

Rapport de recherche n° 2018-T-04-FR

Réhabilitation et réintégration des délinquants routiers

Dossier thématique Sécurité routière n° 18



Réhabilitation et réintégration des délinquants routiers

Dossier thématique Sécurité routière n° 18

Rapport de recherche n° 2018-T-04-FR

Auteurs : Madeleine Niringiyimana et Mélanie Brion

Recherche financée par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Editeur responsable : Karin Genoe

Editeur : Vias institute

Date de publication : 26/06/2018

Veuillez faire référence au présent document de la manière suivante : Niringiyimana, M. & Brion, M. (2018) Dossier thématique Sécurité routière n°18. Réhabilitation et réintégration des délinquants routiers. Bruxelles, Belgique : Vias institute – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Dit rapport is eveneens verschenen in het Nederlands onder de titel: Themadossier Verkeersveiligheid nr. 18. Rehabilitatie- en re-integratie van verkeersdelinquenten.

Includes an English summary

La rédaction de ce dossier thématique a été possible grâce au soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Table des matières

Remerciements	5
Résumé	6
Executive summary	9
1 Les programmes de réintégration et la sécurité routière	12
2 Mesures de réintégration et de réhabilitation	13
2.1 Contexte réglementaire et légal en Europe	13
2.1.1 Permis à points, permis probatoires, conducteurs novices, jeunes conducteurs	13
2.1.2 Déchéances du droit de conduire (ou suspensions du permis)	15
2.2 Les différents programmes de réhabilitation en Europe	15
2.2.1 Formations Driver Improvement (DI)	15
2.2.2 Les examens de réintégration: dépistage, évaluation et traitement	19
2.2.3 Ethyloctest anti-démarrage (EAD)	22
3 Cadre légal en Belgique	23
3.1 Déchéances du droit de conduire	23
3.2 Mesures judiciaires alternatives	23
4 Situation des mesures de réhabilitation en Belgique	26
4.1 Formations Driver Improvement (DI)	26
4.1.1 Histoire des formations DI en Belgique	26
4.1.2 Objectifs, principes méthodologiques et contenus	27
4.1.3 Estimation chiffrée des formations DI	31
4.2 Examens de réintégration	32
4.3 Ethyloctest Anti-Démarrage (EAD)	33
Recommandations	35
Liste de références	38
5 Autres sources d'information	41
6 Annexes	42
6.1 Liste des formations DI par pays et par gravité d'infraction	42
6.1.1 La Grande Bretagne	42
6.1.2 Les Pays-Bas	43
6.1.3 La France	44
6.1.4 L'Allemagne	45
6.1.5 L'Autriche	46
6.2 Programmes de réintégration médico-psychologiques en Europe	47
6.2.1 France	47
6.2.2 Allemagne	48
6.2.3 Autriche	49
6.2.4 Pays-Bas	50
6.3 L'usage de l'Ethyloctest Anti-démarrage (EAD) en Europe	50
6.3.1 Les Pays-Bas	50
6.3.2 La Suède	51

Vias institute	4
6.3.3 La France	51
6.4 Recommandations des études européennes	53

Remerciements

Les auteurs et l'institut Vias tiennent à remercier Peter Silverans, Ludo Kluppels, Natalie Stuyck, Louise Schinckus et Anneleen Poll pour leur contribution au contenu et à la mise en forme de ce rapport.

Résumé

Les pays européens s'impliquent de plus en plus dans la mise en œuvre de politiques qui contribueront à réduire le nombre de tués et de blessés sur les routes. Le comportement des conducteurs sur la route se traduit surtout par des prises de risques (p.ex. agissements intentionnels contre le code de la route ou contre les principes de courtoisie entre usagers du trafic) ou des attitudes susceptibles de conduire à des incidents dans le trafic (p.ex. erreurs de conduites conscientes ou non; Kluppels, 2015).

Ces programmes de sensibilisation de masses et les mesures répressives visent à amener les conducteurs à adopter une conduite prudente. Ils sont imposés ou proposés aux contrevenants routiers afin de les amener à adopter un changement de comportement. Ces programmes interviennent sur 5 axes: éduquer, punir, surveiller, évaluer et traiter.

Plusieurs sortes de programmes coexistent et sont organisés, selon le pays, dans un cadre administratif, judiciaire, ou les deux à la fois. Il existe plusieurs mesures de formations dont: le **dépistage**, les **mesures d'évaluations**, de **traitements** et enfin, les mesures **d'éthylotest anti-démarrage**. Ces mesures peuvent aussi être combinées entre-elles.

Les formations Driver Improvement (DI)

Certains pays ont une longue expérience dans l'organisation des formations DI. En Allemagne et en Autriche par exemple, ces formations existent sous différentes formes et sont généralement destinées aux contrevenants ayant commis des infractions au code de la route. Elles interviennent dans le cadre d'une mesure pénale. En Europe, les frais de formation sont à la charge des participants à l'exception de la Belgique. Dans les pays où le système du permis à points est en vigueur, la participation à la formation peut permettre la récupération de quelques points sur le permis. Les types de formations sont spécifiques au type et à la gravité de l'infraction commise. Des modèles adaptés existent pour les récidivistes ainsi que pour les jeunes conducteurs.

Toutes les méthodologies sont adaptées aux profils des candidats et visent un changement de comportement et une prise de conscience des comportements à risques. L'objectif général est de combler les lacunes inhérentes aux attitudes et à la personnalité du conducteur. La formation se déroule en groupe de 6 à 12 participants et peut être précédée et clôturée par un entretien individuel. Dans le cas où le candidat présente des difficultés pour évoluer dans un groupe, des possibilités de séances individuelles peuvent être offertes.

La durée de la formation varie d'un pays à l'autre et d'un type de formation à un autre. La formation comporte plusieurs sessions, en général étalées sur plusieurs semaines. L'efficacité des formations DI a été évaluée par plusieurs chercheurs. Les conclusions à propos de l'efficacité concernent surtout les formations pour les conducteurs sous influence d'alcool et de drogue sans inclure les autres infractions. Très peu d'études se sont penchées sur l'efficacité des formations pour ces autres infractions. Néanmoins, la plupart des études soulignent l'impact positif plus important lorsque la formation est combinée avec une suspension du permis de conduire (et non en guise remplacement).

Les mesures de dépistage, d'évaluation et traitement

Les programmes concernent, en majorité, les conducteurs coupables de conduite sous influence d'alcool ou de stupéfiants. Néanmoins, les conducteurs récidivistes d'infractions graves peuvent se voir imposés ce type de mesures. Alors que le dépistage consiste à détecter la présence d'un problème ou d'une incapacité à conduire. L'évaluation quant à elle, consiste à déterminer l'ampleur ou la gravité du problème et les ressources dont dispose le conducteur ainsi que ses résistances au changement. De manière général, le dépistage et l'évaluation font partie d'un même processus. Il s'agit d'un processus d'évaluation diagnostique aussi appelé examen de réintégration. L'évaluation diagnostique permet de détecter la dangerosité du conducteur. Dans certains pays, l'évaluation donne lieu à une formation DI.

Le traitement, quant à lui, concerne généralement les conducteurs dont l'évaluation a démontré un problème d'addiction à l'alcool ou à la drogue. Selon le profil des candidats, les mesures peuvent combiner l'évaluation, le traitement et la formation.

L'éthylotest anti-démarrage

Les dispositifs d'Ethylotest Anti-Démarrage (EAD) visent à prévenir la récurrence de la conduite en état d'ivresse. Ces dispositifs sont apparus en Europe dans les années 1990. Le recours à l'EAD dans la lutte contre l'alcool

au volant est devenu une recommandation de la Commission Européenne à l'égard des états membres. L'efficacité de l'EAD a fait ses preuves, particulièrement chez les conducteurs coupables d'une première infraction d'alcoolémie au volant. Les résultats des études sur ce sujet reconnaissent l'intérêt de recourir à l'EAD plutôt qu'à une mesure de suspension du permis bien que son efficacité soit moindre pour les conducteurs récidivistes. La meilleure option est de combiner l'EAD à un programme d'accompagnement du candidat (Assailly et Cestac, 2014).

L'expérience de la Belgique : formations DI, examens de réintégration, EAD.

