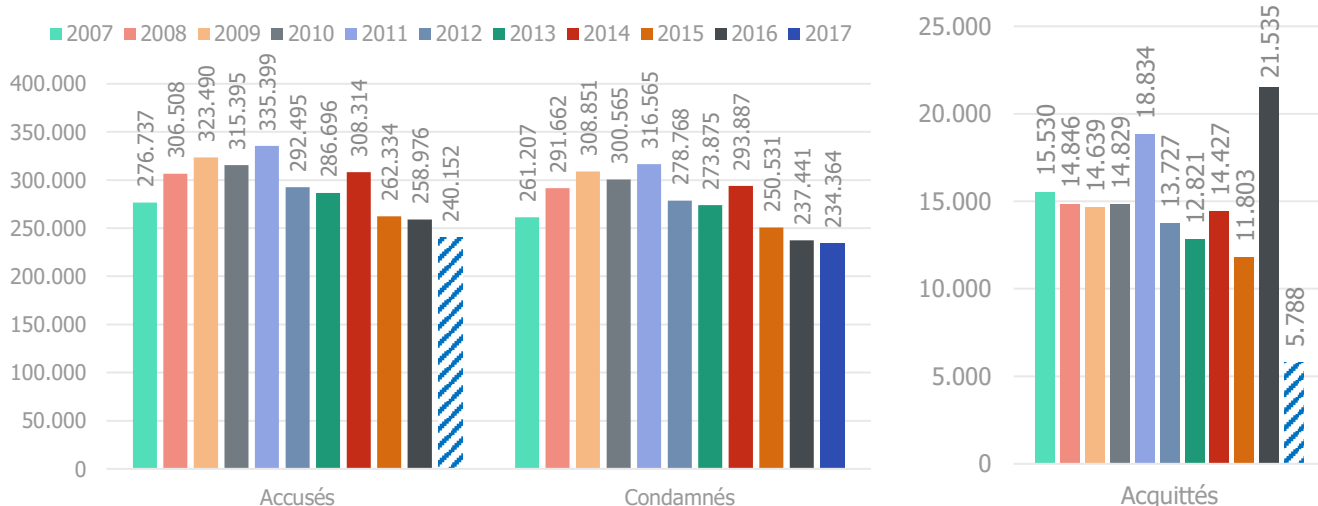
Avec la loi du 9 mars 2014, un certain nombre d'adaptations radicales ont été apportées au Code de la route. Depuis, la récidive est abordée avec davantage de fermeté. À chaque nouvelle infraction dans un délai de 3 ans après une condamnation, la peine est plus lourde. Par ailleurs, 4 examens de réhabilitation sont imposés : l'examen de conduite théorique et pratique ainsi qu'un examen médical et psychologique.

Pour l'année civile 2017, plusieurs données ont été collectées de façon électronique pour les statistiques d'activités judiciaires des tribunaux de police. Pour le ressort de Liège, des données manquent encore. Par conséquent, pour certains graphiques du présent chapitre, seuls des chiffres provisoires peuvent être présentés.

5.1 AFFLUX

La **Figure 27** présente l'évolution du nombre de personnes qui ont été accusées, le nombre d'accusés qui ont été condamnés et le nombre d'accusés qui ont été acquittés par le juge de police, au niveau national. La répartition d'échelle des données présente d'importants écarts. C'est la raison pour laquelle elles sont présentées dans deux graphiques distincts.

Figure 27. Évolution du nombre d'accusés, de condamnés et d'acquittés au niveau national (2007-2017)



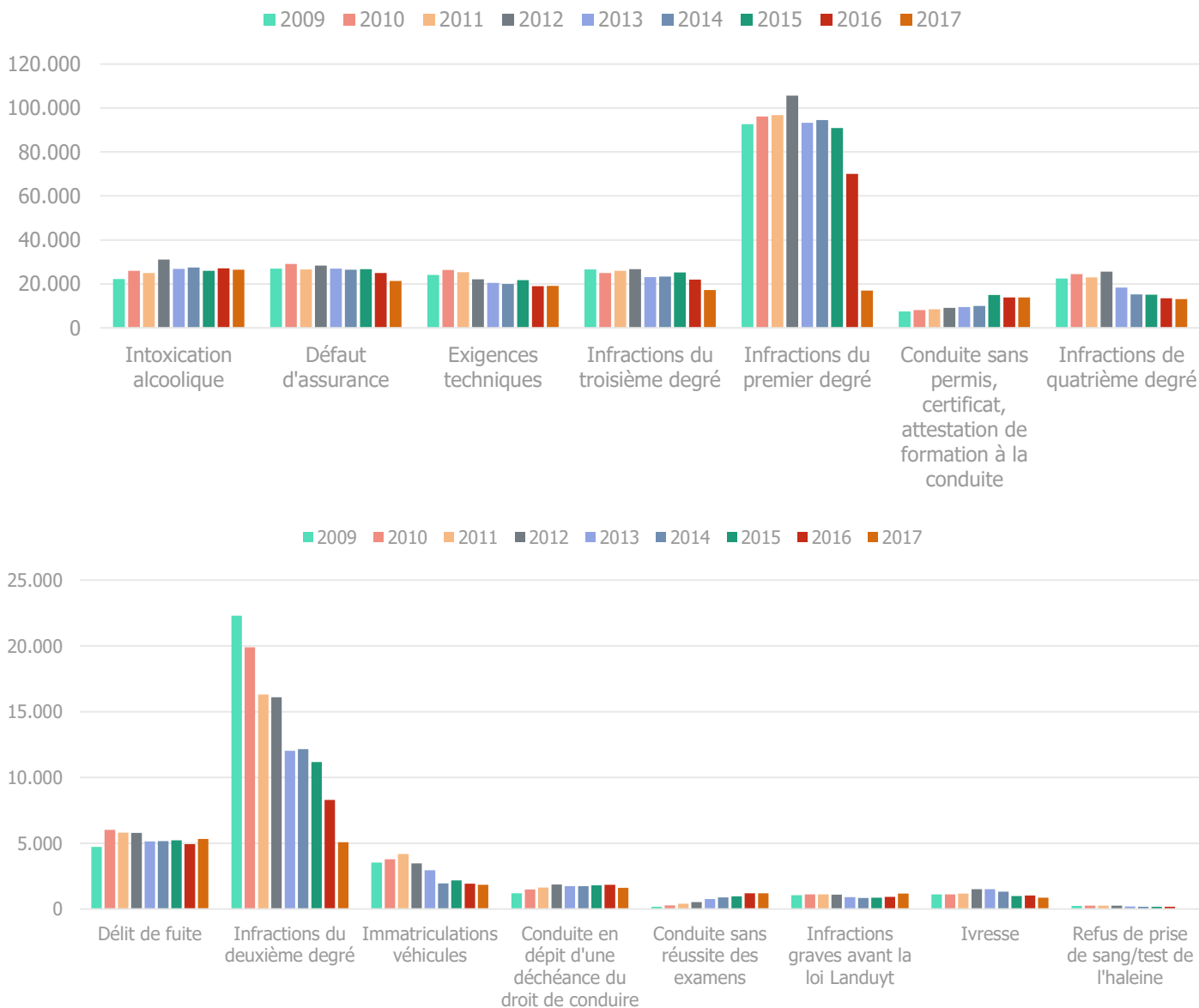
Source : Service d'appui du Collège des cours et tribunaux - Service public fédéral Justice, infographie institut Vias

Puisque les données du ressort de Liège font défaut, il nous est impossible de vérifier l'évolution du nombre d'accusés et du nombre d'acquittés en 2017. Les chiffres provisoires indiquent que le nombre d'acquittés ne poursuit pas son ascendance, dans tous les cas, et l'on observe plutôt une tendance à la baisse.

