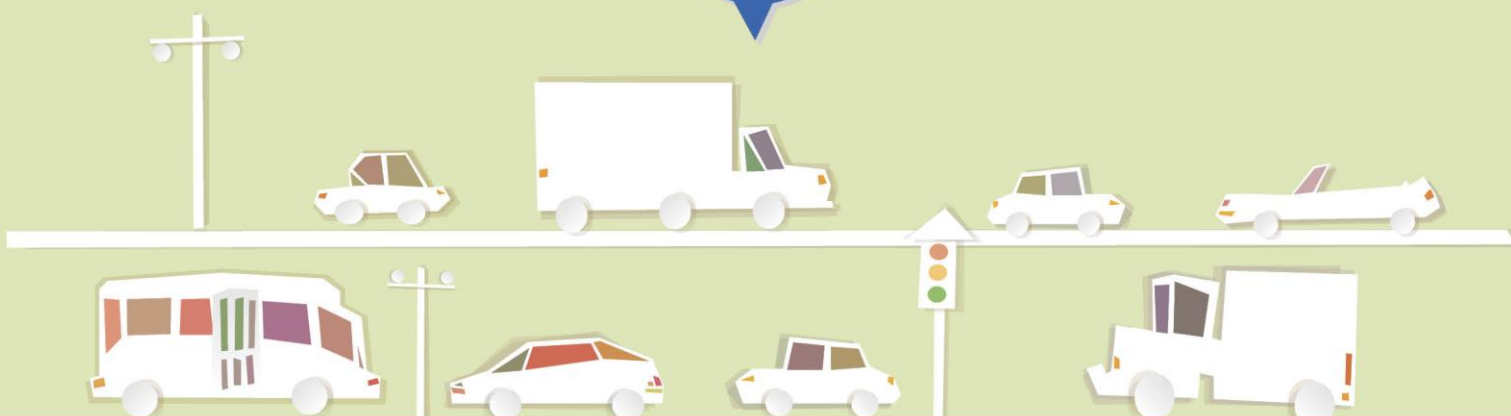


DOSSIER THÉMATIQUE N° 3

MISE EN APPLICATION DU CODE DE LA ROUTE



Mise en application du code de la route

Dossier thématique Sécurité routière n° 3 (2015)

D/2015/0779/47

Auteurs : Myriam Adriaensen, Ludo Kluppels et Charles Goldenbeld

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 11-05-2015

Veillez-vous référer à ce document de la façon suivante : Adriaensen, M., Kluppels, L., & Goldenbeld, C. (2015) Dossier thématique Sécurité routière n° 3. Mise en application du code de la route. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Dit rapport is ook beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Themadossier Verkeersveiligheid nr. 3. Handhaving van verkeersregels.

Includes an English summary.

INHOUD

Remerciements	4
Résumé	5
Executive summary	6
1 Qu'est-ce que la politique criminelle en matière de circulation ?	7
1.1 Définition	7
1.2 La politique criminelle en matière de circulation comme élément d'un ensemble	7
1.3 Théories relatives à la politique criminelle	7
1.4 La chaîne de la politique criminelle	8
2 Lignes directrices de la politique criminelle en matière de circulation	11
2.1 Des règles connues et acceptées	11
2.2 La prévention prime sur la répression	11
2.3 Un risque objectif de se faire prendre suffisamment élevé	12
2.4 Accroissement simultané du risque subjectif de se faire prendre.	12
2.5 Combinaison avec la communication	12
2.6 Le risque de sanction suit le risque de se faire prendre	14
2.7 Approche méthodique	14
3 Contrôle des comportements les plus risqués	15
3.1 Vitesse	15
3.1.1 Le risque de la vitesse	15
3.1.2 Efficacité du contrôle de la vitesse	15
3.1.3 L'ampleur du problème de la vitesse en Belgique	15
3.1.4 La législation belge	16
3.1.5 Contrôles de vitesse	16
3.2 Port de la ceinture de sécurité et sièges pour enfants	17
3.2.1 Le risque du non-port de la ceinture de sécurité et d'une utilisation inappropriée des dispositifs de retenue pour enfants.	17
3.2.2 L'ampleur du problème de la ceinture en Belgique	17
3.2.3 La législation belge	18
3.2.4 Contrôles du port de la ceinture	18
3.3 La conduite sous l'influence de l'alcool	19
3.3.1 Le risque de la conduite sous l'influence de l'alcool	19
3.3.2 Efficacité des contrôles de l'alcoolémie	19
3.3.3 L'ampleur du problème de la conduite sous l'influence de l'alcool	20
3.3.4 La législation belge	21
3.3.5 Contrôles de l'alcoolémie	22
3.4 Conduite sous influence d'autres drogues	22

3.4.1	Le risque de la conduite sous l'influence de drogues	22
3.4.2	Possibilités de contrôle	23
3.4.3	L'ampleur du problème de la conduite sous influence de drogues en Belgique	23
3.4.4	La législation belge	24
3.4.5	Les contrôles de la conduite sous l'influence de drogues	24
4	Sanctions et mesures à l'encontre des contrevenants	26
4.1	Infractions routières : un vaste éventail d'infractions	26
4.2	Mesures éventuelles du parquet	26
4.2.1	La perception immédiate	26
4.2.2	Retrait immédiat du permis de conduire	27
4.2.3	L'arrangement à l'amiable	27
4.2.4	La médiation pénale	27
4.2.5	Citation à comparaître	27
4.3	Peines et mesures éventuelles émanant du tribunal	28
4.3.1	Amende pécuniaire	28
4.3.2	Peine de prison	28
4.3.3	Peine de travail autonome	28
4.3.4	L'éthylotest antidémarrage	28
4.3.5	L'immobilisation et la confiscation du véhicule	29
4.3.6	Probation	29
4.3.7	La déchéance du droit de conduire	29
4.4	Sanction administrative ou judiciaire ?	30
	Références	31

REMERCIEMENTS

Les auteurs et l'Institut Belge pour la Sécurité Routière aimeraient remercier les personnes et organisations suivantes pour leur précieuse participation à cette étude :

- Charles Goldenbeld, du SWOV Nederland (qui a écrit l'ébauche de ce rapport).
- Le département Bipol de la police fédérale, en particulier Wendy Dewezer, qui a fourni les statistiques reprises dans ce rapport.
- Freya Sloomans et Ellen Opdenakker, qui ont pris en charge la relecture interne au sein de l'IBSR. Cependant, la responsabilité du contenu de ce rapport incombe aux auteurs
- Notre collègue Liesbeth Van Looke, qui a traduit le rapport du néerlandais au français.

RÉSUMÉ

Politique criminelle en matière de circulation

Par « politique criminelle en matière de circulation », il faut entendre l'ensemble du dispositif « les moyens pénaux, la surveillance policière, les procédures de traitement juridique et les sanctions effectives » ayant pour objectif que les usagers de la route se comportent de manière sûre et conforme aux intentions de la loi et de la réglementation. La politique criminelle en matière de circulation fait idéalement partie d'une approche intégrale de la sécurité routière, où les mesures prises dans le domaine des 3 E (Engineering, Education et Enforcement) se complètent ou se renforcent mutuellement. Elle influence essentiellement les infractions routières délibérées. Il est préférable de corriger les erreurs de conduite, les distractions et les bévues par des changements dans l'infrastructure.

D'après la théorie de la dissuasion, la politique criminelle doit principalement son efficacité au fait que le citoyen choisisse de respecter la loi par peur d'être sanctionné. Les risques objectifs et subjectifs de se faire prendre sont les ficelles qu'il faut tirer pour contrôler le comportement des usagers de la route. En ce qui concerne la circulation, ce sont surtout la fréquence, la visibilité et le caractère imprévisible des contrôles routiers qui accroissent le risque subjectif de se faire prendre et, par conséquent, l'effet préventif général et l'effet sur la sécurité de la politique criminelle. La théorie des normes souligne l'importance de l'ancrage des lois et règlements dans le sens de la justice et les normes personnelles des citoyens. Cela signifie qu'un maximum de citoyens doit également être convaincu de l'importance des lois et règlements.

L'efficacité de la surveillance

Des études menées dans plusieurs pays européens et non européens ont montré qu'un niveau élevé de surveillance policière (en augmentant le nombre de contrôles par des agents ou par caméra) améliore le respect des limitations de vitesse, du port obligatoire de la ceinture de sécurité et des taux d'alcoolémie légaux. Un comportement plus sûr dans la circulation réduit également le nombre d'accidents et de victimes.

Toutefois, les résultats obtenus grâce à la surveillance policière ont leurs limites. En effet, en règle générale, les effets de la surveillance policière dépendent fortement du moment et de l'endroit, c'est-à-dire que les usagers de la route modifient leur comportement au moment et à l'endroit où ils prévoient des contrôles, mais retombent dans leur ancien comportement infractionnel à d'autres endroits et moments. Raison de plus pour utiliser la surveillance policière de manière sélective aux moments et aux endroits où le risque est manifestement élevé.

Le contrôle de la circulation doit également s'inscrire dans un objectif global de sécurité routière. C'est pourquoi les contrôles doivent se concentrer d'une part, sur les comportements les plus risqués, comme la vitesse, la conduite sous influence, le port de la ceinture, ... et d'autre part, sur les endroits et situations où ces comportements sont néfastes.

Dès lors, la partie 3 porte sur le contrôle concret de ces comportements à risque en Belgique.

Sanctions en matière de circulation routière

Le point final de la politique criminelle en matière de circulation consiste à imposer une sanction. Les sanctions servent des objectifs différents : la rétorsion, la protection de la société, l'influence du comportement de l'auteur et de tous les citoyens et la compensation de la victime. Nous distinguons deux évolutions dans le droit pénal. D'une part, nous constatons une tendance à régler davantage les infractions routières selon une procédure extrajudiciaire (perceptions immédiates, médiation, arrangements à l'amiable, ...). D'autre part, dans un souci de réparation, on utilise davantage les mesures de formation et les travaux d'intérêt général.

Dans la partie 4, nous dressons une liste de toutes les réactions possibles aux infractions routières que peut avoir la Justice belge.

EXECUTIVE SUMMARY

Under ‘Traffic enforcement we find the complete process of criminal prosecution means, police surveillance, legal handling procedures and recording of offences with the aim of ensuring that road users conform to law and order safely. Traffic enforcement is preferably a part of an integrated approach of traffic safety where measures in the fields of Engineering, Education and Enforcement support or strengthen each other. Traffic enforcement especially influences subconscious traffic violations. Errors, forgetfulness and blunders are better corrected by changes in the infrastructure.

According to the scare-technique-theory enforcement has an effect because the citizen, through fear of punishment, chooses to follow the law. According to this theory the objective and subjective chance-of-getting caught attitude is what needs to be adjusted to restrict the behaviour of road users. Regarding traffic, it is the frequency, visibility and unpredictability of traffic controls which increase the subjective idea of getting caught and with it bring about the general preventative effect and related safety effect of enforcement. The standardized theory emphasises the importance of anchoring the laws and rules in the personal sense of justice and personal norms of citizens. This means that as many citizens as possible must be convinced of the importance of laws and rules.

Effectiveness supervision

Research in different European and non-European countries has shown that an increased level of policing (via more manned checks or more camera controls), has shown that it leads to increased compliance with speed limits, safety belt compliance and legal alcohol limits. Safer traffic behaviour translates into less accidents and victims.

There is a limit to what can be achieved in traffic with policing. The effects of policing are often strongly linked to time and place, i.e., road users change their driving behaviour when controls are expected, but often regress to breaking the law at other times and places. Enough reason to selectively place policing in times and places where risks are demonstrably higher.

Traffic enforcement also needs to be integrated into the general goal of traffic safety. Therefore controls need to focus on risky behaviour on the one hand, such as speed, driving under the influence, safety belt behaviour ... and, on the other hand, places and situations in which these behaviours are pernicious.

In part 3 attention is given how to deal with these risky behaviours in Belgium.

Traffic penalties

The end point of traffic maintenance is imposing a penalty. Punishment serves different goals: reprisals, safety of the society, behavioural influence on the guilty party, behavioural influence on society and compensation for the victim. Within criminal law we see two evolutions. On the one hand we see a tendency to deal with traffic violations in an extrajudicial manner (immediate collection, mediation, amicable settlements ...). On the other hand a more cognitive corrective approach is taken with education and services.

An overview of all possible actions within the Belgian judicial system regarding traffic violations is given in part 4.

1 QU'EST-CE QUE LA POLITIQUE CRIMINELLE EN MATIÈRE DE CIRCULATION ?

1.1 Définition

La politique criminelle en matière de circulation englobe l'ensemble des mesures et moyens visant à imposer le respect du code de la route ou à éviter que le code de la route soit transgressé. Ces mesures sont liées au contrôle de la circulation (au niveau de la police), aux poursuites (au niveau du parquet) et aux sanctions (au niveau du tribunal). Un objectif essentiel de la politique criminelle en matière de circulation est de contribuer à la sécurité routière. Les autres objectifs sont par exemple la contribution à la protection de l'environnement, la lutte contre la criminalité et la sécurité sociale.

Les notions analogues à la politique criminelle en matière de circulation sont la « surveillance policière », « l'attention portée par la police à la circulation » et « la mission de la police en ce qui concerne la circulation ». Nous entendons par la « surveillance policière de la circulation » le contrôle effectif des comportements routiers non réglementaires. La notion de « l'attention portée par la police à la circulation » ou de « mission de la police en ce qui concerne la circulation » va au-delà du contrôle effectif. Elle comprend toute l'attention que la police porte à la circulation, en ce compris les activités d'enregistrement, de conseil, d'éducation et d'information de la police.