Les formations DI

La Belgique a une longue expérience en ce qui concerne les mesures de réhabilitation comme les formations DI. Cela fait plus de 20 ans que l'institut Vias, jusqu'à 2017 l'Institut Belge pour la Sécurité routière (IBSR) est agréé par le Ministère de la justice pour organiser les formations destinées aux délinquants routiers. Ces formations interviennent dans le cadre des mesures judiciaires alternatives, avant ou après le jugement. La majorité des formations sont suivies sous contrainte et aucun frais de participation n'est demandé aux participants. Le nombre et la diversité de ces formations a considérablement augmenté depuis lors. Par exemple, de 2006 à 2016, le nombre de conducteurs ayant suivi ce type de formation est passé de 1162 à 3687 (Rapport d'activités 2016)¹.

Les examens de réintégration

En Belgique, les examens de réintégration des conducteurs déchus du droit de conduire sont organisés par des organismes privés reconnus et agréés par le Ministère de la Mobilité. Ces examens résultent d'une décision judiciaire suite à un jugement pénal. Les frais des examens de réintégration sont à la charge du condamné. Le montant de ces frais est défini par le ministre compétent², est indexé annuellement et est lié à l'indice santé. En 2017, ces frais étaient de 95€ pour l'examen médical et de 321€ pour l'examen psychologique.

Au départ imposés aux conducteurs sous déchéance du droit de conduire en cas de conduite sous alcoolémie, les examens de réintégration ont été élargis à une série d'autres infractions et, depuis la loi du 9 mars 2014, aux récidives des infractions routières graves.

Les principales infractions visées sont :

- l'alcool et ivresse au volant
- récidive dans les trois ans
- causer involontairement les blessures ou la mort d'une personne, en combinaison avec d'autres faits (tels que conduite sous influence, récidive,...)
- délit de fuite avec blessés/tués (ou en cas de récidive de délit de fuite avec blessés/tués)
- conduite sous l'influence de substances qui altèrent la capacité de conduite
- récidive aux graves excès de vitesse et utilisation du détecteur de radar
- récidive aux infractions graves du 4^{ème} degré

Les examens de réintégration visent donc à évaluer l'aptitude à la conduite et la capacité dont dispose le conducteur pour évoluer vers un changement de comportement.

A l'issue de l'examen médico-psychologique, la décision finale est prise par le médecin en concertation avec le psychologue. Le candidat déclaré inapte (ou apte pour une durée déterminée) doit se soumettre à un nouvel examen. La décision d'aptitude peut-être accompagnée de certaines conditions ou de restrictions. Par exemple les restrictions de l'aptitude dans le temps, l'interdiction de consommer de l'alcool, etc.

Selon une étude menée à l'échelle nationale en 2015, 91,8% des candidats ont été déclarés aptes, dont 22,3% pour une durée déterminée (durée de 1 an en général). Les personnes déclarées inaptées (8,2%) l'ont été en raison, principalement, d'une consommation excessive d'alcool (Meesmann et al., 2015).

L'Ethylotest Anti-Démarrage (EAD)

L'EAD fait partie de la réglementation depuis fin 2010. La loi permet au juge d'imposer un EAD aux conducteurs ayant conduit avec une alcoolémie supérieure à 0,35 mg/l d'air alvéolaire expiré ou en état d'ivresse ainsi qu'aux récidivistes.

¹ Vias institute, Rapport du Département Driver Improvement, 2016, consultable à la demande.

² Arrêté ministériel du 8 mars 2006 relatif au coût des examens médicaux et psychologiques de réintégration après déchéance du droit de conduire

L'EAD est un appareil installé dans la voiture et relié au démarreur. Il permet d'empêcher la voiture de démarrer si l'alcoolémie du conducteur atteint ou dépasse la limite déterminée par la loi (soit 0,09 mg/l d'air alvéolaire expiré).

Vias Institute, le seul organisme chargé de l'encadrement des candidats, suit actuellement une trentaine de conducteurs qui se sont vu imposer l'installation d'un EAD dans leur voiture pendant la durée légale de 1 à 5 ans. Le programme d'encadrement comprend des entretiens individuels d'accompagnement et des formations de groupes ou individuelles. Les frais d'installation et d'encadrement sont entièrement à charge du candidat. Les frais d'encadrement varient de 1210 € à 2178 € selon la durée du programme. Ces frais peuvent, si le juge le décide, être déduits de l'amende éventuelle. Les montants des frais d'installation dépendent également de la durée du programme et du choix du candidat de louer ou d'acheter l'appareil. Pour une durée de 1 an, le montant de ces frais sont au moins de 1512 € en cas de location ou de 2546 € en cas d'achat de l'appareil.

Recommandations

Réhabiliter le contrevenant par des mesures adaptées est sans doute une nécessité pour réduire le taux de récidive. Une peine d'amende ou même une peine de prison ne suffit pas pour un changement de comportement.

Cependant, la mise en place d'une étude fiable et valable pour mesurer l'efficacité des programmes de réadaptation se heurte à de nombreuses difficultés méthodologiques. Un modèle expérimental empirique implique que la participation à un tel programme dépende du hasard. C'est cependant très difficile à organiser dans un contexte juridique. De plus, la plupart des études sont fondées sur des dossiers judiciaires ou policiers et il n'y a pas de relation directe entre la récidive et l'enregistrement des infractions, car la probabilité d'être pris en flagrant délit varie énormément d'un pays à l'autre. Une simple comparaison entre un groupe expérimental et un groupe témoin au cours de la même période pourrait être très trompeuse. Pendant une peine d'emprisonnement et pendant la période de retrait, les personnes ne conduisent pas et ne peuvent donc pas être arrêtées pour conduite en état d'ébriété. Les études ne devraient donc comparer que les participants individuels pendant la période où ils sont autorisés à conduire. Les conclusions de ce rapport indiquent que dans les études récentes, l'effet est surtout positif. Il y a cependant des études plus anciennes avec des résultats moins bons qui ont conduit à des révisions des cours dans un certain nombre d'équipes. Les résultats positifs observés plus récemment pourraient signifier l'importance de l'évaluation et de l'amélioration continue de ces programmes de réhabilitation.

La Belgique a beaucoup d'expérience en matière de réhabilitation. Cependant, à l'instar des pratiques d'autres pays, des améliorations peuvent être apportées au cadre et à l'organisation des mesures de réhabilitation. Ce dossier thématique permet de relever les points de recommandation suivants :

- 1. Critères de sélection:** Mieux définir les critères de sélection des publics à cibler afin de proposer des programmes adaptés.
- 2. Cadre de référence standard:** Automatiser la procédure lorsqu'une infraction est enregistrée.
- 3. Programme de dépistage médico-psychosocial:** Prévoir un examen psycho-médical préalable à une mesure de réhabilitation pour des conducteurs récidivistes (de toute infraction grave et pas uniquement la conduite sous influence), afin de les orienter dans un (ou des) programme(s) adéquat(s).
- 4. Spécificité des programmes:** Créer des programmes de réhabilitations adaptés aux spécificités des contrevenants.
- 5. Diversité des programmes:** Inclure une dimension thérapeutique et/ou un suivi thérapeutique pour les contrevenants sujets aux problèmes d'addiction.
- 6. Evaluation externe:** Créer un système d'évaluation externe des formations de réhabilitation (formations DI).
- 7. Réhabilitation empiriquement fondée:** Mener des études empiriquement fondées sur l'efficacité et l'utilité des programmes de réinsertion.
- 8. Qualification des animateurs:** Faire appel à des animateurs expérimentés et formés à utiliser des méthodes fondées sur des données probantes.
- 9. Frais de participation à charge du contrevenant:** Déterminer les frais de participations par la loi et responsabiliser le contrevenant en le chargeant d'assumer ces frais.
- 10. Mode de délivrance des cours:** Proposer des cours composés de plusieurs séances, réparties sur plusieurs semaines.

Executive summary

Rehabilitation of road offenders in Europe

European countries are becoming increasingly involved in implementing policies that will help to reduce the number of road deaths and injuries.

Driver behaviour on the road is reflected in risk-taking (e. g., intentional acts against traffic laws or courtesy principles among traffic users) or attitudes that may lead to incidents in traffic (e. g., intentional or unconscious driving errors; Kluppels, 2015).

These awareness programmes and repressive measures aim to encourage drivers to adopt a safe attitude on the road and are part of repressive measures. They are either imposed or proposed to traffic offenders to encourage them changing their behaviour. These programmes operate in 5 areas: education, punishment, monitoring, evaluation and treatment.