Depuis 2011, le nombre d'accusés affiche une légère baisse. En 2016, près de 260 000 personnes ont été accusées d'une infraction routière. En 2017, ce nombre poursuit sa chute jusqu'à un peu plus de 240 000. De même, le nombre de personnes qui ont été condamnées à la suite de l'accusation a légèrement diminué depuis 2011. Pour le nombre d'acquittés, nous relevons une évolution similaire jusqu'en 2015. Toutefois, en 2016, le nombre d'acquittés a pratiquement doublé. Nous n'avons aucune explication à cette évolution. En 2017, la baisse reprend.

Le **Figure 28** présente l'évolution du nombre d'accusations pour certaines infractions spécifiques. Les infractions sont classées par ordre décroissant de prévalence en 2017.

Figure 28. Évolution du nombre d'accusés pour certaines infractions (2009-2016)



Source : Service d'appui du Collège des cours et tribunaux - Service public fédéral Justice

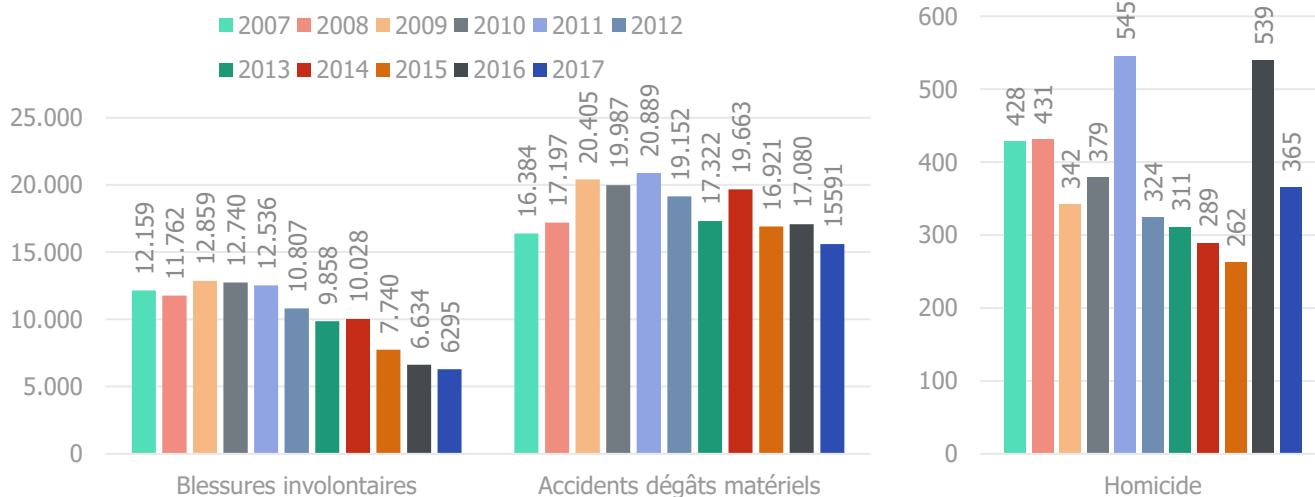
L'*intoxication alcoolique* survient le plus souvent. Pour ce délit, on recensait plus de 26 000 accusés en 2017. Il s'agit d'une concentration d'alcool d'au moins 0,22 mg et inférieure à 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré, ou d'au moins 0,5 gramme et inférieure à 0,8 gramme par litre de sang. Pour *Conduire sans assurance*, plus de 21 000 accusés ont été recensés en 2017. Les *Infractions aux exigences techniques*, à savoir des infractions à l'Arrêté royal du 15 mars 1968 concernant le règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, figurent en troisième place dans la liste des accusations en 2017.

Les accusations pour *Infractions du troisième degré* (avec danger direct, par exemple, ne pas obtempérer immédiatement aux injonctions d'un agent qualifié, ne pas transporter des enfants de moins de 18 ans et de moins de 135 cm dans un dispositif de retenue pour enfants adapté, etc.), *Infractions du premier degré* (toutes les infractions qui ne peuvent pas être classées dans une autre catégorie), *Infractions du quatrième degré* (avec danger inévitable, par exemple, inciter ou provoquer un conducteur à circuler à une vitesse excessive, faire demi-tour sur une autoroute ou une route pour automobiles, etc.) et *Conduire sans permis de conduire, certificat ou attestation de formation* sont également très fréquentes. Pour chacune de ces 4 catégories, plus de 10 000 personnes ont été accusées en 2017.

En 2017, plus de 5 000 conducteurs ont été accusés de *délit de fuite*. Pour pratiquement autant de conducteurs, il s'agissait d'une *infraction du deuxième degré* (par exemple, ne pas être en mesure d'effectuer toutes les manœuvres incombant au conducteur, ne pas céder la priorité, ne pas céder le passage aux véhicules sur rails, etc.).

La **Figure 29** présente l'évolution du nombre d'accusés pour homicide (dans le contexte d'un accident de la circulation), coups et blessures involontaires (dans le contexte d'un accident de la circulation) et accidents avec dégâts matériels. La répartition d'échelle des données présente d'importants écarts. C'est la raison pour laquelle elles sont présentées dans deux graphiques.

Figure 29. Évolution du nombre d'accusés pour responsabilité dans un accident de la route (2007-2017)



Source : Service d'appui du Collège des cours et tribunaux - Service public fédéral Justice, infographie institut Vias

Le nombre de personnes accusées pour coups et blessures involontaires chute au fil des années, à l'instar du nombre d'accusés pour un accident avec dégâts matériels. Pour les accusations pour homicide involontaire dans le contexte d'un accident de la circulation, l'évolution est moins univoque. Nous constatons une baisse à partir de 2010 (avec une aberrance en 2011), mais en 2016 et 2017, le nombre d'accusés chute à nouveau.

5.2 PEINES PRONONCEES

Le juge de police peut imposer différentes peines :

- Peine d'emprisonnement : depuis la loi du 7 février 2003, la peine d'emprisonnement est remplacée dans la plupart des cas par la déchéance du droit de conduire. La peine d'emprisonnement reste d'application pour le délit de fuite, l'empêchement de constatations d'infractions, la conduite sans assurance, la conduite en dépit d'un retrait immédiat du permis de conduire ou durant une période de déchéance du droit de conduire, les infractions avec lésions corporelles et les cas graves de récidive. Le juge peut imposer une peine d'emprisonnement avec sursis, ce qui signifie que l'exécution de la peine est reportée pour une durée déterminée. Ce sursis peut durer d'un à cinq ans. Un sursis peut également être prononcé pour une partie de la peine.
- La peine de travail a été instaurée comme peine autonome avec la loi du 17 avril 2002. Une peine de travail consiste en un travail non rémunéré et dure entre 20 et 300 heures. La peine de travail peut également être infligée avec sursis.
- Le jugement avec suspension implique que le juge se prononce sur la question de la culpabilité, mais n'impose pas de peine. Lors de la période de probation qui suit, certaines conditions sont imposées au condamné. S'il respecte ces conditions et ne commet pas de nouveaux faits durant la période de probation, aucune peine ne sera prononcée ;
- L'amende est la peine « classique » après une infraction routière. Le juge de police peut définir librement le montant, en tenant compte ou non des circonstances atténuantes, tout en respectant les marges des montants minimum et maximum prévus dans la loi⁶. L'amende peut également être imposée avec sursis.