1.2 La politique criminelle en matière de circulation comme élément d'un ensemble

La politique criminelle en matière de circulation a pour objectif que les usagers de la route adoptent un comportement plus sûr et est donc un moyen d'influencer le comportement. Nous entendons par « influence du comportement routier » la lutte contre un certain comportement (indésirable) et/ou la promotion d'un nouveau comportement (souhaité) des usagers de la route, avec des moyens techniques, éducatifs/communicationnels et juridiques. L'influence du comportement routier ne passe donc pas seulement par l'information, les affiches et les autocollants. Elle est également obtenue avec des mesures en matière d'infrastructures, de technologie des véhicules, de législation et de politique criminelle.

1.3 Théories relatives à la politique criminelle

Il y a deux façons d'aborder et de comprendre l'effet du contrôle et des sanctions (Pligt, Koomen, & Harreveld, 2007). La première, l'approche instrumentale, est basée sur la dissuasion, où la peur de la sanction est considérée comme le mécanisme central pour éviter un certain comportement. D'après la théorie de la dissuasion classique (formulée au 18^e siècle par les philosophes Bentham et Beccaria) et la théorie du « conditionnement opérant » apparue plus tard (notamment du psychologue Skinner), la sanction peut influencer le comportement humain. Selon cette théorie, la certitude, la rapidité et la sévérité de la sanction déterminent, par leur interaction, l'efficacité de cette sanction. Plus la sanction d'une infraction est certaine, rapide et sévère, plus les citoyens ont tendance à respecter les règles. L'interaction entre ces éléments est également importante. La sévérité suffisante de la sanction est par exemple une condition pour que la rapidité et la certitude de la sanction puissent aussi avoir un effet. Si les sanctions sont trop clémentes, la rapidité et la certitude de la peine ont également peu d'effet.

Cette théorie est fondée sur le fait que le citoyen choisit de respecter la loi par peur de la sanction, le risque subjectif de se faire prendre étant la ficelle à tirer pour contrôler le comportement des usagers de la route. La théorie de la dissuasion implique que l'efficacité de la surveillance policière de la circulation est obtenue grâce à l'accroissement du risque subjectif de se faire prendre. Celui-ci peut être atteint grâce à (a) la publicité nécessaire sur le contrôle ; (b) une forte visibilité des contrôles ; (c) un modèle imprévisible de contrôles non sélectifs ; (d) des contrôles sélectifs aux moments et lieux où le risque d'appréhender les contrevenants est réel ; (e) des contrôles difficilement contournables ; et (f) le maintien de la surveillance pendant un certain temps ((Zaal, 1994); (Goldenberg, 2005)

L'approche instrumentale décrite ci-dessus est une vision quelque peu simpliste qui fait fi de l'action régulatrice de la société en tant qu'ensemble. En complément de cette théorie, la théorie des normes (Andeneas, 1974) établit que le droit pénal et la chaîne des moyens répressifs qui en découle ne peuvent être efficaces que si les citoyens connaissent les normes et règlements en vigueur et sont convaincus de l'importance de les respecter. Les sanctions appliquées en tant que mécanisme visant à ce que les citoyens respectent les règles, sont beaucoup plus efficaces si elles correspondent aux normes, aux valeurs et au sens de la justice des citoyens.

D'après cette approche complémentaire des sanctions, c'est la désapprobation sociale qui implique qu'une sanction formelle devienne aussi une sanction psychologique.

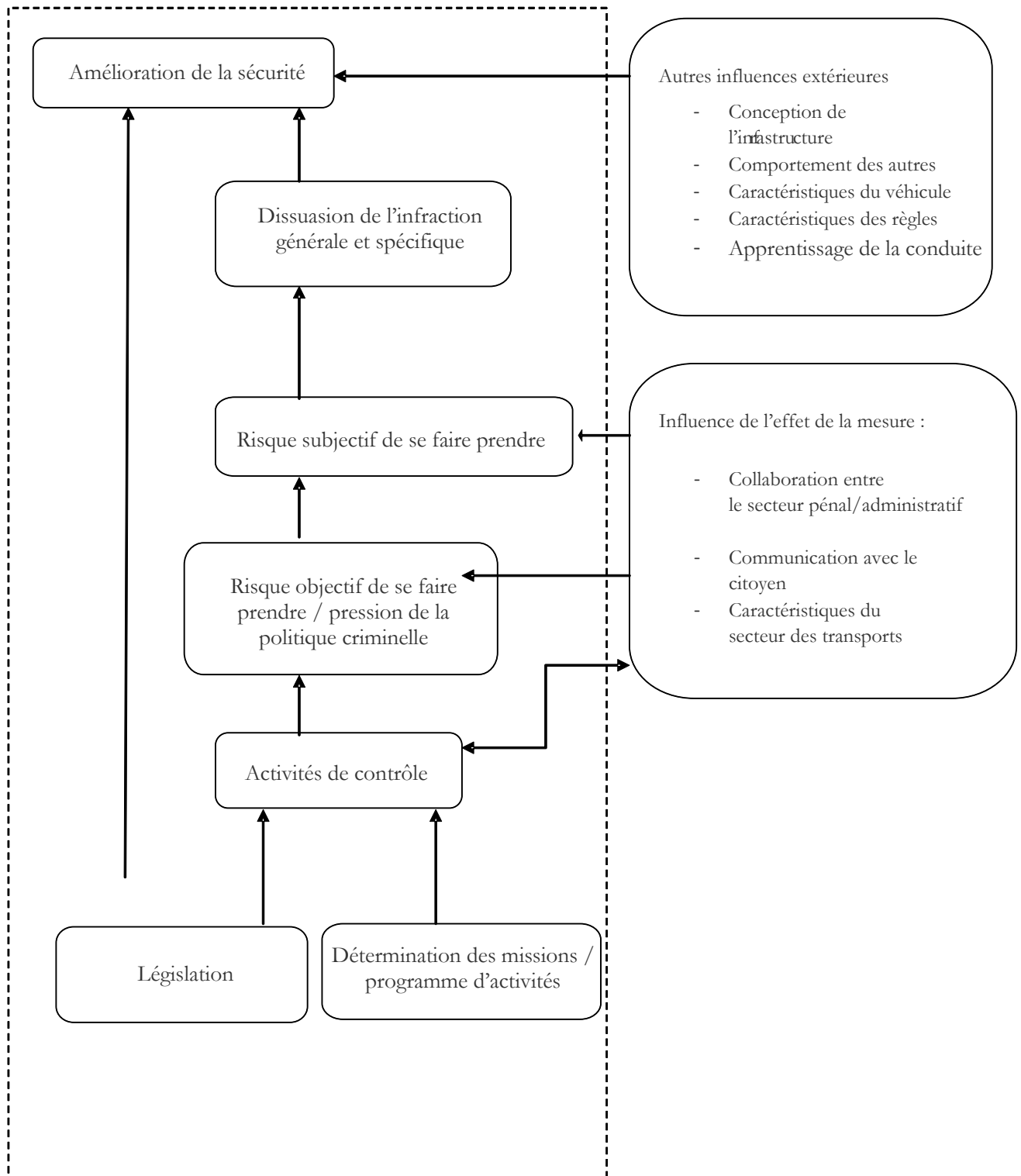
La théorie des normes souligne l'influence considérable de l'environnement social sur l'efficacité des sanctions. Cependant, certaines tendances sociales, comme l'individualisation de la société, semblent atténuer cette influence de l'environnement social sur le comportement des citoyens. Si les anciens liens sociaux n'ont pas assez de pouvoir régulateur, il faut trouver de nouvelles voies ou de nouveaux canaux d'influence sociale.

Il y a tout d'abord la mise au pilori (« naming and shaming ») : la stigmatisation publique de certaines situations ressenties comme étant insatisfaisantes. Le comportement problématique ou le comportement infractionnel de la personne/des personnes ou instance est divulgué par une publication ou une mention sur une liste (*naming*), afin que les intéressés ressentent de la honte (*shaming*) et que le public se souvienne des normes. Une autre méthode de rappel des normes existantes consiste à les signaler immédiatement et clairement à une personne qui commet une infraction. Dans la circulation, on applique par exemple cette méthode avec des panneaux de feed-back portant la mention « Vous roulez trop vite ». Cette méthode permet de rappeler directement une norme sociale aux usagers de la route. De plus, étant donné que leur infraction est signalée publiquement, il y a également une sanction sociale (par opposition à la sanction instrumentale). Enfin, une troisième méthode d'activation des normes sociales et de promotion d'un comportement respectueux des règles consiste à informer les citoyens sur la mesure dans laquelle les règles sont respectées. En effet, les contrevenants ont tendance à surestimer le nombre de contrevenants. Une information rectifiant cette méprise peut corriger le comportement.

1.4 La chaîne de la politique criminelle

La figure 1 schématise la chaîne de la politique criminelle en matière de circulation. Nous parlons de « chaîne » pour indiquer que tous les éléments sont liés entre eux et interdépendants. Par exemple, un accroissement du risque objectif de se faire prendre dépend en partie de la détermination des missions de la police et de la législation qui permet de verbaliser les automobilistes grâce au numéro d'immatriculation.

Figure 1 : Reproduction schématique du mécanisme supposé de la surveillance policière (dans le bloc en pointillés), incluant l'influence de facteurs extérieurs (en dehors du bloc en pointillés) (Mäkinen, et al., 2003), (Goldenberg, 2005).



D'après ce modèle, la politique criminelle en matière de circulation est basée sur les dispositions légales. Elle ne pourrait pas être appliquée sans les règles définies par les lois. La législation détermine les règles de participation à la circulation, ainsi que les possibilités de détection et de sanction des infractions. En Belgique et aux Pays-Bas, la police a par exemple la possibilité légale d'arrêter des automobilistes de manière aléatoire et de les faire souffler pour détecter une éventuelle consommation d'alcool. En Angleterre et en Allemagne, la police dispose de moins de possibilités légales : un policier ne peut faire subir un alcotest à un automobiliste que s'il a de bonnes raisons de soupçonner que l'automobiliste est sous l'influence de l'alcool.

Outre les lois et règlements, il est nécessaire de respecter une stratégie et/ou un programme de politique criminelle. La politique criminelle doit avoir un objectif, il faut déterminer les missions. Une stratégie oriente les efforts afin de mettre en œuvre les activités de contrôle dans la pratique. Idéalement, la surveillance policière de la circulation doit reposer sur un plan de mise en application systématique et mûrement réfléchi, reprenant l'analyse du problème, la durée et les phases du projet, les objectifs du contrôle, l'utilisation des moyens de contrôle, le rôle des partenaires et des structures de concertation impliqués et les données nécessaires pour l'évaluation et l'adaptation (Adriaensen, Delcourt, Scheers, & Vlamincx, 2004).

Lorsque les responsables de la mise en application sont à l'œuvre, une certaine pression est exercée. Celle-ci est également considérée comme le risque objectif de se faire prendre : le risque objectif et statistique qu'un contrevenant soit réellement contrôlé pour une infraction. Le contrevenant n'a généralement pas d'idée précise du risque objectif de se faire prendre. En faisant preuve d'ingéniosité dans la visibilité des contrôles et en communiquant sur la politique criminelle dans les médias, le responsable de la mise en application peut susciter instinctivement chez les usagers de la route un risque de se faire prendre plus important que le risque objectif de se faire prendre. Ce sentiment de risque raisonnable d'être contrôlé pour une infraction est le risque subjectif de se faire prendre.

Si les usagers de la route estiment que le risque d'être contrôlé pour une infraction et de se faire prendre est assez élevé et, par conséquent, décident de respecter les règles, on parle d'effet préventif de la politique criminelle en matière de circulation. Les activités organisées dans le cadre de la politique criminelle en matière de circulation (et donc, la communication qui l'entoure aussi) ont alors un effet dissuasif.

On entend par la « prévention générale » (effet préventif général) l'effet des contrôles routiers sur les conducteurs, qui évitent les infractions routières en raison des conséquences prévues. En d'autres termes, sans jamais avoir été sanctionnés, ces conducteurs adaptent « déjà » leur comportement. On parle de prévention spécifique lorsque les contrevenants appréhendés ou sanctionnés évitent ultérieurement de commettre des infractions routières.

Pour maximiser les effets escomptés sur la sécurité de la politique criminelle en matière de circulation, il est indispensable de rechercher au maximum la prévention générale dans la stratégie de politique criminelle en matière de circulation. Les effets préventifs généraux de la surveillance policière sont normalement plus importants à mesure que le risque subjectif de se faire prendre s'accroît, que la certitude de la sanction augmente et que la sanction suit rapidement l'infraction (Zaal, 1994). Chacun de ces éléments constitue un maillon de la chaîne de la politique criminelle et, pour filer cette métaphore, l'ensemble de la chaîne est aussi solide que le maillon le plus faible. Par exemple, si le risque subjectif de se faire prendre est faible, la sévérité, la certitude et la rapidité de la sanction auront peu de poids dans la prévention des infractions.

2 LIGNES DIRECTRICES DE LA POLITIQUE CRIMINELLE EN MATIÈRE DE CIRCULATION

La portée de la politique criminelle en matière de circulation est énorme. Des millions de Belges y sont en effet confrontés chaque jour. Une politique criminelle défailante en matière de circulation impliquerait non seulement un affaiblissement de la norme en ce qui concerne le code de la route, mais aussi un sentiment général d'anarchie. Dès lors, la politique criminelle en matière de circulation est considérée, à juste titre, comme la carte de visite de la mise en application des lois. (BIVV, 1999 ; Scheers, 1998 ; Berckhout, 2007).