Several kinds of programmes coexist and are organised, depending on the country, in either an administrative or judicial framework, or both. There are a number of training measures, including screening, assessment, treatment and finally, alcohol ignition interlock measures. These measures can also be combined.

Several European projects have been carried out on a regular basis and have made it possible to draw up general recommendations to guarantee and reinforce this effectiveness. Some of these practices have served as examples for other countries.

Driver Improvement (DI) trainings

Some countries have long experience in the organisation of DI training courses. For example, in Germany and Austria, these training courses exist in different forms and are generally aimed at offenders who have committed traffic offences. They occur within the framework of a penal measure. In Europe, training costs are borne by the participants with the exception of Belgium.

In the countries which have implemented the demerit point driving license system, attending this training can enable the offenders to regain a few points on their license. Such trainings vary according to the type and seriousness of the offence. Adapted trainings have been created for persistent offenders and young drivers.

Every methodologies are adapted to the candidates profile, they promote behavioural change and raise awareness of risky behaviours. The overall purpose is to deal with the flaws in driver attitudes and personality. The training takes place in groups of 6 to 12 participants and can be preceded and closed by an individual interview. If the candidate has difficulties in working in a group, individual sessions may be offered.

The training duration varies according to country and to type of training. The training mostly consists of several sessions, usually spread over several weeks.

Effectiveness of DI training has been evaluated by several researchers. The conclusions regarding DI training effectiveness concern training for drivers under the influence of alcohol and drugs but not for other offences. Hence, very few studies have examined the effectiveness of training for other offences. Nonetheless, most studies point to the greater positive impact when training is combined with a driving licence suspension (not as a replacement).

Screening, assessment and treatment measures

The majority of the programmes concern drivers convicted of driving under the influence of alcohol or drugs. However, persistent drivers of serious offences may be required to take these types of measures.

Screening is the detection of a problem or inability to drive. Evaluation, on the other hand, consists of determining to what extent or severity the problem exist and what are available individual resources or potential resistance to change.

In general, screening and assessment are part of the same process. This is a diagnostic assessment process also called reintegration testing. The diagnostic evaluation can detect the driver's dangerousness. In some countries, the evaluation results in DI training.

Treatment, on the other hand, generally concerns drivers who have been assessed as having an alcohol or drug addiction problem. Depending on the candidate profile, measures can combine assessment, treatment and training.

Breath Alcohol Ignition Interlock Device (BAIID)

Breath Alcohol Ignition Interlock Device (BAIID) are designed to prevent the recurrence of drinking and driving. These devices appeared in Europe in the 1990s. The use of BAIID in the fight against drink-driving has become a recommendation of the European Commission to the Member States.

The effectiveness of the BAIID has been proven, particularly for drivers with a first drinking and driving offence. The results of studies in this area recognize the value of using the BAIID rather than a licence suspension measure, although less effective than expected for repeat drivers. The best option is thus to combine the BAIID with a training programme (Assailly and Cestac, 2014).

The Belgian's experience: DI training, reintegration exams, BAIID.

DI trainings

Belgium has a long experience in rehabilitation measures such as DI training. For more than 20 years now, the Vias Institute (until 2017 the Belgian Institute for Road Safety (IBSR) has been approved by the Ministry of Justice to organise training courses for road traffic offenders. These training courses take place within the framework of alternative judicial measures, before or after the judgment. The majority of courses are attended under duress and participants are not charged any attendance fees. The number and diversity of these training courses has increased considerably since then. For example, from 2006 to 2016, the number of drivers taking this type of training increased from 1162 to 3687 (Activity Report 2016).

Reintegration examinations

In Belgium, reinstatement examinations for drivers who have lost their right to drive are organised by private bodies recognised and approved by the Ministry of Mobility. These examinations are the result of a judicial decision following a criminal judgment. The costs of reinstatement examinations shall be borne by the convicted person. The amount of these fees (defined by the competent minister) is indexed annually and is linked to the health index. In 2017, these fees are 95€ for the medical examination and 321€ for the psychological examination.

Initially imposed on drivers subject to driving disqualification while driving under the influence of alcohol, reinstatement examinations were extended to a series of other offences and, by the law of 9 March 2014, to persistent serious traffic offences.

The main offences targeted are:

- Drunk drinking and drunk driving;
- re-offending within three years;
- unintentionally causing the injury or death of a person, in combination with other facts (such as driving under influence, recidivism, etc.);
- hit and run with injured/killed (or in case of persistent hit and run with injured/killed);
- Driving under the influence of substances that influence driving ability.
- Recurrence of serious speeding violations and use of the radar detector;
- Recidivism of serious offences of the 4th degree.

Reintegration examinations are therefore designed to assess the driver's ability to drive and the ability of the driver to change behaviour.

At the end of the medical-psychological examination, the final decision is taken by the doctor in consultation with the psychologist. The candidate declared unfit (or fit for a fixed term) must take a new examination. The aptitude decision may be accompanied by certain conditions or restrictions. For example, restrictions on fitness over time, bans on alcohol consumption, etc.

According to a national study conducted in 2015, 91.8% of candidates were declared fit for employment, of which 22.3% were for a fixed term (generally 1 year). Persons declared unfit (8.2%) were disabled mainly because of excessive alcohol consumption (Meesmann et al., 2015).

Breath Alcohol Ignition Interlock Device (BAIID)

The BAIID has been part of the regulation since the end of 2010. The law allows the judge to impose BAIID on offenders who have driven with a blood alcohol content greater than 0.35 mg/l of breathable or intoxicated air and repeat offenders.

The BAIID is a device installed in the car and connected to the starter. It prevents the car from starting if the driver's blood alcohol level reaches or exceeds the legal limit (0.09 mg/l of breathable air).

Vias Institute, which is the only institution responsible for supervising candidates, is currently monitoring about 30 drivers who have been forced to install an BAIID for the legal period of 1 to 5 years. The coaching program includes individual coaching interviews and group or individual training. The costs of installation and supervision shall be borne entirely by the applicant. The cost of supervision varies from 1210 € to 2178 € depending on the duration of the program. These costs may, if the judge so decides, be deducted from any fine. The amount of the installation fee also depends on the length of the program and whether the candidate chooses to rent or purchase the device. For a duration of 1 year, the amount of these fees is at least 1512 € in case of rental or 2546 € in case of purchase.

Recommendations

Rehabilitating the offender with appropriate measures is undoubtedly necessary to reduce the rate of recidivism. A fine or even a prison sentence is not enough to change behaviour.

However, there are many methodological difficulties in implementing a reliable and valid study to measure the effectiveness of such rehabilitation programs. An empirical experimental model implies that participation in such a program is based on randomness. It is very difficult however, to organise such thing in a legal context. In addition, most studies are based on criminal or police records and there is no direct relationship between recidivism and the recording of offences, as the likelihood of being caught red-handed varies greatly from country to country. A simple comparison between an experimental and a control group over the same period of time could be very misleading. During a prison sentence and during the withdrawal period, people do not drive and therefore cannot be arrested for impaired driving. Studies should therefore only compare individual participants when they are allowed to drive. The findings of this report indicate that in recent studies, the effect of reintegration programs is mostly positive. However, there are older studies with poorer results that have led to course revisions in a number of teams. Recent good results may indicate the importance of course evaluation and continuous improvement.

Belgium has a lot of experience in rehabilitation. However, as in other countries, improvements can be made in the framework and organisation of rehabilitation measures. This thematic dossier highlights the following points of recommendation:

- 1. Selection criteria:** Better defining the criteria for selecting target audiences in order to propose appropriate programmes.
- 2. Standard framework:** Automating the procedure using standard formality when a traffic offence is registered.
- 3. Medical-psychosocial screening programme:** Providing the recidivists of any serious offence (not only driving under the influence) with a psycho-medical examination prior to a rehabilitation measure, in order to refer them to an appropriate programme.
- 4. Programs specificity:** Creating rehabilitation programs adapted to the specificities of offenders.
- 5. Programs diversity:** Including a therapeutic dimension and/or complement reinsertion with therapeutic follow-up for offenders subject to addiction problems.
- 6. External evaluation:** Create an external evaluation system for rehabilitation training (DI training).
- 7. Empirically based rehabilitation:** Conducting empirically based studies on the effectiveness and utility of rehabilitation programmes.
- 8. Facilitator Qualifications:** Using experienced and trained facilitators and evidence-based methods.
- 9. Participation fees:** Determining participation fees by law and make the offender responsible for these fees.
- 10. Course delivery method:** Offering courses consisting of several sessions, spread over several weeks.