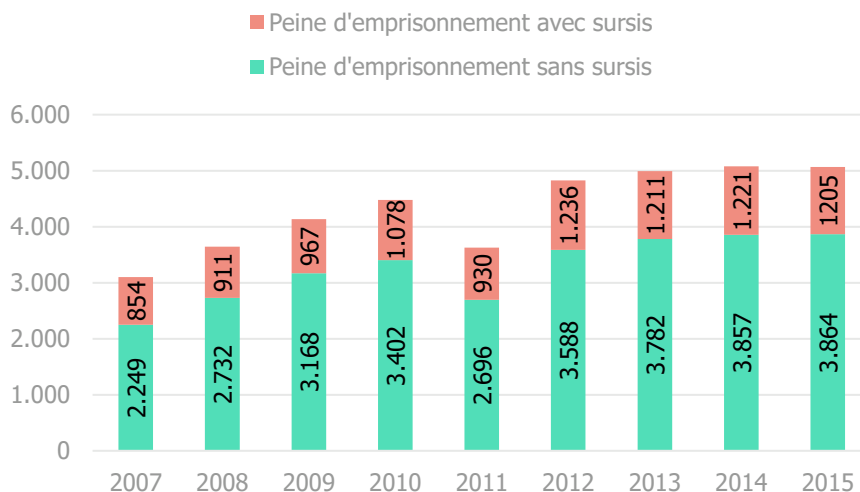
⁶ Ils peuvent être consultés dans la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

- Dans un certain nombre de cas, le juge de police peut imposer une déchéance du droit de conduire. La réintégration dans le droit de conduire peut être conditionnée à la réussite d'un examen théorique, pratique, médical et/ou psychologique.
- Installation de l'éthylotest antidémarrage

Depuis 2016, le Service d'appui du Collège des cours et tribunaux ne publie plus de chiffres de condamnations du fait qu'ils sont également publiés par (et relèvent de la compétence du) le service de la Politique criminelle du SPF Justice. Toutefois, nous n'avons pas encore pu recevoir de chiffres par le biais de ce service. De ce fait, nous disposons pour la plupart des graphiques ci-dessous uniquement de données jusqu'en 2015.

La **Figure 30** présente l'évolution du nombre de peines d'emprisonnement prononcées. Nous faisons une distinction entre la peine d'emprisonnement sans sursis et la peine d'emprisonnement avec sursis (total ou partiel). Cette dernière signifie que l'exécution de la peine est reportée.

Figure 30. Évolution du nombre de peines d'emprisonnement prononcées sans sursis et avec sursis (2007-2015)



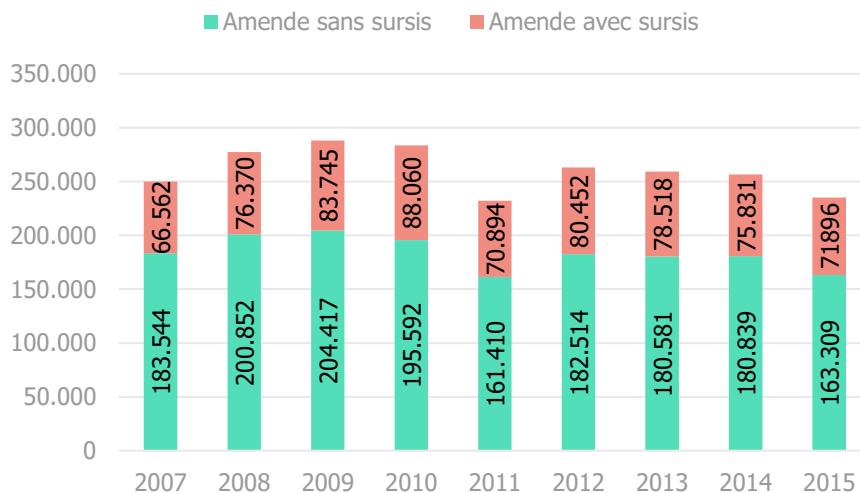
Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service public fédéral Justice, infographie institut Vias

Le nombre de peines d'emprisonnement prononcées sans sursis et avec sursis est stable depuis 2012. Avant cette période, nous constatons une légère augmentation du nombre de peines d'emprisonnement, de 3 103 (2 249 sans et 854 avec sursis) à 4 480 (3 402 sans et 1 078 avec sursis).

La

Figure 31 présente l'évolution par rapport aux peines d'emprisonnement prononcées. Dans ce graphique, nous faisons également une distinction entre peine de travail sans sursis et peine de travail avec sursis (total ou partiel).

Figure 31. Évolution du nombre de peines de travail prononcées avec ou sans sursis (2007-2015)

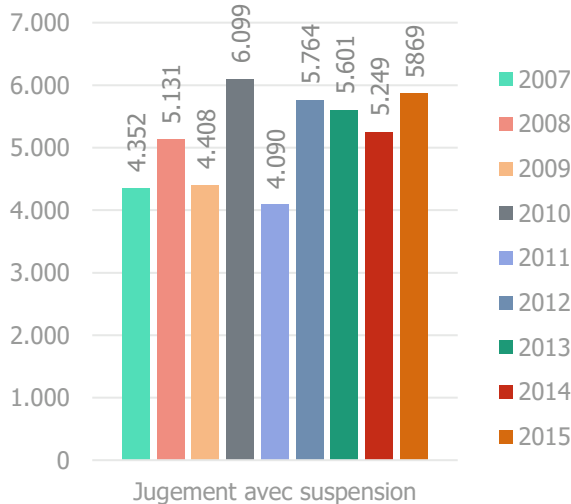


Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service public fédéral Justice, infographie institut Vias

Après une légère baisse du nombre de peines de travail sur la période 2007-2009, on relève une augmentation au cours des dernières années. Cette augmentation concerne uniquement les peines de travail prononcées sans sursis. Le nombre de peines de travail sans sursis a chuté fortement depuis 2010. Cette année-là, 994 peines de travail avec sursis ont encore été prononcées et en 2015, il ne s’agissait plus que de 5 peines de travail avec sursis.

Il arrive quelquefois que le juge de police se prononce sur la question de la culpabilité, mais n’impose pas de peine. C’est ce que nous appelons le jugement avec suspension. L’évolution en est présentée en **Figure 32**.

Figure 32. Évolution du nombre de jugements avec suspension (2007-2015)

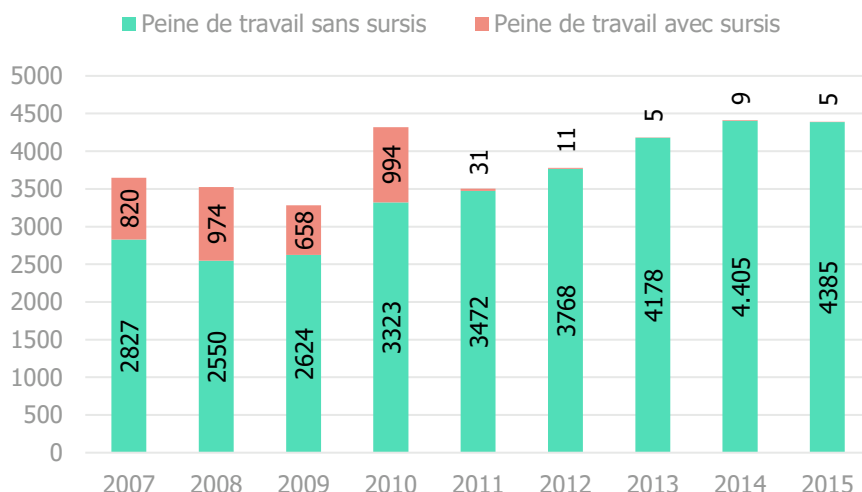


Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service public fédéral Justice, infographie institut Vias

Le nombre de jugements avec suspension fluctue fortement au fil des années. Nous constatons en 2015 une augmentation du nombre de jugements par rapport à 2007, mais nous constatons également une baisse du nombre de jugements en 2009 et à nouveau en 2011.