D'après le schéma précédent (figure 1), la politique criminelle en matière de circulation doit répondre à certaines conditions pour être efficace. Ces conditions sont liées à :

- ▶ des règles connues et acceptées
- ▶ la prévention qui prévaut sur la répression
- ▶ un risque objectif de se faire prendre suffisamment élevé
- ▶ un accroissement simultané du risque subjectif de se faire prendre
- ▶ la combinaison avec la communication
- ▶ le risque de sanction qui suit le risque de se faire prendre
- ▶ une approche méthodique

2.1 Des règles connues et acceptées

Pour que la politique criminelle ait un effet sur le comportement routier, la première condition est que les règles qui sont mises en application soient connues et acceptées (ou du moins, acceptables). On obtient alors une base sociale pour le contrôle de la circulation. Les usagers de la route doivent comprendre l'intérêt des contrôles et de la réglementation. Si cette base sociale n'existe pas, il faut expliquer l'objectif et l'intérêt des règles par l'information.

À cet égard, il convient de souligner qu'il est insensé de fixer des règles dont le respect ne peut pas être contrôlé. Cela voudrait dire que de plus en plus de contrevenants ne sont (pratiquement) pas confrontés aux conséquences négatives de leur comportement. Pour les auteurs potentiels, les avantages de l'infraction seront plus importants que les coûts (peu probables). Après peu de temps, même le conformiste se demandera si le respect de la norme, qui est impunément transgressée à grande échelle, a encore du sens.

À chaque fois que de nouvelles règles sont fixées, il faut se poser la question de leur applicabilité.

2.2 La prévention prime sur la répression

La politique criminelle en matière de circulation comporte plusieurs aspects et va au-delà du simple contrôle du respect du code de la route (Meershoek, 2007). Outre le contrôle des comportements infractionnels, la politique criminelle en matière de circulation doit également veiller à la fluidité de la circulation, à la sécurité de tous les usagers de la route et au désengorgement des axes routiers. Le principe de base est donc la sécurité routière au sens le plus large.

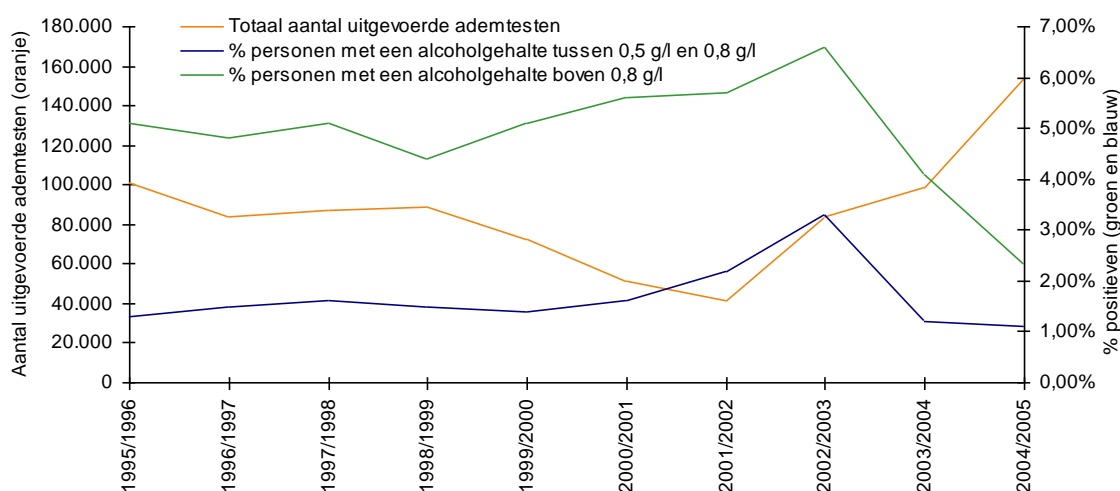
Cela a des conséquences sur l'organisation pratique et la planification de la surveillance. En effet, la surveillance devra d'abord se concentrer sur les comportements qui sont les plus néfastes pour la sécurité routière. En général, elle porte alors sur les cinq points prioritaires (Goldenbeld, 2008) : la vitesse, la conduite sous influence, le port de la ceinture de sécurité, la négation d'un feu rouge et le port du casque pour les cyclomotoristes.

La qualité de la politique criminelle est davantage déterminée par la mesure dans laquelle ces points prioritaires présentent une amélioration que par le nombre d'infractions constatées ou de contrôles effectués. Toutefois, ces derniers indicateurs sont également importants pour la perception des usagers de la route. Ils sont notamment déterminants pour les risques objectif et subjectif de se faire prendre.

2.3 Un risque objectif de se faire prendre suffisamment élevé

La surveillance par les services de police du respect du code de la route peut influencer directement le comportement routier. L'évolution des chiffres entre 1995 et 2005 (Landuyt, 2005) montre clairement qu'il existe un lien direct entre le risque objectif de se faire prendre (exprimé en nombre total de tests effectués) et la consommation d'alcool au volant. Plus il y a de contrôles, moins les conducteurs osent conduire quand ils ont bu.

Figure 2 : Évolution du nombre de contrôles et du nombre de tests positifs en Belgique (Landuyt 2005)



Dès lors, le risque de se faire prendre a un certain effet dissuasif bien plus important qu'un accident, qui est l'autre conséquence néfaste d'une infraction routière dont le « risque » est considéré comme irréal.

L'effet escompté varie en fonction du type de comportement routier. La conduite sous influence, la négation d'un feu rouge et le non-port de la ceinture de sécurité sont des infractions qui peuvent être relativement influencées par une surveillance policière suffisante. La vitesse est assez facile à contrôler, mais les effets de ce contrôle sont très temporaires et localisés (Goldenbeld, 2008). Nous constatons moins d'excès de vitesse aux endroits où se trouvent des radars automatiques, mais au-delà de ces endroits, les conducteurs retombent rapidement dans l'ancien type de conduite.

2.4 Accroissement simultané du risque subjectif de se faire prendre.

En général, on considère que le risque subjectif de se faire prendre est déterminant pour le comportement de l'usager de la route, encore plus que le risque objectif de se faire prendre. Nous entendons par « risque subjectif de se faire prendre » la perception de l'usager de la route du risque qu'il puisse être contrôlé. Cela signifie qu'il faut susciter l'impression qu'on peut être contrôlé n'importe où et n'importe quand.

Cette impression peut être créée grâce à la publicité sur le contrôle, à une forte visibilité des contrôles, au caractère imprévisible des contrôles non sélectifs, à des contrôles sélectifs aux moments et endroits où les contrevenants peuvent réellement être appréhendés, à des contrôles difficilement contournables et à un niveau suffisamment élevé (tant en termes de qualité que de quantité) de surveillance. Il convient de trouver un savant mélange entre ces différents aspects.

Le fait d'être soi-même contrôlé, de voir des contrôles ou d'être informé de contrôles par l'environnement social influencera le comportement. Les médias ont également un rôle important à jouer. S'ils accordent beaucoup d'attention aux activités de contrôle, celles-ci auront un double effet.

2.5 Combinaison avec la communication

La politique criminelle est étroitement liée à la communication. Pour faire connaître les règles, pour influencer les risques objectif et subjectif de se faire prendre, il est indispensable de communiquer suffisamment avec les usagers de la route.

L'importance de la communication est telle que les mesures d'exécution n'ont qu'un effet minime sur le comportement des usagers de la route en l'absence d'une bonne communication. D'autre part, la communication sans mesures est également peu efficace ou n'a qu'un effet temporaire. C'est surtout le risque subjectif de se faire prendre qui peut être influencé par l'utilisation conjointe d'une politique criminelle efficace et d'une bonne communication. (Adriaenssens, Brogneux, Merckx, & Vlamincx, 2007)

Nous distinguons plusieurs types de communication :

Communication relative au contrôle (communication relative à l'action)

Cette communication a une influence directe sur la perception du risque de se faire prendre, et donc sur le risque subjectif de se faire prendre. La communication relative au contrôle peut être menée avec les moyens suivants :

- ▶ les signaux de contrôle (communication sur la route ou au long de la route) ont une forte influence sur les projets de contrôle de vitesse ou de contrôle du respect des feux rouges. Les panneaux portant un slogan sont des signaux très efficaces. De même, la bonne visibilité des contrôles, afin que les usagers de la route puissent effectivement voir qu'il y a un contrôle, est également importante. Les contrôles de vitesse avec des voitures banalisées ne favorisent pas la visibilité de l'activité de contrôle. Celle-ci pourrait par exemple être améliorée si l'on place un panneau après le contrôle avec le texte « Votre vitesse a été contrôlée ».
- ▶ l'information sur le contrôle (communication du contrôle par la publicité) constitue également un élément important de la stratégie de politique criminelle. Une manifestation de lancement, à laquelle la presse est conviée, marque le début d'un projet relatif au respect du code de la route. Les résultats doivent être communiqués régulièrement afin que le projet reste au centre de l'intérêt.

Les activités de contrôle associées à des signaux et à l'information sont indispensables. En outre, les contrôles doivent rester imprévisibles. Si les usagers de la route savent qu'il y a un contrôle sur un certain tronçon, ils ne doivent pas forcément savoir où et quand il a lieu.

Communication stratégique (communication thématique)

La communication stratégique porte sur l'élément qui doit être contrôlé et la raison de ce contrôle. Elle a une influence sur la perception qu'a l'utilisateur de la route de l'importance du respect des normes. La communication stratégique détermine en grande partie l'importance que l'utilisateur de la route accordera au thème, la connaissance de la règle que l'on veut faire respecter et l'opinion sur celle-ci, et justifie ainsi la mise en application des règles.

Communication interne

La communication interne est l'échange d'informations entre toutes les personnes concernées par les activités de mise en application. Il s'agit avant tout des personnes qui effectuent les contrôles routiers, mais aussi des représentants des parquets, des gestionnaires de voiries et des autres intéressés.

Il est important que ces personnes soient informées du déroulement et des résultats des efforts déployés pour le respect du code de la route. Ces informations sont également utiles pour motiver tous les intéressés. L'un des moyens de promotion de la communication interne est le tableau de bord, qui permet de voir les résultats d'un seul regard.

Communication sur l'image

En ce qui concerne l'image, toute forme de contact avec le public est intéressante pour la police afin d'améliorer l'image de la police et de la politique criminelle en matière de circulation.

L'efficacité et la durabilité de la mise en application sont étroitement liées aux aptitudes communicationnelles du responsable de cette mise en application. Il est donc important que la police aborde les usagers de la route avec respect lors de contrôles et explique brièvement l'objectif du contrôle, ainsi que la signification et le sens de la règle spécifique du code de la route.

2.6 Le risque de sanction suit le risque de se faire prendre

En plus des risques objectif et subjectif élevés de se faire prendre, un risque de sanction réel est également nécessaire. En fonction de la crédibilité du contrôle et de la prévention individuelle, il est important qu'une verbalisation soit toujours suivie par une réaction sociale. Si la police verbalise quelqu'un pour une infraction, mais que cette infraction n'est pas poursuivie, la menace relative au risque de se faire prendre diminue. En outre, la réaction doit être rapide afin de pouvoir établir clairement le lien entre l'infraction et la sanction. D'où l'efficacité considérable des contrôles avec interpellations.

Il est conseillé d'estimer le nombre d'infractions de manière aussi réaliste que possible et de le comparer avec le parquet afin de s'assurer que chaque infraction est poursuivie. Étant donné que le risque de sanction et le risque de se faire prendre sont liés, la concertation avec les magistrats de parquet compétents est indispensable.

Outre une sanction garantie et rapide, il faut également que la réaction soit adaptée : elle doit être proportionnelle à la gravité de l'infraction.

2.7 Approche méthodique

Les contrôles massifs sans stratégie sous-jacente ne garantissent pas l'amélioration de la sécurité routière. Un plan d'action est le fruit d'une approche méthodique : il doit garantir que les moyens et le personnel disponibles sont utilisés au mieux, avec un résultat maximal sur l'influence du comportement. Pour mettre en place un tel plan, il est préférable de travailler par thème.

De plus, en partant d'une approche intégrée, un plan de mise en application des règles permet également d'harmoniser les différentes mesures dans le temps et l'espace. Pour ce faire, il est conseillé de diviser le plan d'action en trois parties :

- ▶ le plan de surveillance : informations sur les contrôles par les services de police, ainsi que sur les mesures en matière de poursuite et de sanction
- ▶ le plan de communication : mesures visant à accroître le risque subjectif de se faire prendre, ainsi que la stratégie de communication interne
- ▶ le plan de sensibilisation : mesures relatives à l'information et à la sensibilisation des usagers de la route

En outre, des mesures relatives à l'infrastructure peuvent également faire partie d'un plan d'action, à condition qu'elles soient déterminantes pour l'orientation de la surveillance.

3 CONTRÔLE DES COMPORTEMENTS LES PLUS RISQUÉS

3.1 Vitesse

3.1.1 Le risque de la vitesse

La vitesse est l'un des facteurs de risque de base dans la circulation (Aarts en van Schagen, 2006). Les vitesses élevées impliquent des vitesses d'impact élevées et, par conséquent, des blessures plus graves. De plus, à une vitesse élevée, le conducteur a moins de temps pour traiter les informations et y réagir, et la distance de freinage est plus longue. Dès lors, la possibilité d'éviter une collision est moindre. En bref, la vitesse élevée accroît le risque d'accidents, ainsi que le risque de blessures graves (Aarts & Van Schagen, 2006). En général, on part du principe qu'environ un tiers des accidents mortels sont (en partie) provoqués par des excès de vitesse ou des vitesses inadaptées (OCDE/CEMT, 2006).

Lorsqu'on parle du risque de la vitesse, il faut faire une distinction entre une vitesse inadaptée d'une part et le non-respect des limitations de vitesse d'autre part. Une vitesse inadaptée implique un danger parce que le conducteur ne tient pas compte de facteurs extérieurs, comme les conditions climatiques.