1 Les programmes de réintégration et la sécurité routière

Chaque année, 7,3 millions de victimes sont comptés sur les routes dans le monde dont 20% sur les routes européennes (Dewit & Katz, 2014). Différents facteurs sont responsables des attitudes de prises de risques et des accidents de la route. L'erreur humaine et le non-respect du code de la route interviennent dans plus de 90% des accidents graves avec blessés et/ou décès.

Dans ce contexte, un programme de réadaptation pour les délinquants de la circulation a été introduit en Belgique il y a plus de 20 ans. Cela signifiait l'introduction d'une «punition» ou «intervention alternative». Pour inciter le conducteur à faire de bons choix dans le trafic, une prise de conscience est nécessaire. Il est donc urgent de promouvoir sa responsabilité sociale afin de prévenir la répétition des comportements dangereux. Recourir à une politique de réhabilitation du conducteur contrevenant, par des mesures appropriées, est un moyen pour induire cette responsabilité sociale. Les programmes de sensibilisation et de réadaptation permettent d'agir directement sur des comportements enracinés parfois dans les styles de vie des individus (OCDE, 2000). Bien qu'il soit difficile de prouver l'existence d'une relation de cause à effet, un lien apparent semble exister entre prise de risque et accidents. Si l'on tient compte du nombre de kilomètres parcourus (et donc de l'exposition à la circulation), le conducteur qui commet régulièrement des infractions a plus de risque de provoquer un accident (Slootmans, 2012).

Pour réduire la survenue des collisions, il est donc important de déterminer ce qu'est «une conduite compétente et prudente» et que cela constitue une norme standard adoptée par chaque conducteur (Cunningham, 2008). Les conducteurs déviant de cette norme, en commettant des erreurs de conduite et des infractions routières devraient systématiquement être identifiés, sanctionnés et (ré)éduqués. Ce moyen de dissuasion permettrait aussi de changer les attitudes des conducteurs. Pour y parvenir, il est nécessaire de distinguer les erreurs et les violations liées aux accidents de la route afin de développer des mesures d'interventions adaptées.

Les programmes de réadaptation sont donc apparus suite au constat de l'inefficacité des peines traditionnelles (peine d'emprisonnement, amendes, retrait de permis) pour lutter contre la récidive (pour une méta-analyse, voir le projet SafetyCube – Cours de réadaptation comme alternative pour les contrevenants sous l'emprise de l'alcool au volant – Slootmans et al., 2017). En effet, plusieurs études ont rapportés des taux de récidive très élevés, surtout chez les délinquants graves. Ces programmes de réadaptation sont répartis en deux approches: (1) les cours axés sur l'éducation et la connaissance ; (2) les cours axés sur la psychologie et dont l'accent est mis sur le changement de comportement. Les cours de réadaptation sont évalués en termes de récidive, en termes de comportement auto-rapporté ou en mesures d'attitude, la récidive étant la mesure la plus objective. Généralement, les participants, tout comme les non-participants, sont évalués après deux ou trois ans. Le pourcentage de récidivistes est donc directement comparable entre les participants et les non-participants aux cours de réadaptation (Slootmans et al., 2017).

L'institut Vias propose actuellement différents cours d'amélioration des conducteurs appelés «Driving Improvement» (DI) centrés sur des facteurs plus éducatifs et utilisés comme alternative en cas de retrait de permis. En comparaison avec d'autres décisions juridiques pour lesquelles s'appliquent des définitions précises sur les moyens de les implémenter, il n'existe actuellement aucune précision dans la législation sur les conditions et la manière dont ces interventions éducatives devraient être réalisées.

Depuis quelques années, les délinquants routiers ont le choix entre payer une (petite) amende ou participer à une courte intervention éducative. Cette possibilité est uniquement réservée aux violations mineures qui, dans des circonstances normales, ne se présentent pas devant les tribunaux. La plupart des pays de l'UE ont mis en place ces types de programmes « Driving Improvement » (DI). Les programmes DI ont notamment pour objectif de promouvoir les changements de comportement des conducteurs (respect du code de la route) et d'augmenter leur responsabilité sociale dans le trafic routier. Au cours des 30 dernières années, ces interventions DI sont devenues une mesure standard importante utilisée pour faciliter la réintégration des conducteurs contrevenants dans la circulation routière.

Le présent rapport décrit la situation européenne actuelle dans le domaine des programmes de réintégration pour contrevenants routiers et propose des moyens de mettre en œuvre efficacement les bonnes pratiques dans le système belge.

2 Mesures de réintégration et de réhabilitation

Les différentes mesures ou programmes qui existent agissent sur 5 pôles : éduquer, punir, surveiller, évaluer et traiter. Ces mesures sont présentées sous différents formats : formations DI, examens de réintégration (médico-psychologique, examen théorique, examen pratique, thérapie-traitement) et mesures d'accompagnement (EAD), un même type de programme pouvant agir sur 2 ou plusieurs pôles à la fois.

2.1 Contexte réglementaire et légal en Europe

Dans la plupart des pays, les programmes de réadaptation sont devenus systématiques pour les conducteurs qui commettent des infractions graves, en particulier les conducteurs sous influence (alcool ou drogues) mais également d'autres catégories d'infractions tels que les graves excès de vitesse ou les récidives. Les mesures de réhabilitation qui accompagnent les déchéances ou les suspensions du droit de conduire sont une condition pour la restitution du permis de conduire. Parfois et dans certains pays, les mesures de réhabilitation remplacent les suspensions ou les déchéances du droit de conduire ou permettent d'en réduire la durée. Elles peuvent s'accompagner de sanctions pénales telles que les amendes ou d'une mesure technique telle que l'EAD.

Le cadre légal et la manière dont ces programmes sont organisés sont propres à chaque pays.

Le cadre des programmes de réhabilitations se décline en 3 possibilités :

- Les programmes qui interviennent suite à une décision judiciaire, par le juge ou le ministère public dans le cadre de poursuites et sanctions pénales.
- Les programmes imposés ou proposés, directement après l'infraction, par les services administratifs qui gèrent le permis de conduire. Ces mesures interviennent alors dans le cadre de la prévention et /ou de la récupération de points sur le permis.
- Les programmes dont la participation est volontaire.

Dans certains pays encore, ces systèmes coexistent et fonctionnent, soit indépendamment soit parallèlement. Il n'y a pas encore de tendance à l'homogénéisation bien que des études et projets européens comme ANDREA, DRUID, SUPREME... aient abouti à la formulation des recommandations concrètes. La Commission européenne fait appel aux différents Etats pour qu'ils adoptent et adaptent ces recommandations à leurs réalités nationales.

2.1.1 Permis à points, permis probatoires, conducteurs novices, jeunes conducteurs

2.1.1.1 Le permis à points

Le permis à points varie d'un pays à l'autre. En 2012, 21 sur 27 Etats de l'Union européenne, étaient dotés d'un système de permis à points. Ces pays, exceptés les Pays-Bas et Malte, ont un permis à points applicable à tous les conducteurs. Aux Pays-Bas et à Malte le permis à points s'applique uniquement aux conducteurs débutants (Van Schagen & al., 2012).

Le système du permis à point exerce une triple fonction sur la sécurité routière (De Schrijver et Van den Berghe, 2015). Il permet de réduire les infractions (effet dissuasif), d'identifier le profil des conducteurs dangereux (effet de sélection), d'inciter le changement d'attitude et de comportement des contrevenants (effet correctif).

Selon le pays, les points sont soit soustraits, soit ajoutés sur le permis, comme points de pénalité lorsque le conducteur commet une infraction. Ainsi, pour les uns, le conducteur démarre avec un permis de 0 points et le fait de commettre les infractions lui fera gagner des points avec une limite maximale à ne pas atteindre, au risque de voir son permis annulé. Pour les autres pays, le conducteur dispose d'un capital de points et les perd au fur et à mesure de la commission des infractions.

Quelque soit le système, lorsque le permis est annulé ou a atteint la limite du nombre de points, des mesures de réhabilitation ou/et des examens de réintégration peuvent être imposées aux contrevenants. Le gain ou la perte de points s'accompagne généralement, de sanctions judiciaires telle que l'amende.