La **Figure 33** présente l’évolution du nombre d’amendes. Le juge de police peut également imposer cette peine avec ou sans sursis (total ou partiel). Il s’agit en l’occurrence d’amendes qui sont infligées par le juge de police, donc pas d’une perception immédiate ou d’un arrangement à l’amiable (imposés par le parquet).

Figure 33. Évolution du nombre d’amendes sans sursis et avec sursis (2007-2015)



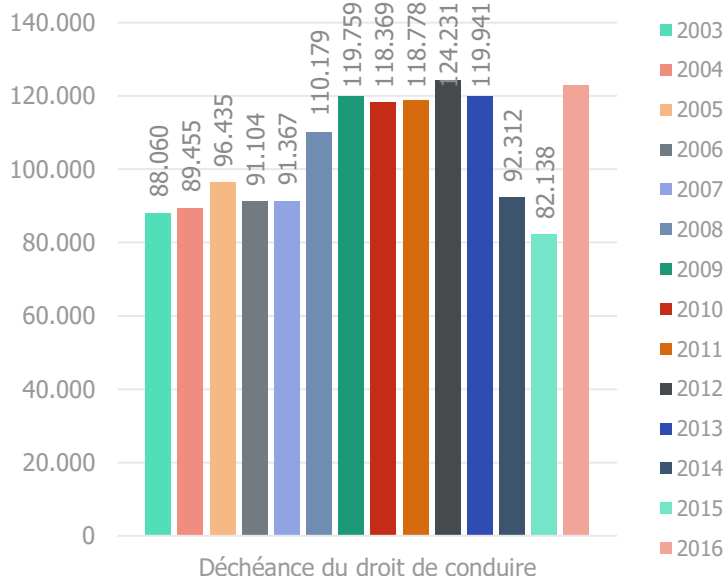
Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service public fédéral Justice, infographie institut Vias

À la suite d’une augmentation du nombre d’amendes en 2008 et 2009, le nombre a chuté à environ 235 000 jugements en 2015. Nous relevons également une baisse tant pour l’amende avec sursis que pour l’amende sans sursis.

La déchéance du droit de conduire est une peine qui peut également être imposée aux contrevenants routiers. L’évolution de cette peine est présentée en

Figure 34. Ce graphique indique l’évolution depuis 2003, du fait que la peine d’emprisonnement est remplacée, depuis la loi du 7 février 2003, par la déchéance du droit de conduire dans la plupart des cas.

Figure 34. Évolution du nombre de déchéances du droit de conduire (2003-2016)



Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service public fédéral Justice, infographie institut Vias

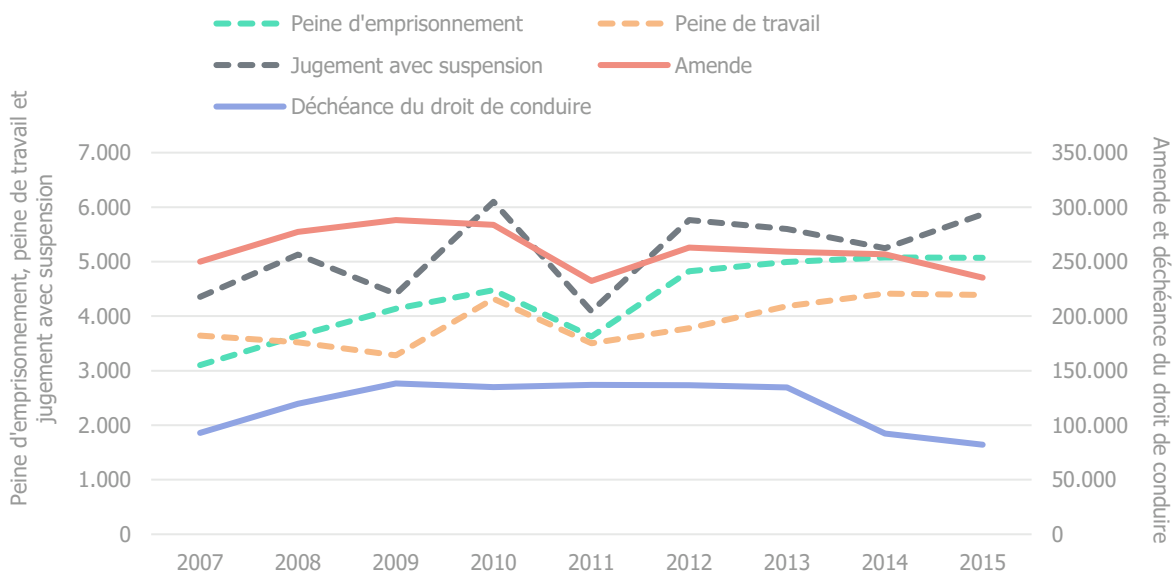
À partir de 2003, on constate une légère hausse des déchéances du droit de conduire, mais ce n’est qu’en 2008 que l’on relève pour la première fois une forte augmentation. Cette augmentation perdure jusqu’en 2009, puis le nombre de jugements se stabilise. Au cours des dernières années pour lesquelles nous disposons de données, nous constatons une nouvelle diminution du nombre de déchéances du droit de conduire, jusqu’à environ 80 000 jugements en 2015. En 2016, on relève à nouveau une recrudescence, jusqu’à plus de 120 000 jugements.

Avec la loi du 9 mars 2014, entrée en vigueur en janvier 2015, un certain nombre d’adaptations radicales ont été apportées au Code de la route. Depuis, la récidive est abordée avec davantage de fermeté. À chaque nouvelle

infraction dans un délai de 3 ans après une condamnation, la peine est plus lourde. Une nouvelle infraction induit une interdiction de conduire d’au moins 3 mois. En cas de deuxième récidive dans les 3 ans, il s’agit d’une interdiction de conduire d’au moins 6 mois et en cas de troisième récidive, d’une interdiction de conduire d’au moins 9 mois. Le contrevenant doit à chaque fois réussir les quatre examens de réhabilitation (l’examen de conduite théorique et pratique ainsi qu’un examen médical et psychologique) pour pouvoir récupérer son permis de conduire.

La **Figure 35** présente l’évolution des nombres de peines d’emprisonnement, d’amendes, de peines de travail, de déchéances du droit de conduire et de jugements avec suspension. L’axe de gauche présente la répartition d’échelle pour la peine d’emprisonnement, la peine de travail et le jugement avec suspension (lignes représentées en pointillé). L’axe de droite présente la répartition d’échelle pour l’amende et la déchéance du droit de conduire (lignes pleines).