3.1.2 Efficacité du contrôle de la vitesse

Dans un article d'Erke, Goldenbeld et Vaa (Erke, Goldenberg, & Vaa, 2008), on constate que les contrôles de vitesse ont plus de répercussions sur les accidents mortels que sur les accidents corporels. Pour toutes les méthodes de contrôle de la vitesse réunies, les chercheurs ont constaté une diminution de 29% des accidents mortels, contre une diminution de 14% des accidents corporels ; pour le contrôle avec des détecteurs automatiques, ils ont constaté une diminution de 33% des accidents mortels contre une diminution de 22% des accidents corporels. Cette différence d'effet est conforme aux connaissances générales en matière de mesures de contrôle de la vitesse.

Erke, Goldenbeld et Vaa font une distinction entre les effets des radars mobiles et des radars fixes : ils ont constaté une diminution du nombre d'accidents corporels de 35% pour les radars fixes et de 14% pour les radars mobiles. Cela peut s'expliquer par le fait que les radars fixes sont utilisés plus souvent que les radars mobiles à certains endroits en agglomération où il y a beaucoup de circulation et un taux d'accidents élevé. Si la situation de départ est dangereuse, l'effet du radar est donc plus important par définition. Par ailleurs, un bilan sur des projets relatifs au respect du code de la route menés en Australie et en Nouvelle-Zélande notamment (Delaney, Diamantopoulou, & Cameron, 2003) montre que les effets des radars mobiles dissimulés s'étendent sur une zone plus étendue que les radars fixes. Bien que les radars fixes aient un effet plus important sur la sécurité par lieu spécifique, les radars mobiles dissimulés ont un effet sur une zone plus étendue.

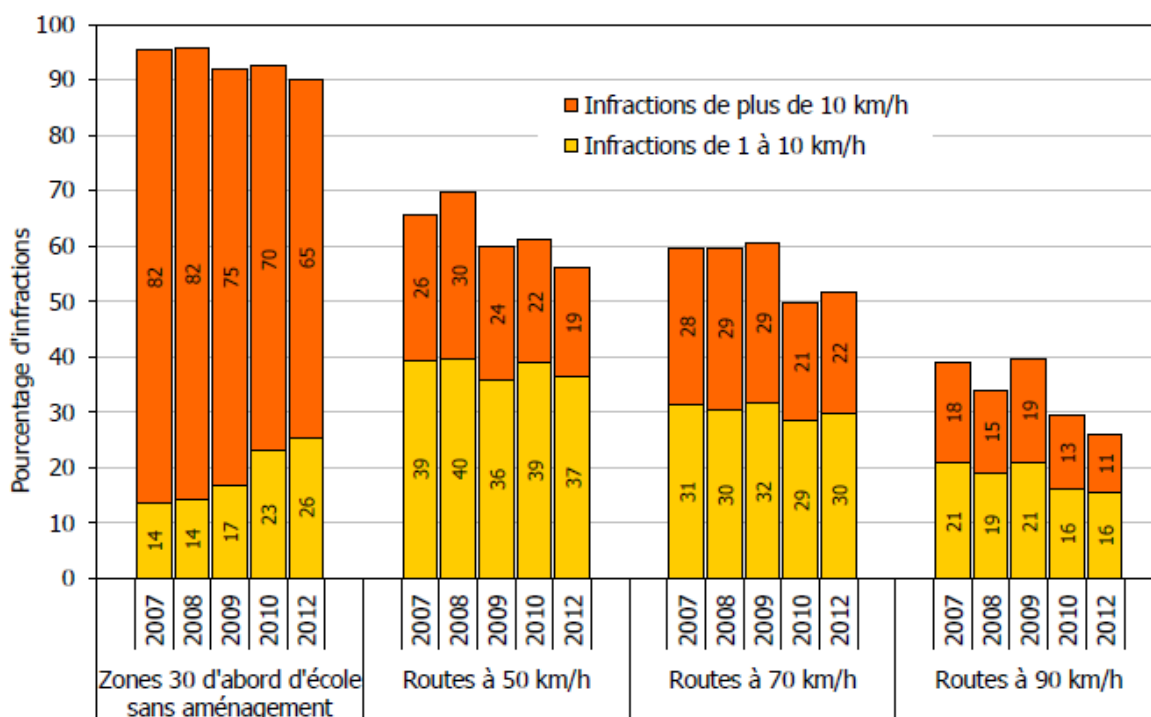
Par ailleurs, les idées qui justifient l'utilisation de radars, et donc l'intention et l'utilisation de systèmes de radars, varient en fonction des pays. Belin et al. (Belin, Tillgren, & Vedung, 2012) ont étudié les stratégies sous-jacentes de l'utilisation de radars dans l'État de Victoria en Australie et en Suède. En Suède, l'idée dominante est qu'il peut y avoir un conflit entre la conception de la route et la vitesse des usagers de la route, et que l'utilisation des radars doit se limiter aux endroits dangereux et contribuer à une norme sociale parmi les usagers de la route, selon laquelle il est plus facile et plus sûr de respecter les limitations de vitesse. En Australie, on part davantage du principe que le problème réside dans le fait que de nombreux conducteurs roulent délibérément et en permanence au-delà de la limitation et que les usagers de la route doivent penser, en raison de l'accroissement du risque objectif de se faire prendre et des campagnes de publicité intensives, que leur vitesse peut être contrôlée à n'importe quel moment et n'importe quand. La Suède mise davantage sur la persuasion des usagers de la route en leur proposant beaucoup d'informations sur des limitations sûres ; l'Australie essaie plutôt d'influencer les usagers de la route par des mécanismes de dissuasion générale et spécifique.

3.1.3 L'ampleur du problème de la vitesse en Belgique

Les mesures de comportement triennales (Riguelle, Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2012, 2014) révèlent une faible évolution de la vitesse moyenne et du V-85 sur les différentes voies. D'après les mesures d'attitude effectuées par l'IBSR tous les trois ans (Meesmann & Boets, 2014), la vitesse reste une cause importante dans les perceptions des conducteurs. Toutefois, le conducteur belge

estime que les règles et les sanctions en matière de vitesse sont assez strictes. Un tiers des conducteurs pensent que les règles ne sont pas claires et sont difficiles à respecter.

Figure 3 : Le V-85 et les vitesses sur les différents types de voies. (Riguelle, Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2012, 2014)



3.1.4 La législation belge

L'excès de vitesse est une catégorie d'infractions distincte, pour laquelle l'amende augmente progressivement par km/h d'excès de vitesse, à partir d'une certaine vitesse. La loi distingue d'une part, les excès de vitesse en agglomération, aux abords des écoles, dans les zones 30, dans les zones résidentielles et les zones de rencontre, et d'autre part, les excès de vitesse sur les autres voies. En effet, le risque occasionné est plus élevé sur le premier type de voies que sur les autres voies, vu la présence fréquente d'usagers faibles, la circulation mixte et la fonction spécifique de ces voies.

Le dépassement de la vitesse maximale autorisée est sanctionné conformément aux articles 29, §§ 3 et 4,38, §1,3°bis, §2 et §5, 41, 55, 55bis, 56, 62,65, 67bis, 67ter et 68 de la Loi relative à la police de la circulation routière et aux articles 137 à 177 et 195 du Code d'instruction criminelle.

Pour tous les excès de vitesse, on applique une même amende minimale et maximale (10 à 500 euros) (article 29, §3, 1^e phrase de la loi relative à la police de la circulation routière). Le législateur veut que le juge tienne compte du nombre de kilomètres par heure avec lequel la vitesse maximale autorisée a été dépassée (article 29, §3, 2^e phrase de la Loi relative à la police de la circulation routière). Une grande partie des excès de vitesse est réglée par perception immédiate (P.I.) sans intervention de la justice pénale.

Depuis le 1^{er} janvier 2015, la vitesse est une matière régionale pour laquelle les différentes régions de Belgique pourront mener une politique propre en matière de respect du code de la route. Cette matière reste toutefois fédérale pour les autoroutes.

3.1.5 Contrôles de vitesse

En Belgique, les services de police peuvent effectuer des contrôles de vitesse avec des appareils fonctionnant ou non en présence d'agents qualifiés, ainsi que par le biais de contrôles de trajet.

Au départ, on a commencé en Belgique par le système de « contrôles ponctuels », où la vitesse des véhicules qui passent est contrôlée à un certain endroit, soit avec des contrôles en présence d'un agent, soit avec des contrôles automatiques. Depuis quelques années, il est également possible, comme aux Pays-Bas, de contrôler la vitesse sur de plus longues distances entre deux points. Cette méthode est mieux connue sous le nom de contrôle de trajet, où l'on mesure la vitesse moyenne sur une certaine distance, celle-ci ne pouvant pas excéder la limitation de vitesse en vigueur.

Contrairement au contrôle ponctuel, le contrôle de trajet est perçu comme un procédé honnête. De plus, il a un effet plus long, même en dehors de la zone de contrôle. L'ensemble du contrôle est entièrement automatique, ce qui permet un emploi plus efficace des policiers.

Les différents appareils et systèmes permettant de contrôler la vitesse doivent être agréés et homologués par les services publics régionaux.

Nombre d'infractions constatées :

	2011	2012	2013
Vitesse	3 249 203	3 007 940	3 179 256

Source : DGR/DRI/BIPOL

3.2 Port de la ceinture de sécurité et sièges pour enfants

3.2.1 Le risque du non-port de la ceinture de sécurité et d'une utilisation inappropriée des dispositifs de retenue pour enfants.

D'après une étude, le port d'une ceinture à trois points réduit de 48% le risque de lésions mortelles pour les automobilistes comparativement aux conducteurs qui ne portent pas de ceinture de sécurité (Glassbrenner & Starnes, 2009). Ce risque est réduit de 37% pour les passagers de 5 ans et plus. En association avec un airbag, le risque de lésions mortelles diminue de 54% pour les conducteurs et de 44% pour les passagers de plus de 12 ans ; jusqu'à cet âge, un airbag n'a aucun effet positif. À l'arrière, les ceintures à trois points réduisent de 44% le risque de lésions mortelles (Glassbrenner & Starnes, 2009).

L'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants réduit de moitié le risque de lésions mortelles en cas d'accidents (SWOV, 2012).

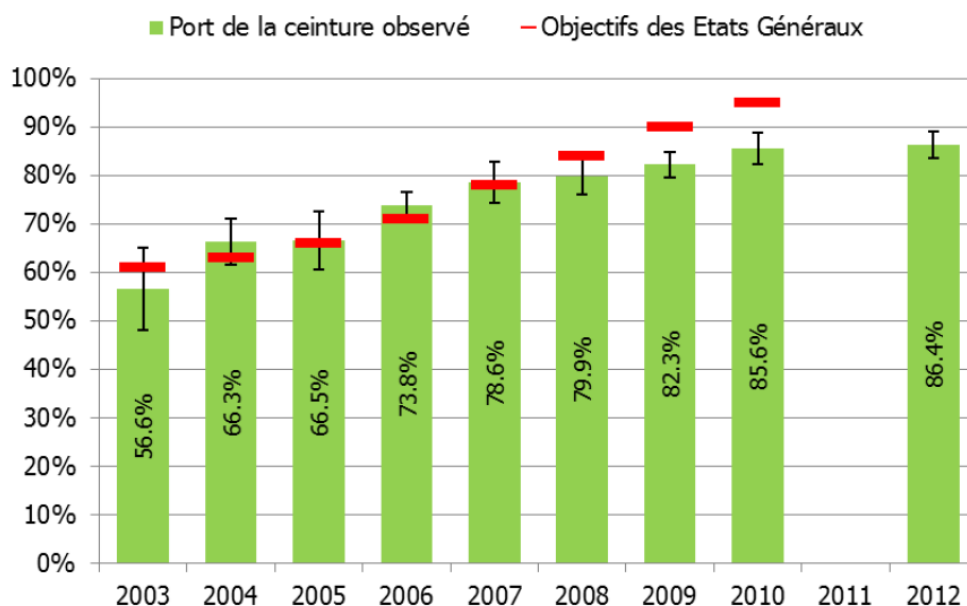
3.2.2 L'ampleur du problème de la ceinture en Belgique

Depuis 2003, l'IBSR étudie le comportement relatif au port de la ceinture en Belgique. Cette étude a été menée annuellement jusqu'en 2010, puis à nouveau en 2012. Dans le dernier rapport (Riguelle, Mesure nationale de comportement en matière de port de la ceinture de sécurité 2012, 2013), on constate que 86,4% des automobilistes portent effectivement la ceinture sur le réseau routier belge. En règle générale, les hommes et les passagers à l'avant portent moins la ceinture que les femmes et les conducteurs. Parmi les passagers à l'avant de sexe masculin, 82,4% portent la ceinture, contre 89,2% pour les conducteurs de sexe féminin.

Le port ou non de la ceinture de sécurité varie aussi fortement en fonction de la vitesse autorisée. Les voies sur lesquelles la limitation est de 30 km/h se caractérisent par un pourcentage largement inférieur du port de la ceinture (77,8%) que sur les autres types de voies (entre 86 et 90%). Ce résultat peut en grande partie s'expliquer par une plus grande négligence de certains automobilistes sur les petits trajets, ainsi qu'à la sous-estimation du risque d'accident et de blessures en cas d'accident à faible vitesse.

Bien que nous constatons une augmentation du port de la ceinture au fil des ans, nous restons sous les objectifs fixés par la CFSR.

Figure 5 : Évolution du port de la ceinture de sécurité en Belgique entre 2003 et 2012 (Riguelle, Mesure nationale de comportement en matière de port de la ceinture de sécurité 2012, 2013)



En 2011, l'IBSR a organisé la première mesure de comportement relative aux dispositifs de retenue pour enfants, qui a montré qu'un enfant sur deux n'était pas correctement attaché et qu'un enfant sur 10 n'était tout simplement pas attaché en voiture.