2.1.1.2 Efficacité des systèmes de permis à point

Concernant l'efficacité des systèmes du permis à points sur la sécurité routière, les études rapportent des effets positifs sur le court terme. Une étude méta-analytique, effectuée en 2012 (Castillo-Manzano & Castro-Nunö, 2012) a mis en évidence un effet bénéfique lors de l'implémentation du permis à point mais ces résultats sont éphémères. En effet, l'étude rapporte une diminution de 15 à 20% d'accidents graves dans les premières années d'implémentation du permis à points. Ces résultats montrent que l'impact positif initial tend à s'estomper après les 2 premières années. Il semblerait que la peur de perdre son permis suite à la perte de points diminue au fur et à mesure que le conducteur s'habitue au système qui n'est plus autant mentionné dans son environnement familial et social.

Selon cette méta-analyse, un moyen de faire perdurer les effets positifs, serait de promouvoir le système du permis à points à l'aide de facteurs de communication au grand public. La communication au grand public permet en effet, de garder les conducteurs conscients de l'existence et de la valeur du permis à points³. De plus, il est important que le contrôle policier soit fréquent et régulier afin d'augmenter chez le conducteur, le sentiment du risque d'être contrôlé durant ses trajets (De Schrijver et Van den Berghe, 2015).

2.1.1.3 Les jeunes conducteurs, conducteurs novices et permis probatoire

Le nombre d'accidents de la route mortels est plus élevé chez les jeunes conducteurs. Ce nombre est deux fois plus élevé chez les 15-24 ans que chez les conducteurs plus expérimentés. Les conducteurs débutants ne représentent pas seulement un risque pour eux-mêmes, mais également pour les autres usagers de la route puisque pour chaque jeune tué dans un accident de la route, c'est en moyenne 1,3 personnes qui perd également la vie⁴. Les accidents impliquant des jeunes conducteurs sont souvent provoqués par la perte de contrôle du véhicule ou l'excès de vitesse, et se produisent le plus souvent la nuit.

Du fait de leur exposition élevée à un risque d'accident, et du fait que les jeunes conducteurs sont, dans une large mesure, impliqués dans les accidents graves, certains pays européens disposent des programmes de réhabilitation spécifiques pour les jeunes contrevenants.

Ailleurs dans le monde (au Canada, aux USA, en Australie et en Nouvelle Zélande), la politique de sécurité routière dispense un accompagnement spécifique aux jeunes en apprentissage de conduite. L'accès graduel au permis de conduire est l'une des techniques qui permettent aux jeunes d'acquérir (de manière progressive) une expérience de conduite dans des conditions de sécurité. Le passage du test de conduite en vue du permis de conduire est en soit une phase qui vient consacrer cette expérience de conduite. Après le test du permis de conduire, le jeune conducteur dispose encore d'une phase durant laquelle, il est autorisé à conduire en se soumettant à toute une série de restrictions telle que ne pas conduire la nuit, ne pas transporter des passagers, zéro alcoolémie ou taux plus abaissé, etc.

En Europe, quelques pays appliquent une politique criminelle spécifique aux jeunes conducteurs soit en ce qui concerne l'accès au permis de conduire ou en ce qui a rapport avec la poursuite des infractions et les sanctions.

Durant la période probatoire, les infractions commises entraînent des disqualifications du jeune conducteur soit sous forme de prolongation de la durée probatoire, soit sous forme de conditions supplémentaires tel que le suivi de formation ou l'obligation de repasser les tests du permis ou/et de se soumettre à des tests médico-psychologiques.

³ Informations claires et récurrentes à destination du public portant sur le fonctionnement général du système et sur les conséquences de la perte de points ; informations plus individualisées disponibles pour chaque conducteur, etc. (une communication transparente).

⁴ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/novice-drivers_fr/ Site internet de la Commission européenne, consulté le 22 février 2017

Les experts scientifiques mettent en évidence la nécessité de corriger le comportement le plus tôt possible avant que des mauvaises habitudes ne s'installent au volant. Le comportement routier inadapté chez les jeunes conducteurs est considéré comme un facteur de prise de risque, et doit être traité comme tel. Les experts recommandent notamment, pour les jeunes infractionnistes, de recourir à des mesures de réhabilitation privilégiant la pédagogie au durcissement des disqualifications (Assailly, 2003). Il n'y a donc pas d'argument scientifique pour prolonger les périodes de disqualification; l'accent doit être mis principalement sur la correction des comportements à un stade précoce, afin d'éviter que l'infraction ne devienne une habitude.

2.1.2 Déchéances du droit de conduire (ou suspensions du permis)

Lorsqu'il y a suspension du permis ou déchéance du droit de conduire, des mesures de réhabilitation peuvent être imposées au contrevenant. Le type de mesure dépendra du profil du contrevenant et de la nature de l'infraction. Ces mesures, selon le pays concerné, émergent d'une décision administrative et/ou judiciaire.

En Allemagne et aux Pays-Bas, une infraction (généralement) de conduite sous influence d'alcool ou de stupéfiants peut amener le contrevenant à subir, en plus des sanctions pénales, une évaluation des capacités physiques et mentales de l'aptitude à la conduite. L'application d'une évaluation médico-psychologique est décidée par les autorités administratives ayant le permis de conduire dans leurs attributions.

L'obligation de se soumettre à l'évaluation de l'aptitude à la conduite est combinée avec la suspension du permis et parfois le paiement d'une amende. De plus, le conducteur, dans certains cas, doit suivre une formation DI ou se soumettre à une thérapie.

2.2 Les différents programmes de réhabilitation en Europe

Les programmes de réhabilitation sont destinés à amener le changement de comportement des conducteurs arrêtés pour infractions.

2.2.1 Formations Driver Improvement (DI)

Les formations DI de certains pays de l'Union Européenne, notamment l'Autriche, l'Allemagne, la France, les Pays-Bas et l'Angleterre sont pionnières en la matière. Certains programmes sont obligatoires d'autres sont basés sur un choix volontaire. Certains sont liés au système du permis de conduire à points versus permis traditionnel. Certains sont imposés par un cadre administratif, d'autres font suite à une décision judiciaire.

- ANDREA

Le projet européen ANDREA⁵ définit les programmes de réhabilitation de la manière suivante: « *Les programmes de réhabilitation sont des mesures systématiques destinées aux délinquants de la route – en particulier les conducteurs ivres et les délinquants de vitesse - visant au changement de leur comportement afin de prévenir de nouvelles infractions et de conserver ou de récupérer leur permis de conduire* » (Bartl et al., 2002). Ces stages ont donc pour objectif d'apprendre aux délinquants comment changer leur comportement sur la route.

- DRUID

Le projet européen DRUID « réhabilitation » définit la réhabilitation des conducteurs comme mesure de prévention spécifique secondaire de relation humaine axée sur les changements des attitudes et comportements des contrevenants ayant conduit sous influence d'alcool et sous influence de drogue.

Les formations DI interviennent parfois aussi comme programmes de perfectionnement des conducteurs.

⁵ Le projet ANDREA (2003) a analysé les programmes de sensibilisation des conducteurs à la sécurité routière afin de déterminer lesquels sont les plus efficaces et pour quelles raisons

Ces formations sont reconnues et appelées mesures éducatives dans la plupart des pays européens. Leur objectif est de réduire le nombre d'accidents en agissant sur le comportement des conducteurs qui commettent des infractions graves dans la circulation.

La manière dont les formations sont organisées diffère d'un pays à l'autre. Certains pays proposent des formations spécifiques selon les types d'infractions. Certaines formations comprennent une partie consacrée à un test pratique de conduite en plus d'ateliers de réflexion en groupe.

Bien que l'on constate que la majorité des formations concerne les infractions liées à la conduite sous influence de l'alcool et des substances illicites au volant, certaines visent d'autres infractions telles que les graves excès de vitesse et l'agressivité au volant.

Dans tous les cas, la finalité des programmes reste la prévention de la récidive en poussant les participants vers une meilleure conscience de leurs prises de risque et des autres dangers routiers.

Dans certains cas, le conducteur peut bénéficier d'une option ; s'il opte pour la formation, cela lui évitera, en partie ou en totalité, la suspension du permis de conduire ou une amende.

Dans d'autres cas, le permis de conduire est suspendu avant que le conducteur ne commence la formation et ne peut être repris qu'après la réussite totale de la formation. Les formations de réhabilitation constituent alors une condition pour la reprise du permis après une décision de déchéance du droit de conduire ou de suspension du permis. Dans les pays qui connaissent le système de permis à points, la participation à la formation, sous certaines conditions, permet la récupération de points.