Figure 35. Évolution du nombre de peines prononcées (2007 – 2015)



Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service public fédéral Justice

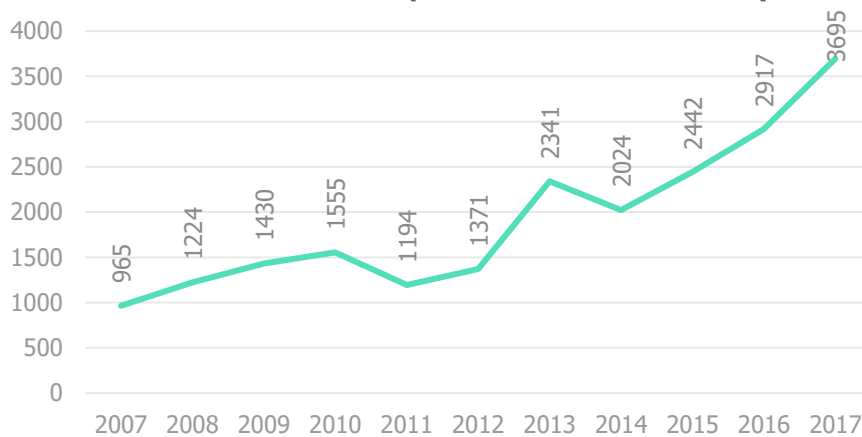
Il apparaît nettement qu’un certain nombre de peines ont été prononcées plus souvent en 2015 qu’en 2007. Pour le jugement avec suspension (ligne noire), on constate une irrégularité, qui se traduit par une augmentation nette lorsque l’on compare 2007 et 2015. Pour la peine d’emprisonnement (ligne verte) et la peine de travail (ligne orange), on constate également une augmentation entre 2007 et 2015. En revanche, le nombre d’amendes chute entre 2007 et 2015. Les déchéances du droit de conduire (ligne bleue) augmentent dans un premier temps, pour diminuer progressivement.

5.3 DOSSIERS DE PROBATION

Nous présentons ici l’évolution du nombre de dossiers de probation, au total et par motif de renvoi.

Les chiffres ont uniquement trait aux formations organisées par le Driver Improvement de l’institut Vias. Comme indiqué précédemment, un contrevenant routier peut se voir imposer un projet didactique tant par le parquet que le tribunal. Dans le cadre de la probation, le juge de police peut aussi proposer que le condamné suive une formation à l’institut Vias. La part de l’institut Vias dans les dossiers de probation s’élevait à 81% en 2013 (au niveau national).

Figure 36. Évolution du nombre de dossiers de probation à l'institut Vias (2003-2016)



Source : Institut Vias, Driver Improvement

La

Figure 36 présente l'évolution du nombre de dossiers de probation reçus par l'institut Vias. Depuis 2003, le nombre de dossiers de probation au service Driver Improvement a quadruplé. En 2016, on recensait près de 3 000 dossiers de probation contre près de 4 000 dossiers en 2017.

En ce qui concerne le renvoi dans le cadre d'une probation, la majorité des dossiers, soit 2 318, proviennent également du ressort de Liège. Le ressort de Mons comptait 87 renvois en 2017. En Flandre, tant le ressort d'Anvers (466 fichiers) que le ressort de Gand (328 renvois) procèdent souvent à des renvois. Le ressort de Bruxelles totalisait 158 renvois en 2017.

La **Figure 37** explique le motif du renvoi au service Driver Improvement de l'institut Vias (dans le cadre d'une probation). La répartition d'échelle des données présente d'importants écarts. C'est la raison pour laquelle trois graphiques différents ont été réalisés.

Figure 37. Évolution du nombre de dossiers de probation reçus par l’institut Vias par motif de renvoi (2007-2016)

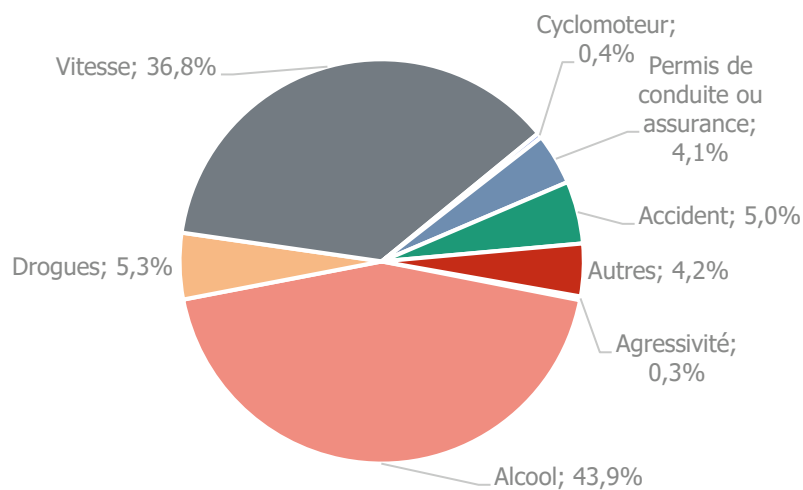


Source : Institut Vias, Driver Improvement

Les formations portant sur la conduite sous l’influence de l’alcool et la vitesse sont les plus demandées. Pour les deux modules, nous constatons également une augmentation au fil des ans. En 2017, 1 359 personnes ont suivi une formation sur la vitesse et 1 623 personnes, une formation sur la conduite sous l’influence de l’alcool.

D’autres thèmes sont moins demandés. Pour la formation relative au permis de conduire ou à l’assurance, la formation relative à l’accident ou la formation relative à la conduite sous l’influence de drogues, on enregistre quelque 150 dossiers. En 2017, la formation relative à la conduite sous l’influence de drogue a été suivie par quelque 200 personnes.

La figure ci-dessous présente la répartition des motifs de renvoi en 2017. De cette façon, il nous est possible de vérifier les formations les plus souvent concernées par les renvois.

Figure 38. Dossiers de probation à l'institut Vias par motif de renvoi, 2017

Source : Institut Vias, Driver Improvement

En 2017, c'est la formation relative à l'alcool qui enregistrait la plus grande part avec 43%. On relève également de nombreux renvois vers la formation sur la vitesse dont la part était de 36% en 2017. Les formations sur les drogues et l'accident enregistrent toutes deux une part de 5%. Les autres formations sont, en pourcentage, beaucoup moins suivies.

TERMINOLOGIE EMPLOYEE

Test d'haleine

Un test d'haleine détecte les traces d'alcool dans l'air expiré. Le conducteur doit souffler pendant quelques secondes dans l'embout du testeur d'haleine. Le résultat apparaît à l'écran quelques secondes plus tard : S (safe), A (alerte) ou P (positif). Si le résultat du test d'haleine est A ou P, on procède alors à une analyse de l'haleine pour déterminer l'alcoolémie exacte.

Mesure d'attitudes

Tous les trois ans, l'institut Vias organise des mesures d'attitudes au cours desquelles le comportement autorapporté des usagers de la route et leurs avis à l'égard de différents aspects de sécurité routière sont analysés.

Médiation pénale

Lors d'une médiation pénale, le procureur du Roi essaie de régler le conflit sans l'intervention du tribunal de police. Si l'auteur respecte les mesures établies, il ne sera pas poursuivi. Dans ce cadre, l'une des possibilités s'offrant à lui est le suivi d'une formation organisée par l'équipe Driver Improvement de l'institut Vias.⁷

Accusés

Le nombre de personnes qui ont été soupçonnées de la commission d'une infraction routière.

IBSR

Institut belge pour la Sécurité routière

Citation

Convocation officielle à comparaître en justice, dans le cas présent devant le tribunal de police.

Dark Number

Terme utilisé pour désigner la criminalité non enregistrée. La criminalité enregistrée ne représente qu'une partie de l'ensemble de la criminalité, étant donné que toutes les infractions et délits ne sont pas constatés par la police.