3.2.3 La législation belge

Conformément aux directives européennes 91/671/CE et 2003/20/CE, l'article 35 du code de la route belge régit l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants dans les voitures.

L'article 35.1.1. établit clairement que le conducteur et les passagers de véhicules automobiles en circulation doivent porter la ceinture de sécurité (aux places qui en sont équipées), et que les enfants de moins de 18 ans et dont la taille est inférieure à 135 cm doivent être transportés dans un dispositif de retenue pour enfants qui leur est adapté. L'art. 35.1.3. ajoute que la ceinture de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants sont utilisés d'une manière telle que le fonctionnement de protection qui leur est propre ne soit pas ou ne puisse pas être négativement influencé.

Le non-port de la ceinture de sécurité constitue une infraction du deuxième degré, le non-attachement ou l'attachement inapproprié des enfants dans un siège adapté fait partie des infractions du troisième degré. Normalement, ces deux infractions font l'objet d'une perception immédiate.

3.2.4 Contrôles du port de la ceinture

Idéalement, les contrôles du port de la ceinture sont effectués par interception, d'une part pour permettre d'entrer en dialogue avec le contrevenant et de le sensibiliser, en plus de dresser un procès-verbal, et d'autre part, pour éviter toute discussion inutile.

Le tableau suivant montre la diminution du nombre d'infractions constatées depuis 2011. Cependant, celle-ci peut avoir plusieurs raisons : soit les usagers de la route respectent mieux le code de la route et portent davantage la ceinture de sécurité, soit les services de police se concentrent sur d'autres phénomènes.

	2011	2012	2013
Nombre d'infractions constatées	112 752	86 077	99 683

Source : DGR/DRI/BIPOL

3.3 La conduite sous l'influence de l'alcool

3.3.1 Le risque de la conduite sous l'influence de l'alcool

L'alcool a un effet anesthésiant sur le cerveau, désinhibe, affaiblit la concentration et la mémoire, et accroît la confiance en soi du consommateur. Dans le domaine de la maîtrise d'un véhicule, nous constatons essentiellement que la conduite se dégrade et que le conducteur zigzague davantage. Sa vitesse de réaction diminue également.

Blomberg et al. (Blomberg, Peck, Moskowitz, Burns, & Fiorentio, 2005) estiment que le risque d'accident est de 40% plus élevé à un BAC de 0,5 ‰. Pour 1,0 ‰, le risque est pratiquement multiplié par quatre et pour un BAC de 1,5 ‰, le risque est même multiplié par plus de 20 par rapport à un automobiliste sobre. La Commission européenne estime que 25% des tués sur le réseau routier européen sont dus à la conduite sous l'influence de l'alcool (SafetyNet, 2009).

Ce risque accru d'accident concerne tous les conducteurs, mais surtout les jeunes conducteurs. Casteels (et al.) (Casteels, Focant, & Nuyttens, 2012) ont calculé que les conducteurs de 26 ans et plus sous influence de l'alcool courent un risque de 4 à 6 fois plus élevé d'accident grave que s'ils étaient sobres, et que ce risque déjà accru est même multiplié par 10 chez les jeunes de 18 à 25 ans sous influence. En effet, pour un taux d'alcoolémie égal dans le sang, les jeunes conducteurs sont plus sensibles aux effets de l'alcool que les autres. Leur manque d'expérience sur la route rend la conduite sous influence d'autant plus dangereuse.

En 2013, on a estimé que pour environ 2% de tous les trajets en Europe, la limite du taux d'alcoolémie autorisé était dépassée (ETSC, Traffic Law Enforcement across the EU. Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads, 2011). En 2011, cette estimation était légèrement plus faible : pour un peu moins de 2% de tous les trajets en Europe, la limite du taux d'alcoolémie autorisé était dépassée (ETSC, 2011). En décembre 2013, lors d'un contrôle de grande envergure de l'alcoolémie et de la consommation de drogues effectué dans 31 pays européens, 1,3% des 1,14 million des conducteurs testés avaient dépassé la limite légale du taux d'alcoolémie (TISPOL, 2013).

3.3.2 Efficacité des contrôles de l'alcoolémie

En fonction des dispositions légales, il existe deux méthodes de surveillance policière de la conduite sous influence :

1. contrôles non sélectifs de tous les automobilistes, sans suspicion préalable d'infraction (« random breath testing »)
2. contrôles sélectifs d'automobilistes d'après une suspicion préalable d'infraction.

La première méthode, le contrôle non sélectif de conducteurs, est celle qui a le plus gros impact sur le comportement infractionnel et les accidents (Erke et al., 2009).

Outre la méthode de contrôle, on peut également examiner la fréquence des contrôles. Le niveau de surveillance de la conduite sous influence est très élevé en Finlande et en Suède (> 300 conducteurs contrôlés chaque année par 1000 habitants) et relativement bas dans des pays tels que l'Italie, l'Autriche, le Portugal, la Pologne (< 100 conducteurs contrôlés par 1000 habitants) (ETSC, 2011).

Les résultats de l'étude internationale sur l'efficacité des méthodes de contrôle de la conduite sous influence ont été répertoriés dans une méta-analyse en 2009. Erke et al (Erke, Goldenbeld, & Vaa, The effects of drink-driving checkpoints on crashes - a meta-analysis, 2009) estiment que le contrôle de la

conduite sous l'influence de l'alcool réduit en moyenne de 14% le nombre d'accidents. L'impact de ce contrôle est plus important en Australie (-17%) qu'aux États-Unis (-8%). Cette différence peut s'expliquer par le fait que la méthode principalement utilisée est le contrôle non sélectif des usagers de la route en Australie et le contrôle sélectif faisant suite à une interpellation et une suspicion aux États-Unis. En résumé, l'étude révèle que les effets les plus importants sur la conduite sous influence de la méthode d'interpellation et de contrôle non sélectif des automobilistes et de l'utilisation intensive de cette méthode sont obtenus en contrôlant le taux d'alcoolémie d'un usager de la route sur trois par an (Australie).

Importance des normes sociales

La surveillance policière sur la conduite sous influence peut accroître le risque de se faire prendre et par conséquent, réduire la conduite sous influence. Outre le risque de se faire prendre, la norme sociale est également très importante pour la conduite sous influence. D'après une analyse des usagers de la route européens, Meesmann et al. (2013) concluent que l'influence de la norme sociale est plus importante que le risque de se faire prendre. Dans l'étude, la norme sociale a été comparée au pourcentage d'automobilistes qui étaient d'accord avec l'énoncé « la plupart de vos amis roulent parfois sous l'influence de l'alcool ». L'influence sociale mutuelle peut créer une image erronée des risques de l'alcool, qui peut induire une personne à conduire sous l'influence de l'alcool.

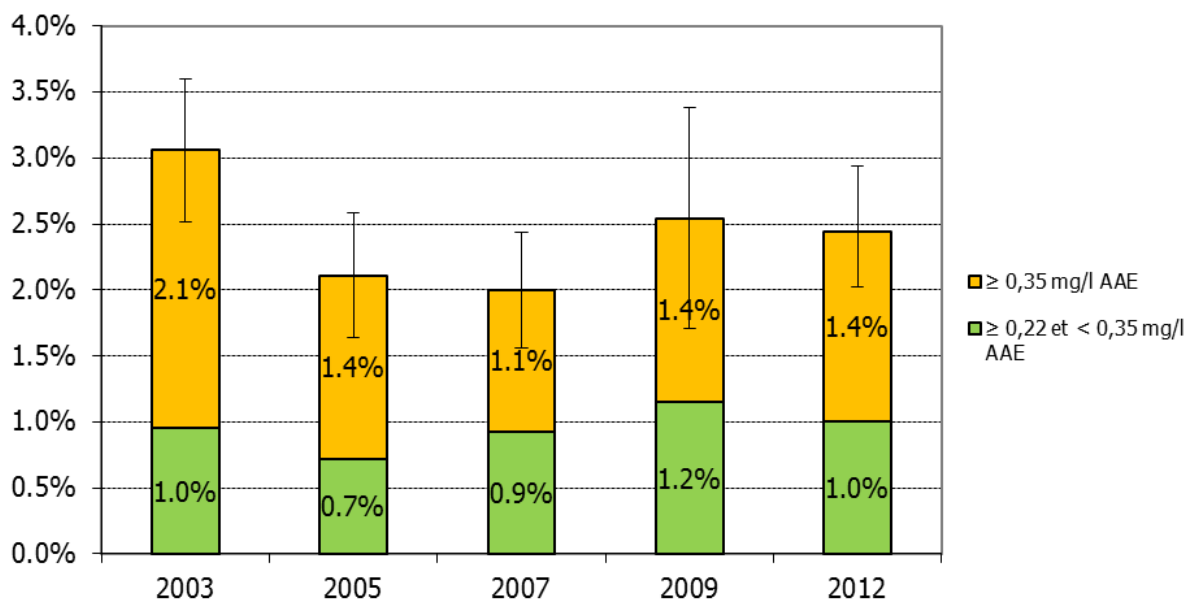
3.3.3 L'ampleur du problème de la conduite sous l'influence de l'alcool

En 2012, 10,5% des conducteurs belges impliqués dans un accident corporel ont été testés positifs à l'alcool (Focant, 2013). Cependant, ce pourcentage est une sous-estimation de la réalité, étant donné qu'en 2012, seuls 63% des conducteurs impliqués dans un accident et 22% des personnes gravement blessées ont subi un alcotest. D'après l'étude internationale DRUID dans les hôpitaux des 6 pays participants, on a constaté que 38% des automobilistes gravement blessés en Belgique étaient sous l'influence de l'alcool, contre 28% aux Pays-Bas et 18% au Danemark par exemple (Isalberti et al., 2011). Un autre résultat de l'étude était particulièrement inquiétant : le taux d'alcoolémie moyen des conducteurs gravement blessés était de 1,6 ‰, soit le triple de la limite autorisée en Belgique.

Plusieurs études montrent que le problème de la conduite sous l'influence de l'alcool est très étendu en Belgique, surtout comparativement aux autres pays européens. Selon l'enquête européenne de sécurité routière SARTRE-4 organisée en 2010, 85% des automobilistes européens disent ne pas avoir pris le volant en ayant dépassé la limite du taux d'alcoolémie autorisé au cours du mois écoulé, mais ce pourcentage est considérablement moins élevé chez les automobilistes belges (73%) (Cestac & Delhomme, 2012). D'après cette enquête, le top 3 des pays les plus consommateurs d'alcool au volant est formé par Chypre (1^e place), l'Italie (2^e place) et la Belgique (3^e place). Dans la lignée de leur comportement, l'attitude des automobilistes belges à l'égard de la conduite sous influence se caractérise par la tolérance. D'après l'enquête SARTRE-4, environ 1 automobiliste belge sur 6 (17,5%) pense qu'on peut conduire sous l'influence de l'alcool en faisant preuve de prudence (Cestac & Delhomme, 2012) (Isalberti, et al., 2011). Dans une perspective européenne, les automobilistes belges sont beaucoup plus tolérants à l'égard de la conduite sous l'influence de l'alcool. À titre de comparaison : en Suède (3,1%) et en Finlande (3,7%), environ 1 automobiliste sur 30 pense que l'on peut conduire sous l'influence de l'alcool.

Selon des données plus objectives, la Belgique fait également mauvaise figure en ce qui concerne la conduite sous influence. En 2012, l'IBSR a constaté dans une mesure de comportement que 2,4% des conducteurs belges roulaient sous l'influence de l'alcool (c'est-à-dire au-delà du taux d'alcool autorisé de 0,22 mg/l d'air alvéolaire expiré) (Riguelle, Au volant après un verre de trop ? Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2012, 2014). Par rapport aux années précédentes, nous constatons un statu quo. Les nuits de week-end (vendredi, samedi et dimanche de 22 heures à 6 heures) restent les plus dangereuses, avec près de 13% des usagers de la route étant sous l'influence de l'alcool en 2009. Cependant, on a également détecté un pourcentage élevé (4,9%) pour la conduite sous influence durant les nuits de semaine.

Figure 6 : Évolution de la prévalence globale de la conduite sous l'influence de l'alcool en Belgique entre 2003 et 2012 (Riguelle, Au volant après un verre de trop ? Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2012, 2014)



Les données relatives à l'influence de l'âge du conducteur sur le pourcentage de conduite sous influence se confirment à nouveau. En 2012, nous constatons toujours un pourcentage plus élevé de conduite sous influence (2,8%) chez les automobilistes de 40 à 54 ans que chez les moins de 25 ans (1,6%) et les plus de 55 ans (2,1%). Par ailleurs, les conducteurs de 25 à 39 ans présentent un pourcentage de conduite sous influence (2,4%) considérablement plus élevé que les conducteurs plus jeunes. Cependant, les conducteurs de moins de 40 ans présentent le moins bon comportement les nuits de week-end.

L'endroit d'où viennent les conducteurs est également déterminant pour le risque de la conduite sous influence. Ainsi, il n'est pas étonnant que les deux endroits qui présentent la prévalence la plus élevée soient les « cafés et restaurants » (15,1%) et les « discothèques et autres établissements du milieu des sorties » (6,8%).

En 2012, le pourcentage de conduite sous influence était moins élevé en Flandre (1,9%) qu'en Wallonie (3,1%) et à Bruxelles (2,5%). De plus, il existe une différence significative de pourcentage de conducteurs présentant un taux d'alcoolémie élevé ($\geq 0,35$ mg/l AAE) entre la Flandre et les deux autres régions.