Aux Pays-Bas par exemple, les programmes de formation DI sont organisés par l'organisme de formation et de conseil dans le domaine de l'alcool et de la sécurité routière « Trafieq » proposant 3 types de cours: l' "Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer" (EMA), le "Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer" (LEMA) et l' "Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer" (EMG). Les deux premières portent sur l'alcool et la dernière concerne les comportements routiers inadaptés. **L'EMA** est une formation obligatoire destinées aux conducteurs ayant commis une infraction sous influence de l'alcool dont le but est d'apprendre aux participants à séparer la consommation d'alcool de la conduite d'un véhicule. **La LEMA** est une formation courte et obligatoire est plutôt destinée aux jeunes conducteurs. Les objectifs des formations EMA et LEMA sont relativement comparables mais la méthodologie de la LEMA est plus positive. En effet, à ce stade, il est supposé que les conducteurs débutants n'ont pas encore installé une habitude de conduite sous influence de boissons alcoolisées et que, dès lors, il est encore possible de les diriger dans la bonne direction avec une mesure relativement douce (SWOV, 2012). **L'EMG** est une formation obligatoire destinée aux conducteurs qui ont commis une infraction majeure et dont le but est de les amener à reconnaître les risques des comportements de conduite inadaptés. Pour les 3 types de formations, si le contrevenant n'effectue pas la formation demandée ou ne la suit pas de manière active et satisfaisante, alors le permis de conduire est retiré.

Quel que soit le pays concerné, l'objectif des formations DI est de combler les déficits liés à la méconnaissance du trafic, aux attitudes et à la personnalité du conducteur (voir annexe 1 pour plus de détails sur les différentes formations DI par pays et par niveau d'infraction)..

2.2.1.1 Efficacité des formations DI

Les critères d'évaluation de ces formations sont basés sur le taux de récidive et l'intention de changer de comportement.

Bien que les conclusions des études d'évaluations tendent à montrer un certain impact sur le changement de comportement, l'efficacité des formations de réadaptation n'est pas univoque en ce qui concerne la réduction de la récidive (DRUID, 2012). Certaines évaluations indiquent un effet positif sur le comportement, le taux d'accident et la récidive, alors que d'autres ne montrent aucun effet ou très peu d'effet. Par ailleurs, une autre limite réside dans le fait qu'une majorité d'études sont focalisées sur les conduites sous influences (alcool et drogues), les conclusions des études actuelles en matière d'évaluation des formations DI ne sont donc pas généralisables aux autres types d'infractions.

Ceci étant, les études concluent que la formation de réhabilitation est plus efficace lorsqu'elle est combinée avec une déchéance du droit de conduire plutôt que lorsqu'elle est sert d'alternative. La

nécessité de combiner la déchéance et la formation est reprise dans les recommandations de la Commission européenne à l'égard des Etats membres (DRUID, 2012).

Aux Pays-Bas, des chercheurs ont examiné des effets des programmes de réhabilitation sur les connaissances, les attitudes et sur l'intention avouée de changer de comportement. Une étude menée en 1998 (Vissers & Van' t Hoff cités dans SWOV, 2015), s'est intéressée aux participants des programmes de l'EMA (voir annexe 1 pour une description détaillée des formations DI par pays). Les auteurs de l'étude ont constaté l'effet positif sur les connaissances et l'attitude du conducteur en ce qui concerne l'alcool au volant. Cet effet serait également perceptible en ce qui concerne l'intention auto-déclarée de changer de comportement. Se basant sur des données internationales, d'autres chercheurs (Kuiken & Oostlander cités dans SWOV, 2015) estiment la **diminution du taux de récidive à 10 % la première année** et à 5 % dans la deuxième et la troisième année après avoir suivi les cours EMA. Toutefois, ces estimations optimistes se fondent sur les seules études qui montrent un effet important et ne prennent pas en considération d'autres études internationales qui montrent peu d'effet ou aucun effet sur la récidive (voir, par exemple, Elvik et al., 2009 cité dans SWOV, 2015). Le Centre néerlandais de documentation mène actuellement une large étude sur la récidive. Cette étude, commencée en 2013 et dont les résultats sont attendus en 2022, porte sur les participants aux programmes LEMA et EMG ainsi que sur le programme d'éthylotest antidémarrage. Un rapport intermédiaire (Blom, 2013 cité dans SWOV, 2015) montre que la récidive chez les participants de LEMA a diminué, alors qu'il n'était pas possible de conclure la même chose pour les participants de l'EMG. Les auteurs de cette étude, précisent que les résultats présentent seulement une première indication des éventuels effets sur le comportement. Toujours au Pays-bas, les « EMG » visant les infractions autres que la conduite sous influence ont été évalués à partir d'une enquête auprès des formateurs et des participants (Nägele, Vissers & Reurich, 2010 cité dans SWOV, 2015). Les formateurs affirment que ces cours induisent une prise de conscience du comportement dangereux chez les participants, l'étude montre des différences significatives entre les attitudes avouées (par les participants) avant et après le cours et les attitudes attendues sur la route. Par exemple, l'analyse des questionnaires avant / après intervention démontre que le taux de réponses concernant la gestion de la colère du conducteur est meilleure après participation aux programmes qu'avant. Ces résultats doivent cependant être interprétés avec prudence car les réponses sont susceptibles de comporter un biais de désirabilité sociale.

En Belgique, une étude sur la récidive s'est intéressée à l'efficacité d'une formation « conduite sous influence d'alcool » (Vanlaar et al., 2003). Les résultats n'ont pas montrés d'effet statistiquement significatif, mais une tendance entre le suivi de la formation et la réduction du taux de récidive. Un effet positif de la formation a été observé sur la récidive d'un groupe de participants comparativement à un groupe de conducteurs ayant subi une autre sanction (telle une amende). Les chercheurs ont trouvé une influence positive des formations par rapport aux peines traditionnelles, à savoir une **réduction de la récidive d'environ 8 à 9%**.

En Angleterre, une étude a exploré l'efficacité des formations pour infractions autre que la conduite sous influence (Conner & Lai, 2005). Ces formations concernent notamment les infractions liées à une conduite imprudente (ex. faibles excès de vitesse, conduire en utilisant un téléphone mobile, provoquer un accident avec dégâts matériels) et sont proposées par la police à la place des poursuites judiciaires. Les résultats de cette étude sont mitigés; un impact positif mais modeste des cours a été observé sur les participants durant les 6 mois suivant la fin du cours par rapport au groupe contrôle n'ayant pas suivi la formation. Cependant, aucune preuves fiables ont démontrées l'amélioration de la performance de conduite sur la route puisque cet impact s'était dissipé après 12 mois (Conner & Lai., 2005).

En Suède, une étude comparative, le projet suédois « KAPUBRA » (Andrén, 2002), s'est focalisé sur l'efficacité d'un programme d'éducation, d'une intervention en douze étapes (alcooliques anonymes) et d'une intervention cognitivo- comportementale en mesurant l'éventuel changement induit par chaque programme. En conclusion, les trois programmes se sont révélés efficaces mais de manière spécifique, l'intervention cognitivo- comportementale a montré de meilleurs résultats. Les résultats de cette étude soulignent également la meilleure efficacité des programmes combinant plusieurs types d'interventions: psychologique, socio-éducatif, suivi de probation, retrait de permis. Il semblerait donc que l'efficacité d'un programme ne serait pas identique pour tous mais dépendrait des caractéristiques des participants. De même, dans son étude, Deyong (Deyong, 1997) a comparé le taux de récidive selon la peine prononcée aux contrevenants condamnés pour une infraction d'alcoolémie au volant. Les résultats indiquent que les contrevenants ayant eu une suspension du permis combinée à des formations DI et

des entretiens psychologiques présentaient un taux de récidive plus bas que ceux ayant eu uniquement une suspension du permis.