Amende

L'amende est la peine « classique » après une infraction routière, prononcée par le juge de police. Le juge de police peut définir librement le montant, en tenant compte ou non des circonstances atténuantes, tout en respectant les marges des montants minimum et maximum prévus par la loi. Il peut également assortir la peine d'un sursis total ou partiel.

Peine d'emprisonnement

Le juge de police peut infliger une peine d'emprisonnement à un condamné. Toutefois, depuis la loi du 7 février 2003, la peine d'emprisonnement est remplacée dans la plupart des cas par la déchéance du droit de conduire. La peine d'emprisonnement reste d'application pour le délit de fuite, l'empêchement de constatations d'infractions, la conduite sans assurance, la conduite en dépit d'un retrait immédiat du permis de conduire ou durant une période de déchéance du droit de conduire, les infractions avec lésions corporelles et les cas graves de récidive.

Confiscation d'un véhicule

Le procureur du Roi peut ordonner la confiscation d'un véhicule si le conducteur n'a aucun document d'assurance valide à bord de son véhicule et s'il y a une forte présomption de défaut d'assurance.

⁷http://justitie.belgium.be/nl/themas_en_dossiers/justitiehuzen/verdachte_misdrijf/u_bent_nog_niet_veroordeeld/bemiddeling_in_strafzaken/#1

Nouvelles affaires traitées par le parquet de police

Procès-verbaux (PV) initiaux ou tout autre première notification au parquet de police enregistrés dans le programme informatique national Mammouth (MaCH). Les procès-verbaux consécutifs ne sont donc pas pris en compte.

Risque objectif d'être pris

Probabilité effective d'être contrôlé par la police lors d'un trajet en voiture

Retrait immédiat du permis de conduire

Dans un certain nombre de cas établis par la loi, le procureur du Roi (parquet de police) peut décider de procéder au retrait immédiat du permis de conduire d'un contrevenant routier. Il s'agit d'une mesure de sécurité visant à écarter de la circulation les conducteurs à risque.

Infractions du premier degré

Les infractions du premier degré sont toutes les infractions n'appartenant pas aux autres catégories (sauf les infractions en matière de vitesse, de conduite sous influence et de permis de conduire).

Infractions du deuxième degré

Les infractions du deuxième degré sont celles qui mettent indirectement en danger la sécurité des personnes. La liste complète est reprise à l'article 2 de l'Arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière.

Exemples : ne pas être en mesure d'effectuer toutes les manœuvres incombant au conducteur, ne pas céder le passage aux véhicules sur rails, ne pas céder la priorité à un conducteur qui vient de droite, ne pas céder la priorité aux autres usagers lors d'une manœuvre, etc.

Infractions du troisième degré

Les infractions du troisième degré sont celles qui mettent directement en danger la sécurité des personnes. La liste complète est reprise à l'article 3 de l'Arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière.

Exemples : ne pas obtempérer immédiatement aux injonctions d'un agent qualifié, dépasser par la gauche quand le conducteur ne peut apercevoir les usagers venant en sens inverse à une distance suffisante pour effectuer le dépassement sans risque d'accident, ne pas transporter les enfants de moins de 18 ans et de moins de 135 cm dans un dispositif de retenue pour enfants adapté, etc.

Infractions du quatrième degré

Les infractions du quatrième degré mettent directement en danger la sécurité des personnes et mènent, presque irrémédiablement, à des dommages physiques en cas d'accident. La liste complète est reprise à l'article 4 de l'Arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière.

Exemples : inciter ou provoquer un conducteur à circuler à une vitesse excessive, faire demi-tour sur une autoroute ou une route pour automobiles, stationner ou garer un véhicule sur un passage à niveau, etc.

Risque d'être pris

Probabilité d'être attrapé pour avoir commis un délit (= infraction + manquement + crime).

Services de police

En Belgique, nous faisons une distinction entre la police fédérale et la police locale. Ensemble, elles forment la police intégrée. Les services de police ont pour objectif de « contribuer à la sécurité et à la qualité de vie de la population ».

Les services de police sont chargés du développement des activités policières visant à assurer un trafic sûr et fluide sur toutes les routes. La cellule politique criminelle en matière de circulation routière se charge, quant à elle, de la mise en œuvre de la politique de répression criminelle.⁸

⁸ <http://www.lokalepolitie.be/5418/verkeer-en-mobiliteit.html>

Parquet de police

Le parquet de police se charge de la détection et de la poursuite des infractions. Il s'agit des délits passibles d'une peine d'emprisonnement d'un à sept jours et/ou d'une amende d'1 à 25 euros. En outre, un certain nombre de questions spécifiques relèvent de la compétence du parquet de police, comme la loi sur la circulation, le Code de la route et les lois connexes. La majeure partie des dossiers traités par le parquet de police sont des dossiers de circulation routière. Il s'agit de dossiers d'accidents et d'infractions routières.

Jusqu'à la réforme de 2013, la Belgique comptait 27 arrondissements judiciaires et donc 27 parquets de police. Un accord a été conclu le 17 avril 2012 en vue de réformer les arrondissements judiciaires. Ce nouveau règlement est entré en vigueur le 1er avril 2014. Le nombre d'arrondissements a été rabaissé à 12.

Tribunal de police

Le tribunal de police est un tribunal pénal qui prononce des jugements, entre autres, sur des infractions au Code de la route.⁹ On dénombre 15 tribunaux de police : Anvers, Hasselt, Bruxelles néerlandophone, Bruxelles francophone, Vilvorde, Hal, Louvain, Nivelles, Gand, Bruges, Liège, Eupen, Arlon, Namur, Mons et Charleroi. Chaque tribunal de police compte différents départements.

Probation

Le juge peut contraindre un condamné à respecter certaines conditions durant un délai déterminé. Cela peut uniquement se faire dans le cadre d'une suspension du jugement ou d'un sursis de mise en application d'une peine. Le délai de probation est d'1 an minimum et de 5 ans maximum.

Procès-verbal

Un procès-verbal est un document rédigé par la police. Il reprend tous les constatations, indices et déclarations effectuées dans le cadre d'un délit.¹⁰

Proposition de perception immédiate

La proposition de perception immédiate est établie après qu'une infraction routière ait été constatée par la police. Cette proposition reprend le montant de la perception immédiate ou l'amende que le contrevenant doit payer. Après paiement de l'amende, le dossier est clôturé.

Procès-verbal d'avertissement

Il est établi pour une infraction mineure et intentionnelle et fixe un délai dans lequel le contrevenant doit se mettre en règle.

Procureur du Roi

Le procureur du Roi est un magistrat du ministère public. Il est à la tête du parquet et est assisté par divers substituts. Quand une affaire est portée devant le juge de police, il exige l'application de la loi pénale et veille à ce que les peines prononcées soient exécutées.

Classement sans suite

Un classement sans suite est la décision prise par le ministère public de ne pas poursuivre une infraction pénale. Plusieurs motifs peuvent justifier l'absence de poursuite. Elles sont expliquées dans le tableau ci-dessous.

Motif de classement sans suite	Explication
Autres priorités en matière de politique de poursuites	Le parquet de police détermine le type de délits qui remporte la priorité et les délits qu'il souhaite donc aborder en priorité. Les affaires peuvent donc être classées sans suite pour « Autres priorités ».
Capacité d'enquête insuffisante	Les services de police disposent d'un effectif insuffisant pour enquêter sur un délit
Répercussion sociale limitée	Un « code résiduel » utilisé si les autres codes ne couvrent pas la charge.
Conséquences disproportionnées des poursuites pénales - trouble social	Un « code résiduel » utilisé si les autres codes ne couvrent pas la charge.
Auteur inconnu	On ignore l'identité du contrevenant.
Situation régularisée	Un « code résiduel » utilisé si les autres codes ne couvrent pas la charge.