3.3.4 La législation belge

La législation belge relative à la conduite sous l'influence de l'alcool établit une distinction entre l'intoxication et l'état d'ivresse. L'intoxication est une mesure objective du taux d'alcool dans le sang (ou l'air alvéolaire). L'ébriété est considérée comme un état subjectif où l'on constate des signes manifestes dans le comportement. En principe, des signes d'ébriété peuvent être constatés à n'importe quel degré d'intoxication, mais il est communément admis que l'ébriété est très probable à partir de 0,65 mg/l AAE.

L'article 34 §1 de la Loi relative à la police de la sécurité routière établit qu'est puni quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool située entre 0,22 et 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

L'article 34 §2.1° établit qu'est puni quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool d'au moins 0,8 gramme par litre de sang.

Enfin, l'article 35 de cette même loi établit qu'est punissable quiconque dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors qu'il se trouve en état d'ivresse.

À la suite d'une modification de la loi du 9 mars 2014, la limite du taux d'alcoolémie autorisé a été abaissée à 0,08 mg/l AAE pour les conducteurs professionnels.

3.3.5 Contrôles de l'alcoolémie

La conduite sous l'influence d'alcool est contrôlée avec un test d'haleine, suivi par une analyse d'haleine, ou uniquement avec une analyse d'haleine. Depuis juillet 2014, les services de police peuvent effectuer au préalable un test rapide (sampler) pour pouvoir contrôler plusieurs conducteurs.

L'homologation et l'étalonnage annuel des appareils de test d'haleine et d'analyse d'haleine sont régis par l'AR du 17 juin 2014. Seuls les laboratoires agréés peuvent se charger du calibrage régulier des appareils.

À l'heure actuelle, la Belgique ne dispose pas d'un système d'enregistrement permettant d'obtenir un aperçu du nombre de tests d'haleine effectués. Il n'y a que pendant la campagne BOB qu'on demande aux services de police de recueillir et de transmettre les statistiques.

Nous avons toutefois une idée du nombre d'infractions constatées grâce aux procès-verbaux qui ont été dressés.

	2011	2012	2013
Nombre d'infractions constatées	52 014	46 185	48 084

Source : DGR/DRI/BIPOL

3.4 Conduite sous influence d'autres drogues

3.4.1 Le risque de la conduite sous l'influence de drogues

L'effet des drogues et des médicaments psychotropes sur les capacités de conduite varie en fonction du type de substance, voire au sein d'un même type. Avec le cannabis, le consommateur se sent planer et peut ressentir des sensations d'euphorie, de détente et d'apathie. La vitesse de réaction est ralentie, la coordination réduite et la mémoire affectée. Par conséquent, certaines manœuvres de conduite complexes, qui nécessitent que l'attention soit portée sur plusieurs tâches, peuvent être moins bien exécutées (Shinar, 2006). Les drogues stimulantes, telles que les amphétamines, l'ecstasy et la cocaïne, donnent de l'énergie et occultent la sensation de fatigue. Le conducteur peut alors adopter une conduite plus téméraire, plus rapide et plus agressive. Il prend également plus de risques alors qu'il a moins de contrôle sur son véhicule (Shinar, 2006).

Les médicaments peuvent aussi influencer les capacités de conduite, surtout les benzodiazépines (somnifères, tranquillisants et anxiolytiques) et la codéine. Leur consommation peut notamment induire la somnolence, la distraction, une baisse de la coordination et une réduction des capacités d'appréciation et de réaction. Leurs effets varient toutefois selon le type de benzodiazépines. On sait notamment que le diazépam, le flurazépam, le flunitrazépam et le lorazépam réduisent le contrôle sur le véhicule.

En cas de consommation de cannabis, on a constaté un risque modérément accru (risque multiplié par 1 à 3 par rapport à la moyenne). En cas de consommation combinée de cocaïne et de benzodiazépines, le risque est moyennement accru (multiplié par 2 à 10 par rapport à la moyenne). En cas de consommation d'amphétamines et de plusieurs drogues, le risque est très élevé (multiplié par 5 à 30 par rapport à la moyenne). En cas de consommation combinée d'alcool et de drogues, le risque est extrêmement élevé (multiplié par 20 à 200 par rapport à la moyenne) (Hels et al., 2011, également cité dans le SWOV factsheet « Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen »).

Prévalence des drogues dans la circulation

Les informations les plus récentes et les plus nombreuses concernant les substances psychotropes en Europe proviennent du projet DRUID. Au cours de la « DRUID road side survey », quelque 50 000

conducteurs de voitures et de camionnettes ont été soumis à des tests portant sur des substances psychotropes dans 13 pays européens (2007-2009). Cette étude a révélé qu'environ 7,43% en moyenne des automobilistes étaient positifs pour une ou plusieurs substances psychotropes. L'alcool (3,48%) était la substance la plus consommée, suivi par les drogues (1,89%) et les médicaments dangereux pour la conduite (1,38%). Le cannabis (1,32%) était la drogue la plus fréquente, tandis que les benzodiazépines (0,90%) constituaient la catégorie de médicaments la plus consommée. Les opiacés médicaux et les Z-drugs ont principalement été détectés dans les pays d'Europe du Nord. Les drogues illicites, l'alcool et les benzodiazépines étaient plus fréquents en Europe du Sud. En Europe de l'Est, la consommation de substances psychotropes était faible comparativement au reste de l'Europe. En Europe de l'Ouest, elle se situait dans la moyenne européenne.

3.4.2 Possibilités de contrôle

Le contrôle de la conduite sous influence de drogues et/ou de médicaments est bien plus complexe que les contrôles d'alcoolémie largement répandus. Dans le cas de contrôles routiers, on peut uniquement utiliser un test de dépistage (les tests salivaires ont remplacé les anciens tests urinaires), mais une analyse détaillée doit toujours être effectuée en laboratoire. Les valeurs résiduelles de la substance peuvent être détectées pendant longtemps dans l'urine et, dans une moindre mesure, dans la salive, même si le composant actif ne fait plus effet. Dans de nombreux cas, les tests sont associés à une observation du comportement et on recherche les signes extérieurs éventuels, analogues à ceux de l'état d'ébriété.

La grande diversité de drogues et de médicaments qui influencent les capacités de conduite rend pratiquement impossible le développement d'un test maniable qui permettrait de dépister tous les produits. Dès lors, on sélectionne les drogues les plus fréquentes.

Par ailleurs, il semble judicieux d'orienter notamment la politique criminelle sur les groupes qui présentent le risque le plus élevé, comme les conducteurs qui associent plusieurs drogues ou les drogues et l'alcool. D'après les résultats du projet d'étude européen DRUID sur la surveillance policière de la consommation de drogues dans la circulation (Blencowe, Pehrsson, & Lillsunde, 2010) ; (Veisten, Houwing, & Mathijssen, 2010), on peut émettre les recommandations suivantes pour optimiser le contrôle des drogues :

- ▶ Choisissez des endroits et des moments où la consommation de drogues est élevée, par exemple les « afters » très tôt le matin (samedi et dimanche), les soirées dansantes juste après la fin et les coffeeshops en (début de) soirée.
- ▶ Interpellez les conducteurs de manière non sélective et faites-leur passer un test d'haleine.
- ▶ Si le conducteur a consommé de l'alcool, faites-lui subir un test de dépistage de drogues. En effet, le risque de consommation de drogues est plus élevé chez les consommateurs d'alcool et la consommation combinée alcool/drogues au volant est extrêmement dangereuse.
- ▶ Si le conducteur n'a pas consommé d'alcool, ne lui faites subir un test de dépistage de drogues que s'il/elle présente des signes de consommation ou s'il/elle avoue avoir pris de la drogue quand vous lui posez la question. Les agents de police doivent avoir suivi une formation ou, au moins, reçu un briefing sur l'identification de la consommation de drogues à l'aide des signes extérieurs et du comportement.

3.4.3 L'ampleur du problème de la conduite sous influence de drogues en Belgique

Le rapport DRUID donne également une idée de la conduite sous influence en Belgique. La Belgique obtient un score élevé en ce qui concerne la consommation de cannabis dans la circulation. Dans six pays européens (Belgique, Pays-Bas, Italie, Danemark, Finlande et Lituanie), plusieurs hôpitaux ont prélevé environ 2500 échantillons sanguins chez des automobilistes gravement blessés afin de détecter la présence d'alcool et de drogues (Isalberti, et al., 2011). 9,9% des conducteurs belges présentaient des traces de cannabis dans le sang ; il s'agit d'un pourcentage considérable, surtout comparativement à l'échantillon des automobilistes néerlandais gravement blessés (1,6%). De manière générale, on a constaté que la consommation de médicaments sur le réseau routier belge (3,0%) était nettement supérieure à la moyenne européenne (1,4%). Toutefois, la consommation de drogues (0,6%) se situait en dessous de la moyenne européenne (1,9%). En ce qui concerne l'âge, le sexe et le moment de la détection, les constantes belges

correspondent relativement aux résultats européens. Comme l'alcool, les drogues sont plus souvent consommées la nuit que pendant le reste de la journée. En revanche, on détecte plus souvent la présence de médicaments en journée chez les conducteurs.

3.4.4 La législation belge

Il est interdit de conduire sous l'influence de drogues et de médicaments. L'article 37bis §1 de Loi de la circulation routière établit que quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, est passible d'une sanction si une analyse salivaire ou sanguine fait apparaître la présence dans l'organisme d'au moins une des substances citées dans l'article. Il s'agit ici du THC, des amphétamines, du MDMA, de la morphine et de la cocaïne. La conduite sous l'influence d'autres drogues ou médicaments que ceux cités ci-dessus est également interdite. L'article 35 de la Loi de la circulation routière établit que quiconque conduit un véhicule en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant notamment de l'emploi de drogues ou de médicaments est également passible d'une sanction.

3.4.5 Les contrôles de la conduite sous l'influence de drogues

La police peut entamer une procédure contre toute personne qui (article 61 bis § 1 de la Loi de la circulation routière) :

- ▶ est l'auteur présumé d'un accident de roulage ou a pu contribuer à le provoquer, même si elle en est victime
- ▶ dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage
- ▶ dans un lieu public, s'apprête à conduire un véhicule ou une monture ou s'apprête à accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage

La procédure de détermination de l'infraction comporte trois phases (article 61bis §2 et 63 §1) et prend fin lorsque l'un des tests précédents s'avère négatif.

Étape 1 : La check-list standardisée

La police vérifie la présence de signes extérieurs pouvant faire soupçonner que les capacités de conduite ont été influencées par l'une des substances citées dans l'article 37 bis §1, 1°. Le test est positif si au moins trois signes répartis entre au moins deux rubriques sont cochés. S'il est impossible d'appliquer cette check-list (par exemple, en cas d'accident), on réalise immédiatement un test salivaire.

Étape 2 : Le test salivaire

Si la check-list standardisée est jugée positive, la police réalise un test salivaire. Si ce test est positif, s'il n'a pas pu être procédé au test et si la check-list standardisée laisse soupçonner une conduite sous influence, ou en cas de refus, il est interdit à la personne concernée de conduire un véhicule ou une monture et d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage pour une durée de douze heures à partir de la constatation (article 61 ter §1). La personne à qui l'interdiction est imposée doit remettre son permis de conduire à la police pour la durée de l'interdiction (article 61 quater). Le permis de conduire lui est restitué lorsqu'elle subit un nouveau test salivaire qui ne fait apparaître aucune substance influençant les capacités de conduite et énumérées à l'article 37bis §1.

Étape 3 : L'analyse salivaire ou sanguine

Le législateur a prévu une analyse salivaire ayant une valeur probante légale. Si le test salivaire est positif, une analyse salivaire est réalisée. Pour ce faire, le fonctionnaire de police remet à la personne un collecteur de salive et lui demande d'y déposer sa salive. Ensuite, ce collecteur est placé dans la partie de conservation et remis pour analyse à un laboratoire agréé. Si aucun test d'analyse salivaire n'est disponible ou si ce test ne peut être effectué pour une quelconque raison, on procède à une analyse sanguine. Celle-ci n'est jamais imposée à une personne qui est contrôlée quand elle « s'apprête » à conduire ou à accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage. La prise de sang est réalisée par un médecin désigné par la police. Le médecin doit répondre à cette demande en conséquence de l'article 1 de l'AR du 4 juin 1992. Le médecin pourra uniquement s'abstenir d'effectuer la prise de sang s'il constate des contre-

indications formelles. La police lui fournit le tube avec lequel la prise de sang doit être réalisée. Si la personne refuse le prélèvement sanguin, elle doit communiquer sa décision au médecin. Si elle évoque une raison, le médecin jugera si la raison est fondée ou non. Dans tous les cas, le permis de conduire est retiré pour une période de 12 heures, un retrait immédiat du permis de conduire est possible (voir ci-dessus) et un procès-verbal doit être dressé. Si la personne a refusé le prélèvement, sa décision sera mentionnée dans le procès-verbal, avec le jugement du médecin quant au fondement du refus.

À l'heure actuelle, il n'est pas encore possible d'effectuer une analyse salivaire et les services de police doivent faire appel à un médecin pour le prélèvement sanguin.

Cette procédure complexe a des conséquences sur les contrôles de terrain, puisqu'on remarque que le nombre de cas constatés de conduite sous influence de substances psychotropes est faible. Étant donné que le nombre de tests salivaires réalisés n'est pas enregistré par tous les services de police, il n'est pas possible de se prononcer sur le risque de contrôle.

	2011	2012	2013
Nombre d'infractions constatées	2301	2559	3342

Source : DGR/DRI/BIPOL

4 SANCTIONS ET MESURES À L'ENCONTRE DES CONTREVENANTS

Pour former le maillon final de la mise en application du code de la route, le système judiciaire prévoit de nombreuses interventions à l'encontre du contrevenant. Il s'agit principalement d'une sanction financière ; communément appelé « amende », ce terme au sens strict est réservé à une peine pécuniaire prononcée par un tribunal. Il existe également d'autres possibilités permettant aux pouvoirs publics d'adopter une réaction adaptée à l'encontre du contrevenant.