Plus récemment, une méta-analyse réalisée sur plusieurs études comparant des contrevenants sous l'emprise d'alcool (ayant participé ou non aux cours de réadaptation DI) a permis d'évaluer le risque de récidivisme associé à la participation à ce type de programme (voir projet SafetyCube – Cours de réadaptation comme alternative pour les contrevenants sous l'emprise de l'alcool au volant – Sloomans et al., 2017). D'après cette méta-analyse, les participants et les non-participants sont généralement évalués après deux à trois ans, bien que certaines études aient suivi les participants pendant une période pouvant aller jusqu'à dix ans. Le pourcentage de récidivistes est comparé directement entre les participants et les non-participants. La récidive est analysée dans le cadre d'une analyse de régression logistique (c.-à-d. oui ou non dans un délai donné) et la mesure de l'effet dans la régression logistique représente un ratio de probabilité. Dans cette logique, un ratio inférieur à 1 indique un risque plus faible de récidive pour les participants et un ratio supérieur à 1 indique un risque plus élevé pour les participants. Les résultats indiquent que les cours de réadaptation peuvent réduire le taux de récidive de 40 %.

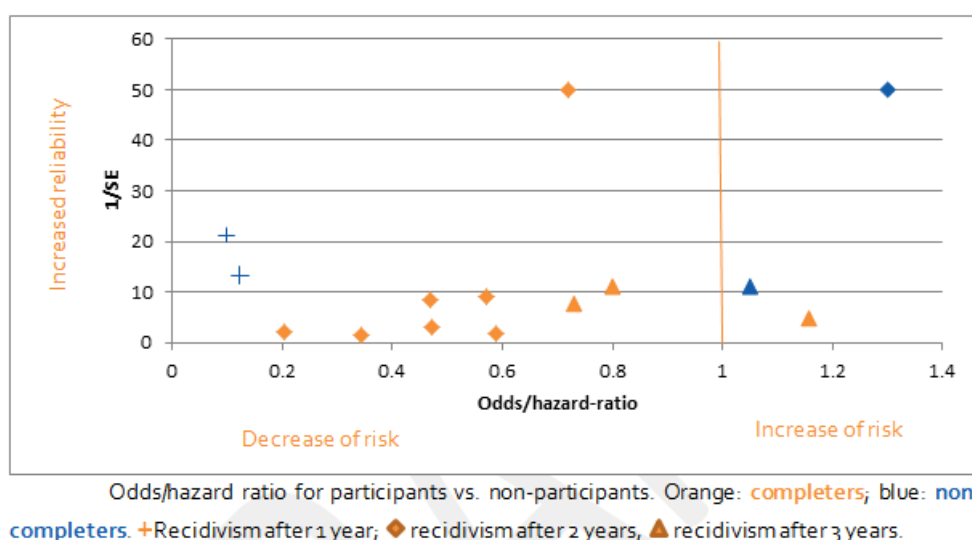
L'estimation de la **réduction de 40 %** est considérablement plus élevée que celle des méta-analyses antérieures ayant rapporté une réduction d'environ 8 % ou 9 % (Vanlaar, 2003; Wells Parker et al., 1995). L'une des raisons de ce résultat plus récent pourrait être que les études antérieures avaient tendance à :

- (1) mettre l'accent sur la modification du comportement et la prévention des rechutes plutôt que de se centrer sur une mesure objective comme le ratio de probabilité (c.-à-d. récidive ou non dans un délai donné);
- (2) répartir les séances sur une période plus longue (au moins 4 semaines).

La divergence des résultats pourrait également être attribuable à la longueur de l'expérience des cours de réadaptation DI.

La réduction de récidive plus importante rapportées par les récentes études reflète probablement les progrès et adaptations des programmes DI de ces dix dernières années. Les résultats de cette méta-analyse sont présentés à la Figure 1.

Figure 1. Résultats des analyses de régression



Horizontalement, le ratio de probabilité des risques de récidive, verticalement, l'erreur standard inverse de cette estimation, ce qui signifie que plus le point situé dans le graphique est élevé, plus l'estimation est fiable.

Source : SafetyCube - Sloomans et al, 2017

L'efficacité de ces programmes peut être améliorée notamment par la sélection plus affinée des publics et une adaptation spécifique des contenus. En effet, à ce jour, il n'existe aucun processus standard de

sélection et d'orientation des contrevenants. Lorsqu'ils existent, ces processus ne sont pas adaptés aux types de cours existants. Par exemple aux Pays-Bas, un système de sélection existe pour les cours EMA mais pas pour les cours EMG (SWOV, 2015).

2.2.1.2 Les compétences des formateurs professionnels

Les compétences des formateurs professionnels expérimenté qui réalisent l'intervention soit en entretien personnel, soit en groupe, sont cruciales pour l'efficacité de l'intervention. L'absence de qualifications élémentaires peut mettre en péril l'objectif global de l'intervention et conduire à l'échec de celle-ci. Le succès d'une intervention dépend surtout de la relation participant-formateur qui se doit d'être positive afin d'inciter au maximum, le changement de comportement et

Selon Nägele et Vissers (2004), les formateurs devraient disposer non seulement de connaissances adéquates sur la circulation, la sécurité routière, le code de la route mais également de compétences dans l'application des approches thérapeutiques (comme l'approche cognitivo-comportementale) pour les prises en charges individuelles et celles de groupes.

Les formateurs devraient idéalement posséder les compétences dans les domaines suivants (Roelofs & Nagele, 2011):

- Capacité de gestion de groupe dynamique
- Expérience pratique dans l'organisation, la présentation et l'animation de séminaire
- Capacité d'organisation d'activités d'apprentissage
- Pouvoir maintenir un climat de groupe positif
- Fournir des explications simples et logiques
- Superviser les allocations de tâches (objectifs de changement)
- Superviser les discussions
- Donner et recevoir des feedback constructifs
- Encourager le changement de comportement chez les participants au cours.

Il est également important d'assurer une supervision régulière des formateurs ainsi qu'une évaluation sur le terrain (Bartl et al., 2002).

2.2.2 Les examens de réintégration: dépistage, évaluation et traitement

Ces programmes sont le plus souvent dirigés vers les conducteurs susceptibles d'avoir des problèmes liés à l'abus d'alcool ou d'autres substances au volant. Néanmoins, d'autres infractions peuvent être visées notamment lors qu'elles sont commises par des conducteurs récidivistes.

2.2.2.1 Le dépistage

Le but du dépistage est de rechercher la présence ou non de l'usage de psychotropes. Il ne s'agit en aucun cas de déterminer ni la nature, ni la gravité des problèmes liés à l'usage du produit (alcool ou drogue). Le dépistage permet de déterminer si une évaluation doit être envisagée.

2.2.2.2 L'évaluation

Une fois le dépistage effectué, l'évaluation permet de déterminer la nature des problèmes liés à l'usage de psychotropes ainsi que le niveau de gravité de cet usage. Le processus d'évaluation détermine s'il s'agit d'abus ou d'usage occasionnel, la gravité du problème de consommation, et comprend un inventaire des ressources et obstacles dont dispose de l'individu face à sa consommation. Au final, l'évaluation permet de déterminer le type d'intervention le plus efficace et le plus adapté aux problèmes (Robertson, 2008). Il peut s'agir d'une mesure thérapeutique ou/et d'une formation DI comme proposé dans certains pays comme les USA, le Canada, l'Allemagne. En Allemagne par exemple, le processus d'évaluation s'effectue sous la forme d'un examen médico-psychologique comprenant un test d'évaluation des compétences de conduite susceptibles d'être altérées par les substances psychotropes (Meesmann, 2015). Ce test permet d'identifier les lacunes dans l'aptitude à conduire et ces lacunes doivent être préalablement comblées si le conducteur veut reprendre ou obtenir son droit de conduire.

Au Canada, les personnes condamnées suite à une conduite en état d'ivresse suivent un programme d'évaluation similaire en vue de déterminer le programme de rééducation ou de traitement le mieux adapté (Ministère de la santé, 2004). Ailleurs, l'évaluation ne donne pas toujours lieu à une mesure de

réhabilitation telle qu'une formation ou une thérapie. En Belgique, les résultats des examens de réintégration ne renvoient pas vers un programme de réhabilitation.

2.2.2.3 Le traitement

Lorsqu'un individu présente un problème d'addiction, la thérapie sera nécessaire pour éviter la récurrence. L'intervention par thérapie peut être, si nécessaire, combinée ou complétée par une mesure de formation DI. Dans les pays où ces programmes thérapeutiques existent (principalement l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche), on part du postulat que les conducteurs qui ont des problèmes d'addiction plus ou moins graves, ont besoin de traitement afin de maintenir un certain self-control sur leur consommation. Une fois ce self-control atteint, il devient envisageable de les amener vers une sensibilisation aux risques liés à leur conduite sous influence. Chez ce type de conducteur, il est irréaliste laisser le choix entre boire et conduire. Avant d'être en mesure de faire ce choix (librement et consciemment), ces individus doivent d'abord soigner leur addiction aux psychotropes. Ne pas boire représente, chez eux, un problème psychopathologique à soigner au moyen d'un traitement adapté (Robertson, 2008).