⁹ <https://www.rechtbanken-tribunaux.be/fr/tribunaux-cours/tribunal-de-police>

¹⁰ <http://www.lokalepolitie.be/5368/politie-abc/187-proces-verbaal.html>

Charges insuffisantes	Il n'y a pas suffisamment de preuves pour entreprendre d'autres mesures dans le dossier.
Absence d'infraction	Aucune infraction n'a été commise.
Faits occasionnels liés à des circonstances spécifiques	Un « code résiduel » utilisé si les autres codes ne couvrent pas la charge.
Prescription	L'action en justice n'est plus exécutoire passé un certain délai.
Dépassement du délai raisonnable pour l'exercice des poursuites	Le dépassement du délai raisonnable, qui commence à courir à partir des poursuites, peut avoir pour conséquence que la preuve soit affectée par le long délai, de sorte que le juge ne puisse plus se prononcer sur la culpabilité.
Absence de motif	Un « code résiduel » utilisé si les autres codes ne couvrent pas la charge.
Transmission au fonctionnaire chargé d'infliger l'amende administrative	Par exemple, le dossier est transféré au fonctionnaire SAC qui peut ensuite infliger une amende SAC.
Indemnisation de la victime	La victime a déjà été indemnisée pour le préjudice subi.
Préjudice peu important	Les dommages sont très restreints.
Décès de l'auteur	L'auteur du délit est décédé.
Cause d'excuse absolutoire	Une cause d'excuse est un motif prévu légalement induisant, à l'évaluation de la peine, une abolition totale de cette peine. Un exemple est le vol entre membres d'une même famille.
Signalement de l'auteur	Mention de l'audition, dossier pas assez solide
Immunité	L'immunité est une protection réglementée dans le droit international contre les poursuites de diplomates, de chefs d'État étrangers, de chefs de gouvernement, de ministres des Affaires étrangères, pendant la période où ils exercent cette fonction, et par extension, de certains fonctionnaires d'organisations internationales.
Probation prétorienne	Une forme spécifique de probation. À ce classement sans suite sont assorties certaines conditions auxquelles la personne concernée doit se conformer. Cette mesure vise en particulier à mettre la personne concernée sur la bonne voie, sans les éventuelles conséquences de désocialisation d'une peine d'emprisonnement ou d'une amende
Attitude de la victime	Est prononcée de la même façon dans les dossiers de circulation routière
Absence d'antécédents	Les faits sont prouvés, mais il n'existe aucun fait antérieur dans le casier judiciaire. L'affaire est alors classée sans suite.
Jeunesse de l'auteur	À partir de 16 ans, ce code n'apparaît pas souvent dans la circulation.
Incompétence des organes de poursuite et des juridictions nationales	Renvoi devant une juridiction supérieure
Infraction à caractère relationnel	Délit au sein d'une relation
Autorité de la chose jugée	S'applique généralement dans le cadre d'un jugement qui est déjà irrévocable, n'apparaît pas souvent dans la circulation.
Désistement de plainte	La demande d'une personne lésée auprès du ministère public de ne pas suivre pénalement l'accusé du fait que ce dernier a entièrement indemnisé la personne lésée.
Absence de plainte	La partie lésée n'introduit aucune plainte.
Amnistie	Le caractère punissable de certains actes est retiré de sorte que ces actes ne sont jamais considérés comme avoir un jour été un délit.

Risque de sanction

Risque de se voir infliger une sanction après avoir commis une infraction

Risque subjectif d'être pris

Risque perçu par les usagers de la route d'être contrôlés par la police durant un trajet en voiture.

Risque subjectif de sanction

Il s'agit du risque perçu par les usagers de la route de se faire sanctionner après constatation d'une infraction routière.

Exigences techniques

Exigences techniques auxquelles doivent répondre les véhicules, leurs remorques, leurs éléments et leurs accessoires de sécurité.

Exemples : feux défectueux, clignotant défectueux, absence de rétroviseur du côté du conducteur (ou rétroviseur défectueux), etc.

Jugement avec suspension

Le juge de police reconnaît un inculpé coupable, mais reporte le prononcé de la peine. Certaines conditions sont imposées à l'inculpé. Si le condamné respecte ces conditions pendant la période de probation et ne commet pas de nouveaux faits, aucune peine ne sera prononcée contre lui.

Procès-verbal simplifié

Un procès-verbal simplifié est un procès-verbal reprenant les éléments matériels d'une infraction mineure ou dont l'auteur n'est pas connu. Ces dossiers sont conservés exclusivement sur support électronique et sont transmis au procureur du Roi par le biais d'une liste mensuelle.

Politique criminelle en matière de circulation routière

Ensemble des mesures et des moyens servant à faire respecter les règles de la circulation et à empêcher qu'elles soient enfreintes. Ces mesures concernent la surveillance du trafic (police), les poursuites (parquet) et les sanctions (tribunal).

Infractions routières

Le Code pénal belge fait la distinction entre trois types de délits : les contraventions, les délits et les crimes. Les contraventions sont les crimes les moins graves. Une infraction routière est le non-respect du Code de la route.

Condamnés

Inculpés qui ont été condamnés par le juge de police.

Extinction de l'action publique par le paiement d'une somme d'argent

L'extinction de l'action publique par le paiement d'une somme d'argent, ou EAPS en abrégé, est une transaction à l'amiable proposée au contrevenant par le parquet. En cas de paiement de l'amende proposée, le dossier est clôturé.

Déchéance du droit de conduire

Les conducteurs qui doivent comparaître devant le juge de police peuvent, dans certains cas, être condamnés à une déchéance du droit de conduire. Les infractions qui entrent en ligne de compte sont notamment les suivantes : conduite sous l'influence de l'alcool, conduite sous l'influence de drogues, dépassement de la vitesse maximale autorisée, récidive dans les 3 ans, conduite d'un véhicule sans permis (valide), ne pas répondre aux exigences physiques, délit de fuite, ne pas respecter les injonctions d'une personne qualifiée, conduire en cas de déchéance, etc.

Le juge peut ou doit faire dépendre la réintégration dans le droit de conduire de la réussite d'un ou de plusieurs « examens ». Il peut s'agir d'un examen théorique, pratique, psychologique et/ou médical.

Acquittés

Inculpés qui ont été acquittés par le juge de police. Cela signifie que le juge ne les déclare pas coupables d'un délit pour lequel ils ont été appelés à comparaître devant le tribunal.

Peine de travail

Peine autonome en matière pénale et policière. Une peine de travail consiste en un travail non rémunéré dans une institution non commerciale et dure de 20 à 300 heures.

Amendes autodéclarées

Le comportement autodéclaré est issu des enquêtes au cours desquelles un échantillon représentatif de la population des conducteurs est interrogé sur la fréquence d'un comportement déterminé. Il s'agit dans ce cas du nombre d'amendes que les répondants ont dû, d'après leurs dires, payer dans un délai fixé.

Classement sans suite

Il arrive parfois que le parquet décide de classer un dossier sans suite. Le suspect éventuel n'est ainsi plus poursuivi. Pour prendre cette décision, une motivation spécifique doit être invoquée. Quelques exemples : l'auteur est inconnu, l'auteur est décédé, il y a d'autres priorités dans la politique de poursuites, le délit a des retombées limitées sur la société, etc.