La sanction qui suit une infraction remplit plusieurs fonctions. Par le passé, l'accent était principalement mis sur la sanction et la confirmation de la norme officielle (Beyens & Van Cauwenberghe, 2001). En outre, on essayait de réduire le risque de récidive grâce au prétendu effet de dissuasion. Ces dernières décennies, l'accent s'est en partie déplacé vers l'idée de réparation : le contrevenant doit « réparer » le préjudice causé. Dans le cadre d'une infraction de la route, la notion de préjudice doit être comprise dans un sens plus abstrait, à savoir l'insécurité routière. Par conséquent, lors de l'attribution de la peine, on insiste davantage sur la responsabilisation de l'auteur, qui joue un rôle plus actif dans l'ensemble du processus.

En théorie, il semble difficile de concilier ces différents objectifs et les peines et mesures qui en découlent. Et pourtant, dans la pratique, les magistrats ne rencontrent aucun problème et parviennent à associer le côté « dur » (dissuader et infliger une peine en guise de punition) et l'approche plus sociale et constructive, où la réparation et la réhabilitation sont privilégiées (De Keijser, 2001). Toutefois, il n'existe aucune convention claire ni aucun protocole en ce qui concerne la possibilité de choix. Dès lors, De Keijser en conclut que « les magistrats sont très soucieux d'adapter la décision aux caractéristiques uniques de chaque affaire et de chaque auteur ».

4.1 Infractions routières : un vaste éventail d'infractions

Le législateur distingue quatre degrés d'infractions routières en fonction du niveau de risque qu'implique l'infraction. Pour chaque degré, des mesures spécifiques sont prévues, tout comme la possibilité de règlement rapide et simple. Idéalement, les infractions du 1^{er} au 3^e degré sont réglées par une perception immédiate qui est proposée au contrevenant. En principe, aucune poursuite ultérieure n'est alors possible.

Cette procédure a pour but de décharger les instances juridiques afin qu'elles aient plus de temps à consacrer à des délits graves et plus complexes. Parallèlement, elle vise à améliorer l'efficacité de la mise en application des règles et des sanctions grâce à une intervention plus rapide et à une plus grande visibilité du lien entre l'infraction et sa conséquence.

Depuis lors, certaines infractions ont été retirées du Code pénal (Bruyn, 2006) et ressortent de la compétence du droit administratif des villes et communes. Les trois infractions en question concernent le « stationnement à durée limitée », le « stationnement payant » et le « stationnement sur des emplacements réservés aux riverains ».

4.2 Mesures éventuelles du parquet

Le parquet de police joue un rôle de pivot dans la politique criminelle et le règlement des infractions. Il peut tout d'abord donner des orientations claires, en concertation avec les zones de police, en matière d'intensité et de choix des contrôles routiers. De plus, il peut également canaliser le règlement des procès-verbaux dressés. Il peut ainsi choisir de poursuivre certaines infractions relatives à la conduite sous influence et de les régler par un arrangement à l'amiable ou une autre mesure. Les choix sont principalement déterminés par les besoins, la spécificité et les problèmes au sein de la circonscription administrative.

Afin de canaliser les possibilités de choix de chaque parquet, le parquet général émet des directives qui abordent les modalités de règlement possibles et proposent des choix.

4.2.1 La perception immédiate

La plupart des infractions (catégorie 1, 2 et 3) sont normalement réglées par une perception immédiate (P.I.). Ce sont les services de police qui règlent presque automatiquement ces affaires d'après leurs constatations. Un listing est toutefois remis au parquet, qui peut à tout moment supprimer la perception

immédiate prévue et procéder à une autre mesure. Bien que ce cas de figure soit rare, il est appliqué pour les personnes qui commettent de nombreuses infractions successives en peu de temps, les récidivistes et dans le cadre de circonstances particulières.

Depuis avril 2014, la conduite sous l'influence d'alcool, avec une intoxication jusqu'à 0,50 mg/l AAE, peut également être réglée de cette manière. Depuis mars 2014, la loi prévoit la possibilité de laisser le choix au contrevenant, pour une certaine perception immédiate, entre le paiement de ladite perception ou le suivi d'une petite formation. Cependant, les arrêtés d'exécution ne sont prévus qu'en 2016.

En cas de paiement correct de la perception immédiate et si le parquet maintient celle-ci, le dossier est clôturé et il n'y a aucune mention dans le registre des peines.

4.2.2 Retrait immédiat du permis de conduire

Pour certaines infractions, la loi prévoit que le parquet puisse retirer le permis de conduire pour une période de 15 jours. Dans la plupart des cas, ce retrait est effectué lors de l'interpellation et le parquet autorise l'agent de police à procéder au retrait immédiat du permis de conduire. Dans des cas exceptionnels, ce retrait immédiat peut être prolongé jusqu'à une période de maximum 3 mois, mais le parquet doit alors requérir une ordonnance de prolongation devant le tribunal de police. Néanmoins, cette procédure n'est appliquée qu'à titre exceptionnel.

4.2.3 L'arrangement à l'amiable

Pour certaines infractions et délits, le procureur peut proposer à l'auteur de payer une certaine somme d'argent. Si l'auteur marque son accord et paie la somme dans un certain délai, toute poursuite ultérieure est abandonnée.

Depuis l'introduction de la perception immédiate, le pourcentage d'arrangements à l'amiable a légèrement diminué et ce type d'arrangements est principalement utilisé en cas de perceptions immédiates qui n'ont pas été payées pour une raison quelconque ou d'infractions de catégorie 1 à 3 qui ont été constatées par d'autres personnes compétentes que l'agent de police régulière (ex. inspecteurs de DE LIJN)

4.2.4 La médiation pénale

Depuis 1994, la médiation pénale est instaurée en tant qu'alternative officielle aux poursuites ultérieures. Par conséquent, le parquet peut demander au prévenu d'autres interventions qu'une somme d'argent (voir arrangement à l'amiable). Concrètement, il peut s'agir d'un service d'intérêt général (se mettre au service d'une asbl agréée dans ce cadre ou d'un service public pendant quelques heures) ou de suivre un parcours d'apprentissage. En Belgique, il existe trois projets reconnus qui se consacrent spécifiquement aux contrevenants routiers. Pour le service d'intérêt général, il y a d'une part le Projet plan global RED (service dans un centre de revalidation) et un projet national PROVELO qui consiste à apporter son aide lors d'excursions et de cours de vélo. L'IBSR (cours DI) est le seul projet national reconnu pour proposer un cours aux contrevenants routiers. En réalité, de nombreux jeunes contrevenants sont aussi renvoyés vers un projet de service d'intérêt général n'ayant aucun lien avec la circulation.

La médiation pénale est utilisée parcimonieusement dans les affaires de roulage, étant donné qu'on souhaite généralement réserver cette procédure aux affaires ayant fait une victime manifeste. Au terme d'un règlement positif de la médiation, le dossier est aussi officiellement clôturé et aucune autre poursuite ne peut être engagée.

4.2.5 Citation à comparaître

En cas d'infractions graves (4^e degré) et de délits, de non-respect des mesures ou des arrangements ou d'accidents mortels et graves, le parquet peut procéder à une citation à comparaître devant le tribunal de police. Dans la Loi relative à la police de la sécurité routière, plusieurs faits sont d'ailleurs cités qui nécessitent une citation à comparaître. Le parquet prépare le dossier et émet une proposition de sanction dans les limites légales. Il cherche également dans le registre des peines l'existence d'antécédents éventuels. L'ensemble du dossier avec argumentation de la preuve et proposition de peine est alors remis au tribunal de police qui doit se prononcer. Actuellement, la durée entre les faits et une audience au tribunal est d'environ 11 mois.

4.3 Peines et mesures éventuelles émanant du tribunal

Si le tribunal juge que les faits sont avérés, il peut faire un choix parmi la multitude de moyens prévus par la loi pour infliger à l'auteur une sanction adaptée. Pour toutes les peines et mesures, le Code pénal prévoit des valeurs minimales et maximales. Le tribunal fait son choix d'après les antécédents éventuels, la mise en danger, le contexte personnel de l'auteur, l'impact sur les concitoyens (victimes), la compréhension et le sens des responsabilités de l'auteur, ...

Toutes les peines peuvent être prononcées à titre effectif ou conditionnel. Si une peine (ou une partie de celle-ci) est prononcée à titre conditionnel, l'auteur ne doit pas exécuter cette peine (ou la partie conditionnelle de celle-ci), mais la peine peut devenir effective en cas de nouveaux faits commis pendant une période définie.

4.3.1 Amende pécuniaire

La majeure partie des infractions routières qui sont soumises au tribunal sont réglées par une amende pécuniaire fixée par la loi. En cas de non-paiement de l'amende imposée, une peine de prison subsidiaire peut être prononcée, mais elle est plutôt exceptionnelle. Dans ce contexte, on pense plutôt à une déchéance subsidiaire du droit de conduire (SPF JUSTICE & SPF FINANCES, 2013).

Ce sont les bureaux de recette de l'Administration du Recouvrement non-fiscal du SPF Finances qui perçoivent les amendes, éventuellement par le biais d'un huissier de justice. En l'absence de paiement, le parquet est informé et entreprend éventuellement une autre action.

4.3.2 Peine de prison

Une peine de prison n'est appliquée que pour certaines infractions routières (Brognez & Vlaminck, 2009). Il s'agit essentiellement de la conduite d'un véhicule pendant la période de déchéance du droit de conduire, d'un délit de fuite après un accident faisant des blessés, d'une récidive de conduite sous influence, de la conduite sans assurance, d'accidents mortels, ... La principale raison qui a mené à la suppression des peines de prison pour les petites infractions réside dans le constat selon lequel les petites peines de prison (< 6 mois) n'étaient pas exécutées. Pour les petites infractions, les aspects négatifs des petites peines de prison auraient eu plus d'influence que l'effet préventif positif.

4.3.3 Peine de travail autonome

La loi du 17 avril 2002 établit que la peine de travail qui s'inscrivait jusqu'alors dans le cadre d'une alternative à une peine principale, comme une amende et/ou une peine de prison, peut également être prononcée en tant que peine autonome par le tribunal. Cependant, le tribunal peut uniquement imposer cette peine si l'accusé est présent à l'audience et/ou représenté par son conseil, étant donné qu'il doit donner son accord avec ce mode de règlement. L'accusé peut également demander ce règlement et si le tribunal refuse, il doit justifier son refus (JUSTICE, 2007). Lorsqu'il prononce une peine de travail autonome, le juge doit également prévoir une peine subsidiaire (amende ou peine de prison) qui peut être imposée en cas de non-exécution de la peine de travail.

La commission de probation veille à l'exécution de la peine et désigne un assistant de justice pour planifier l'exécution concrète et trouver un lieu de travail adapté. La peine de travail (qui va de min. 20 à max. 300 heures) doit être exécutée dans l'année qui suit le jugement. L'avantage d'une peine de travail autonome est qu'elle n'est pas mentionnée dans le certificat de bonne vie et mœurs.

4.3.4 L'éthylotest antidémarrage

Depuis la loi du 12 juillet 2009, le juge a la possibilité, pour les conducteurs sous influence de l'alcool (principalement des récidivistes), de limiter la validité de permis de conduire aux véhicules équipés d'un éthylotest antidémarrage. Ce faisant, le condamné peut certes conduire, mais uniquement si ce véhicule est équipé d'un éthylotest antidémarrage qui empêche le conducteur de faire démarrer le véhicule tant que le test d'haleine n'est pas négatif. Le code 112 est alors mentionné sur le permis de conduire du condamné.

L'AR du 26 novembre 2010 régit les modalités d'application et d'exécution de cette mesure. Outre l'installation d'un éthylotest antidémarrage, un programme d'accompagnement est également prévu, qui est constitué par des entrevues de formation, des lectures des données de l'appareil et des entretiens

individuels au sujet des résultats. Actuellement, l'IBSR est le seul organisme reconnu pour mettre en œuvre ce programme.

Un éthylotest antidémarrage peut être imposé pour une période de minimum 1 an et maximum 5 ans. Tous les frais sont à charge du condamné.

4.3.5 L'immobilisation et la confiscation du véhicule

Conformément à l'article 50, le juge peut prononcer l'immobilisation du véhicule de l'intéressé pendant la période de déchéance effective du droit de conduire, pour autant que le véhicule soit la propriété du condamné et qu'il soit à sa disposition exclusive. Le véhicule peut également être saisi en cas de déchéance définitive du droit de conduire.

L'article 51 énumère une série d'infractions pour lesquelles une immobilisation et/ou une confiscation du véhicule peut être prononcée, pour autant que l'on puisse prouver que le condamné est le propriétaire du véhicule et le seul conducteur de celui-ci. Cette peine est prévue pour des faits tels que : la conduite sans permis de conduire ou la conduite pendant la période de déchéance, le fait de confier le véhicule à une personne qui n'a pas le permis de conduire, le délit de fuite et la conduite sous influence.

La confiscation et l'immobilisation du véhicule sont considérées comme des peines complémentaires et peuvent uniquement être prononcées si une peine principale (amende, peine de travail, prison) a été imposée.

4.3.6 Probation

En cas de peine entièrement ou partiellement conditionnelle, le juge peut associer plusieurs conditions en vue du maintien du caractère conditionnel de la peine. Ces conditions s'inscrivent dans le cadre de la probation et peuvent adopter diverses formes, allant de l'interdiction de fréquenter les débits de boissons au suivi d'un traitement spécifique.