Infractions graves avant la loi Landuyt

Avant 2003, il était uniquement question d'infractions ordinaires et des trois catégories d'infractions graves (Loi Durant). Avec la Loi Landuyt, la législation a été rendue plus logique en ne parlant plus d'infractions ordinaires ou graves, mais en les classant selon leur gravité. On a introduit les quatre degrés de gravité (1^o, 2^o, 3^o et 4^o).

Un certain nombre d'infractions relèvent toujours de la réglementation de la Loi Durant. Exemples : dépasser par la gauche un conducteur indiquant vouloir tourner à gauche, mettre un piéton en danger, franchir une bande blanche continue entre des bandes de circulation, brûler un feu rouge ou un feu orange-jaune fixe, etc.

SOURCES DE DONNEES

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur la source et la méthodologie de collecte des différentes données présentées dans cette publication. Lorsque les données ont fait l'objet d'une publication, les références de celle-ci sont mentionnées. Un lien renvoie, le cas échéant, vers la page internet contenant cette publication ou d'éventuelles données brutes. Enfin, le nom de l'organisme producteur est précisé, afin de permettre de le contacter pour toute question ou demande de données supplémentaires. En cas de questions sur la méthodologie ou la façon d'interpréter les données présentées, il est conseillé de consulter les différentes références mentionnées ou de prendre contact avec l'organisme ayant produit les données.

Tableau 3. Sources des données utilisées dans ce rapport

Source	Type de données	Description	Méthode de collecte	Période et portée	Organisation et référence la plus récente
institut Vias, Mesure nationale d'attitudes 2012	<p>Comportement autorapporté et attitudes</p> <p>concernant</p> <ul style="list-style-type: none"> • la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues • la vitesse et l'excès de vitesse • le port de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants • la fatigue et la distraction par l'utilisation du GSM • La politique criminelle et les mesures 	Comportement autorapporté, avis et attitudes concernant différents comportements à risque dans la circulation par les conducteurs de voitures et de camionnettes qui sont domiciliés en Belgique et ont effectué au moins 1500 km au cours des 6 derniers mois, selon l'âge, le sexe et la région	1 540 entretiens personnels	<ul style="list-style-type: none"> - À partir de 2003 - Belgique - Tous les trois ans - Plus récente : 2012 	<p>Institut belge pour la Sécurité routière</p> <p>Meesmann & Schoeters (2016). Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ? Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière de l'INSTITUT VIAS (2015). Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière</p> <p>https://www.bivv.be/publications/Hoe%20kijken%20autobestuurders%20naar%20verkeersveiligheid/Quel%20regard%20les%20automobilistes%20portent-ils%20sur%20la%20s%C3%A9curit%C3%A9%20routi%C3%A8re.pdf</p>
Institut Vias, Driver Improvement	<p>Caractéristiques des personnes qui suivent une formation auprès du service Driver Improvement de l'institut Vias</p>	Caractéristiques personnelles et caractéristiques des faits commis pour lesquels le candidat est renvoyé	Base de données interne	<ul style="list-style-type: none"> - À partir de 2003 - Belgique 	Institut Vias – Driver Improvement
Police fédérale - DGR/DRI/BIPOL	<p>Constatactions pour des</p>	Le nombre d'infractions routières concernant la vitesse, l'alcool, les	Base de données interne	<ul style="list-style-type: none"> - À partir de 2007 - Belgique - Annuellement 	Police fédérale - DGR/DRI/BIPOL

	infractions déterminées	drogues, le port de la ceinture et l'usage du GSM enregistrées par la police locale et fédérale			
Service Public Fédéral Finances	Fonctionnement du Service Public Fédéral Finances	Variables clés macroéconomiques et indicateurs conjoncturels, statistiques relatives aux recettes fiscales perçues par le pouvoir fédéral belge, statistiques relatives aux dépenses du pouvoir fédéral belge, l'état des finances publiques et le financement, statistiques des finances de l'ensemble des administrations publiques	Base de données interne	<ul style="list-style-type: none"> - À partir de 1990 - Belgique - Annuellement 	Service public fédéral Finances http://docufin.fgov.be/intersalgnl/thema/stat/Stat.htm
Service public fédéral Justice – Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail	Fonctionnement du ministère public, des cours et des tribunaux	Le Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail (VBSW) développe et publie des statistiques d'activités des cours et tribunaux. En outre, il développe et publie la mesure de la charge de travail pour les cours d'appel et les tribunaux du travail.	Base de données interne	<ul style="list-style-type: none"> - À partir de 1999 - Belgique - Annuellement 	Service public fédéral Finances – Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail (2013). <i>Les statistiques annuelles des cours et tribunaux. Données 2013. Tribunaux de police.</i> http://justitie.belgium.be/nl/binaries/Pub%20PRTP%202013_NL_v20141027_tcm265-244096.pdf Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail (2012). <i>Les statistiques annuelles des cours et tribunaux. Données 2012. Parquets de police.</i> http://justitie.belgium.be/nl/binaries/PubpolitieparketNL2012_tcm265-232184.pdf
Police fédérale – Banque de données Nationale Générale (BNG)	Information policière	La Banque de données Nationale Générale est l'ensemble des systèmes d'information de la police intégrée et est destinée à soutenir les missions judiciaires et administratives de la police. Toutes les informations policières	Base de données interne	<ul style="list-style-type: none"> - Période dépendante de la variable - Belgique 	Police fédérale – Service Informations Policières

		relatives aux personnes, aux véhicules, aux endroits, etc.			
--	--	--	--	--	--

REFERENCES

- ETSC (2016). How traffic law enforcement can contribute to safer roads. PIN Flash Report 31. June 2016. Retrieved from https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN_FLASH31_Final-1.pdf on October 1th 2018
- Police fédérale (2016) Plan national de sécurité 2016-2019 Aller ensemble à l'essentiel. Retrieved from <https://www.politie.be/5998/sites/default/files/downloads/NVP2016-2019.pdf> on September 28th 2018
- Lequeux Q. (2016). *Quid du respect du port de la ceinture de sécurité ? Résultats de la mesure de comportement ceinture 2015* Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière
- Meesmann, U., & Schoeters, A. (2016). Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ? Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière de l'institut VIAS (2015). Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière
- Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H., & Van den Berghe, W. (2019). Do we care about road safety? Key findings from the ESRA1 project in 38 countries. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: institut Vias.
- Pelssers, B. (2017). *Dark number et la relation entre les infractions de la circulation et les sanctions. Une estimation de la criminalité routière effective (rapport interne)*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière
- 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*. Brussels, Belgium: Institut Vias – Centre des connaissances Sécurité Routière
- SWOV (2016). *Politietoezicht in het verkeer. SWOV-factsheet, juni 2016*. Den Haag, Nederland: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Acteur clé dans la collecte et l'analyse de données relatives à la sécurité routière, l'institut Vias publie tous les ans (à partir de 2015) un ensemble de rapports statistiques destinés à fournir une image chiffrée de la sécurité routière en Belgique. Six rapports composent cette série, s'intéressant chacun à un domaine particulier de la sécurité routière : accidents, victimes, comportement, compétence de conduite, technologie et politique criminelle. En regroupant les données les plus récentes et les plus pertinentes provenant de différentes sources, ces rapports fournissent ainsi un aperçu des phénomènes de sécurité routière en Belgique. Ces rapports statistiques viennent en complément des différentes publications de l'institut Vias comme la brochure « Indicateurs-clés de la sécurité routière », les baromètres trimestriels de la sécurité routière, les dossiers thématiques, ou encore les rapports de recherche plus spécifiques.