Les conditions particulières sont les peines alternatives prévues par la loi du 10 février 1994. Dans ce cas, l'ensemble de la peine principale doit être différée ou suspendue et remplacée par une peine alternative. Dans le cas de faits de roulage, il s'agit essentiellement de suivre un cours DI. En 2013, la mesure de formation de l'IBSR a été prescrite dans près de 80% des dossiers de probation (Kluppels, 2014) au sein des tribunaux de police.

En cas de suspension probatoire, il n'y a aucune mention dans le registre des peines après une exécution correcte des conditions et au terme du délai d'épreuve, contrairement au sursis probatoire. La suspension probatoire ne peut être ordonnée que dans certaines affaires. C'est la commission de probation, par le biais d'un assistant de justice, qui suit l'exécution des conditions. En cas d'échec, le parquet en est informé et peut à nouveau soumettre l'affaire au tribunal.

4.3.7 La déchéance du droit de conduire

En plus de l'une des peines principales (amende, peine de prison, peine de travail), le juge peut également prononcer une peine supplémentaire, à savoir la déchéance du droit de conduire. L'article 38 décrit les cas dans lesquels le juge peut prononcer une déchéance. Il y est indiqué, par infraction de roulage, quelle est la marge applicable pour fixer la période de déchéance.

Si le juge prononce effectivement la déchéance, il peut associer des conditions à la réintégration dans le droit de conduire au terme de la période de déchéance fixée. Les cinq possibilités prévues par la loi sont :

1. L'examen médical
2. L'examen psychologique
3. L'examen théorique
4. L'examen pratique
5. Le suivi d'une formation

Pour les 4 examens, des arrêtés d'exécution ont été mis au point pour régir tant le contenu que la forme de ces examens, ainsi que les modalités d'agrément pour les centres qui font passer ces examens. En ce qui

concerne la 5^e possibilité, à savoir le suivi d'une formation, aucune modalité n'a encore été décrite par le Roi.

4.4 Sanction administrative ou judiciaire ?

En Belgique, toutes les infractions routières sont réglées dans le cadre judiciaire. Plusieurs de nos pays voisins (Brogniez & Vlamincq, 2009) (Allemagne, Pays-Bas, Espagne, Italie) ont décidé de retirer une grande partie de ces infractions du droit pénal et de les transformer en infractions administratives passibles d'amendes ou de mesures administratives. L'objectif était principalement de permettre un règlement plus rapide et plus souple, afin de réserver la justice à des faits plus graves.

Notre pays a essayé d'atteindre le même objectif en introduisant la perception immédiate, mais dans le cadre judiciaire.

Le tableau suivant indique les principales différences entre le cadre administratif et le cadre judiciaire (Troosters, 2000) (EU, 2000).

	CADRE ADMINISTRATIF	CADRE PÉNAL
Nature du comportement	Comportement fréquent	Comportement exceptionnel
Preuve	Simple constatation par un fonctionnaire	Le tribunal examine les preuves
Procédure	Règlement standard	Chaque affaire est jugée individuellement
Peine	Standard	Individualisée

Le fait qu'un règlement administratif débouche uniquement sur une réaction financière est peu perspicace et contesté par les « vorderingsprocedures » (procédures de demande) aux Pays-Bas. Pour certaines infractions prévues par la loi administrative, la police adresse également, en plus du procès-verbal, une remarque à l'égard du Centraal Bureau Rijbewijzen (CBR – Bureau central néerlandais des permis de conduire). Cet organisme a le droit de procéder à un retrait administratif du permis de conduire du contrevenant, sauf si la personne a suivi une formation spécifique (EMA, EMG), un examen médico-psychologique ou un programme relatif à l'éthylotest antidémarrage. Par conséquent, même dans le cadre juridique administratif, la peine standard peut comporter une vaste gamme de mesures.

RÉFÉRENCES

- Adriaensen, M. & Vlamincx, F. (2009) Kwaliteitshandboek politionele verkeershandhaving. BIVV, Brussel
- Adriaensen, M., Delcourt, S., Scheers, M., & Vlamincx, F. (2004). *Handboek voor het opstellen van de actieplannen verkeersveiligheid*. Brussel: BIVV.
- Adriaensen, M., Brognez, D., Merckx, F., & Vlamincx, F. (2007). *Politie en Verkeer: wegwijs in handbavingscommunicatie*. Brussel: BIVV.
- Andeneas, J. (1974). *Punishment and deterrence*. Michigan: University of Michigan.
- Belin, M.-A., Tillgren, P., & Vedung, E. (2012). Vision-Zeor: a road safety policy innovation. *International Journal of Injury Control and Safety promotion*, 171-179.
- Berckhout, R. (2007). Politie en verkeer. In C. Fijnaut, *Politie: studies over haar werking en organisatie*. Brussel: Kluwer.
- Bergh, J., Deseyn, R., & Yüksel, V. (2014). *Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wat betreft de invoering van het rijbewijs met punten*. Brussel: Kamer van Volksvertegenwoordiging.
- Beyens, K., & Van Cauwenberghe, K. (2001). *Alternatieven: anders straffen en anders denken*. Brussel: Kluwer Documenta.
- BIVV. (1999). *Het belang van een strafrechtelijk beleid voor de verkeersveiligheid. Discussiepaper nr 99-01*. Brussel: BIVV.
- Blencowe, T., Pehrsson, A., & Lillsunde, P. (2010). *Analytical evaluation of oral fluid screening devices and preceding selection procedures. DRUID del. D3.2.2*. Helsinki: Institute for health and Welfare.
- Blomberg, R., Peck, R., Moskowitz, H., Burns, M., & Fiorentio, D. (2005). *Crash Risk of alcohol involved driving: a case control study*. Stamford: Dunlap and Associates Inc.
- Broeckaert, M., Cuipers, C., Pelckmans, J., Scheers, M., Wuyts, M., Snelheidshandhaving. Hand-leiding bij het opstellen van een handbavingsplan. BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, 1999, 63p, Handleiding, 99-04
- Brognez, D., & Vlamincx, F. (2009). *Kiezen voor een administratieve of strafrechtelijke afhandeling van verkeersovertradingen?* Brussel: BIVV.
- Bruyn, D. d. (2006). *De magistraat aan het woord*. Apeldoorn: Maklu.
- Casteels, Y., Focant, N., & Nuyttens, N. (2012). *Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer. Statistische analyse van letselgevallen met jonge bestuurders van 18 tot 31 jaar*. Brussel: BIVV.
- Cestac, J., & Delhomme, P. (2012). *European roas users' risk perception and mobility - Sartre survey*. Paris: IFSTARR.
- Christiaens, J., Daems, A., Dury, S., De Donder, I., & Lampert, I. (2009). *Mobiliteit en senioren: ouder worden en een duurzaam transport systeem*. Brussels: Belgian Science Policy.
- Davidse, R., Vlakveld, W., Douwen, M., & de Craen, S. (2010). *Statusonderkenning, risicoonderkenning en kalibratie bij verkeersdeelnemers*. Den Haag: SWOV.
- De Keijser, J. (2001). *Punishment and purpose: Froms moral theory to punishment in action*. Amsterdam: Thela Thesis.
- Delaney, A., Diamantopoulou, K., & Cameron, M. (2003). *MUARC's speed enforcement research: principals learnt and implications for practice*. MOnach University Accident research Centre.
- Emmerson, C., Guo, W., Blythe, P., Namedo, A., & Edwards, S. (2013). Fork in the Road: In-vehicle navigation systems and older drivers. *Transportation Research*, p173-180.
- Erke, A., Goldenbeld, C., & Vaa, T. (2009). The effects of drink-driving checkpoints on crashes - a meta-analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 914-923.

- Erke, A., Goldenberg, C., & Vaa, T. (2008). *Good practice in the selected key areas of speeding, drink driving and seatbelt wearing: results from a meta-analysis*. TOI: European Commission PEPPER project.
- ETSC. (2003). *Cost effective EU transport safety measures*. Brussel: European Transport Safety Council.
- ETSC. (2011). *Traffic Law Enforcement across the EU. Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads*. Brussel: European Transport Safety Council.
- EU. (2000). *Legal and Administrative Measures to support Police Enforcement of Traffic Rules - ESCAPE del. 5*. Brussels: European Commission RTD Programme.
- Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (2007). Dossier: handhaving.
- Focant, N. (2013). *Statistische analyse van de in 2012 geregistreerde verkeersongevallen met doden en gewonden*. Brussel: BIVV.
- FOD JUSTITIE, & FOD FINANCIEN. (2013). *Actieplan: uitvoering van de geldstraffen*. Brussel: Federale Overheid.
- Goldenbeld, C. (2008). Het succes van de Nederlandse verkeershandhaving. *Het Tijdschrift voor de Politie*, 22-27.
- Goldenbeld, Ch., Aarts, L.T. & Mathijssen, M.P.M. (2010). Verkeershandhaving in ontwikkeling. R-2010-30. SWOV, Leidschendam.
- Goldenbeld, Ch. & Mesken, J. (2012). Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting. R-2012-15. SWOV, Leidschendam.
- Grayson, G., Maycock, G., Groeger, J., Hammond, S., & Field, D. (2003). *Risk, hazard perception and perceived control*. Crowthorne: TRL.
- Hels, T., Bernhoft, I.M., Lyckegaard, A., Houwing, S., et al. (2011). Risk of injury by driving with alcohol and other drugs Deliverable 2.3.5 of DRUID, Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines. European Commission, Brussels.
- Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I.M., et al. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part 1: General results; Part 2: Country reports. Deliverable 2.2.3 of DRUID, Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines. European Commission, Brussels.
- Isalberti, C., Linden, T., Legrand, S.-A., Verstraete, A., Bernhoft, J., Hels, T., Mathijssen, R. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers*. DRUID D2.2.5. available from <http://www.druid-project.eu>.
- JUSTITIE, F. (2007). *De autonome werkstraf*. Brussel: FOD Justitie.
- Kluppels, L. (2010). Leren als straf. Driver Improvement-cursussen kennen toenemend succes. *Via Secura*, 80, p. 16-18.
- Kluppels, L. (2014). *Jaarverslag Driver Improvement 2013*. Brussel: BIVV.
- Landuyt, R. (2005). Voorstelling van de Bob-campagne. *persconferentie BOB*. Brussel: BIVV.
- Mäkinen, T., Zaidel, D., Andersson, G., Biecheler-Fretel, M., Christ, R., Cauzard, J.-P., Vaa, T. (2003). *Traffic Enforcement in Europe: effects, measures, needs and future*. Espoo: Technical research Centre of Finland, VTT.
- Meershoek, G. (2007). Prestatie- en probleemgerichte verkeershandhaving: wat werkt en waarom het werkt. *Van verkeershandhaving naar handhaving in het verkeer*. (pp. 31-41). Lelystad: Politieacademie Nederland.
- Meesmann, U., Martensen, H. & Dupont, E. (2013). Invloed van sociale norm en pakkans op rijden onder invloed van alcohol: België vergeleken met 18 Europese landen. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Meesmann, U., & Boets, S. (2014). *resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel: BIVV.

- OECD/ECMT. (2006). *Speed Management*. Paris: OECD / European Conference of Ministers of Transport.
- Peräaho, M., Keskinen, E., & Hatakka, M. (2003). *Driver Competence in a Hierarchical Perspective: Implications for Driver Education*. University of Turku Traffic research.
- Pligt, J., Koomen, W., & Harreveld, F. (2007). *Bestrafen, belonen en beïnvloeden. Een gedragswetenschappelijk perspectief op handhaving*. Den Haag: Boom Juridische uitgevers.
- Riguelle, F. (2013). *Nationale gedragsmeting gordeldracht 2012*. Brussel: BIVV.
- Riguelle, F. (2014). *Drinken we te veel als we rijden? Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012*. Brussel: BIVV.
- Riguelle, F. (2014). *Nationale gedragsmeting snelheid 2012*. BIVV.
- SafetyNet. (2009). *Alcohol*. Brussels: European Commission Directorate-General Transport and Energy.
- Scheers, M. (1998). Strafrechterlijk beleid en verkeersveiligheid. *VLA nr 45*, 24-25.
- Scheers, M., Kwantitatieve doelstellingen voor het verkeerstoeverzicht, Politiejournaal (Het Belgisch Politievakblad en Ledenblad van de Federatie), 2010, (3 - mar), p21-25, Tijdschrift Nr : 1/214
- Troosters, R. (2000). *Administratie en strafrechtelijke rechtshandhaving: concurrenten of complimenten?* Brugge: Die Keure.
- Vanlaar, W., Kluppels, L., Wiseur, A., Goossens F. (2003). Leiden sensibiliteitscursussen tot een lager recidivegehalte dan klassieke straffen? Brussel: BIVV.
- Veisten, k., Houwing, S., & Mathijssen, R. (2010). *Cost-benefit analysis of drug driving enforcement by the police. DRUID Del. 4.3.3.1*. Oslo: Institute of Transport Economics.
- Wegman, F., Aarts, L., & (eidnred.). (2005). *Door met Duurzaam Veilig: Nationale verkeersveiligheids-verkenningen voor de jaren 2005-2020*. Leidschendam: SWOV.
- Whelan, M., Senserrick, T., Groeger, J., Triggs, T., & Hosking, S. (2004). *The learner driver experience project*. Victoria: Monash University Accident Research Centre.
- www.belgium.be/nl/justitie. (sd).
- Zaal, D. (1994). *Traffic law enforcement: a review of the literature*. Victoria: Monash University Accident Research Centre.



Institut Belge pour la Sécurité routière
Chaussée de Haacht 1405
1130 Bruxelles
info@ibsr.be

Tel.: 02 244 15 11
Fax: 02 216 43 42