En Suisse, les mesures thérapeutiques sont destinées aux conducteurs souffrant de toxicodépendance (alcool, drogues, médicaments). Lorsqu'un individu est arrêté pour une infraction dans le trafic, en lien avec un problème d'addiction, le conducteur doit suivre une mesure thérapeutique en plus des sanctions pénales. Le traitement doit être en mesure d'éviter la récurrence liée à cette addiction (Queloz & al, 2008). Un expert évalue et conclut préalablement la nécessité et l'efficacité du traitement. Ces mesures peuvent être ambulatoires ou exécutées au sein d'une institution fermée. Le choix est fait par le juge et est guidé par le principe de la proportionnalité. Dans les faits, l'option ambulatoire concerne les infractions plus légères (contraventions) tandis que les thérapies intra-muros concernent les délits et les crimes (Queloz & al., idem).

2.2.2.4 Les mesures combinées

Plusieurs programmes de réhabilitation sont parfois combinés aux sanctions pénales (p. ex. programmes éducatifs et programmes d'évaluation ou de traitement)

Les mesures combinées s'adressent à des contrevenants récidivistes en matière de conduite sous influence. C'est le cas dans certains Etats aux USA (SUPREME, 2007), par exemple, où ces mesures sont imposées aux récidivistes. Pour ces conducteurs ayant des problèmes de dépendance à des degrés divers, la suspension du permis est accompagnée d'un ou plusieurs programmes de réhabilitation tels que la participation aux programmes éducatifs, aux groupes d'entraide (groupes des AA par exemple), le suivi d'une thérapie, etc... Ces obligations sont souvent associées à une mesure judiciaire comme la surveillance électronique.

Si l'intégration dans le droit à la conduite ou la récupération du permis est conditionnée par la réussite d'un examen médico-psychologique, les problèmes liés à la consommation du produit (alcool ou drogue) doivent être préalablement solutionnés. L'essentiel concernant les programmes combinés peut donc être résumé comme suit (voir annexe I point 2 pour une description détaillée des programmes de réintégration médico-psychologiques en Europe):

- En Europe, de manière générale, le dépistage et l'évaluation se confondent dans un même processus. On parle alors de processus d'évaluation diagnostique, ou d'examen de réintégration (théorique, pratique, médical, psychologique) qui est réalisé par des professionnels (psychologues, médecins, psychiatres) spécialisés dans le trafic.
- En théorie, l'évaluation diagnostique permet de détecter la dangerosité du conducteur et pas uniquement la conduite sous influence. Dans les faits, force est de constater que les examens médicaux et psychologiques concernent les conduites sous influence d'alcool, de drogues ou de médicaments. C'est donc l'évaluation de l'inaptitude à la conduite en rapport avec l'alcool et les autres drogues qui permet parfois de diagnostiquer des consommations problématiques pour la santé du conducteur.
- Les mesures d'évaluation ne sont pas systématiquement associées aux programmes de réhabilitation dans tous les pays.

- Les résultats des programmes d'évaluation sont des incitants à suivre des processus thérapeutiques en cas de problèmes de dépendances aux produits psychotropes.

2.2.3 Ethyloctest anti-démarrage (EAD)

Actuellement, quatre États européens (la Suède, la Finlande, les Pays-Bas et la Belgique) ont introduit la possibilité de l'usage du dispositif EAD pour les conducteurs coupables de la conduite sous influence d'alcool (voir annexe I point 3 pour une description détaillée de l'utilisation de l'EAD en Europe). La politique de l'EAD s'intègre dans la politique générale de l'union européenne pour lutter contre les effets néfastes de la consommation d'alcool dans la circulation. Dans ces 4 pays, l'EAD est une alternative à la suspension du permis de conduire. Environ 30% des conducteurs acceptent de se soumettre au dispositif au lieu de voir leur permis retiré.

Une étude européenne (Silverans et al., 2006) a été menée afin d'analyser la faisabilité des dispositifs EAD dans l'Union européenne. Les conclusions ont montré que l'usage de l'EAD était possible aussi bien dans le contexte commercial que le contexte non commercial et même si quelques défaillances techniques ont été relevées, la majorité des conducteurs ont trouvé que l'EAD était facile à utiliser.

La Commission européenne explore la possibilité d'imposer l'usage de l'EAD pour certains types de conducteurs (suite à une infraction ou en tant que mesure de prévention primaire). Une étude réalisée par ECORYS (2014) analyse l'impact de l'alcool dans l'insécurité routière et fait l'état des lieux de l'usage des dispositifs d'EAD dans la prévention de l'alcool au volant, aussi bien au sein de l'Union européenne que dans les pays tiers. L'étude examine également les avantages et les inconvénients possibles des mesures EAD au sein de l'Union européenne, notamment les coûts et les avantages et désavantages socio-économiques (ECORYS, 2014). Dans leur recommandations ECORYS insiste sur la nécessité de directives communes concernant l'usage de l'EAD en tant que mesure de réhabilitation des contrevenants à hauts taux d'alcoolémie.

L'usage de l'EAD est considéré comme l'une des bonnes pratiques en sécurité routière en ce qui concerne la prévention de la conduite sous l'influence de l'alcool (SUPREME, 2007). Depuis, l'Union européenne recommande l'utilisation des EAD comme mesure de réhabilitation pour les conducteurs récidivistes arrêtés pour conduite sous influence (Commission des transports et du tourisme, 2011-2020).

3 Cadre légal en Belgique

3.1 Déchéances du droit de conduire

Le juge pénal dispose d'un panel de sanctions applicables selon l'infraction commise et le profil du prévenu. La déchéance du droit de conduire fait partie des sanctions possibles.

Il existe deux types de déchéances du droit de conduire :

- La déchéance à titre de peine: elle est prononcée par le juge lorsqu'une des infractions prévues par la loi a été commise⁶. La déchéance vise à suspendre⁷ temporairement ou définitivement, le droit de conduire un véhicule à moteur. La déchéance peut être limitée à certains types de véhicules. Elle peut être assortie de conditions telles que les examens de réintégration. Plus récemment, une loi permet au juge d'imposer une formation comme condition de récupération du permis. Les arrêtés d'exécutions sont encore en attente pour que la loi soit appliquée.
- La déchéance pour incapacité physique: elle est prononcée par le juge si, à l'occasion d'une condamnation pour infraction au code de la route ou suite à un accident de roulage, le coupable est reconnu physiquement ou psychiquement incapable de conduire⁸. Dans ce cas, la déchéance est prononcée, soit à titre définitif, soit pour la durée probable de l'incapacité.

Jeunes conducteurs et obligation de repasser les tests du permis (théorique et/ou pratique)

Depuis le 1er septembre 2007, tout nouveau conducteur est considéré comme jeune conducteur pendant les deux premières années de conduite. Durant cette période, toute infraction grave est sanctionnée plus sévèrement. Ainsi, toutes les infractions dès le 3ème niveau de gravité⁹ sont renvoyées devant le tribunal de police. En plus d'autres sanctions, le juge doit prononcer la déchéance du droit de conduire et subordonner la réintégration dans le droit de conduire à la condition d'avoir au moins satisfait à l'examen théorique ou pratique du permis de conduire. Les examens médico-psychologiques peuvent également faire partie des conditions de réintégration dans le droit de conduire.

De plus, le juge peut imposer, en guise de sanction alternative, un programme éducatif de sensibilisation à la sécurité routière, une guidance ou une thérapie.

3.2 Mesures judiciaires alternatives

Les mesures de réhabilitation s'inscrivent dans un cadre exclusivement judiciaire. Les mesures de réhabilitations interviennent soit comme mesure alternative à la place des sanctions pénales classiques telle que l'amende, la prison, la peine de travail autonome, soit comme condition préalable pour l'allègement de la sanction pénale. Elles peuvent également être proposées au contrevenant afin de lui éviter les poursuites judiciaires.

Les principales alternatives sont la médiation pénale, la suspension et le sursis probatoire. La médiation pénale représente 50% des dossiers tandis que le sursis et la suspension probatoire occupent respectivement 20% et 24% des dossiers envoyés en formation. La probation prétorienne et la peine de probation autonome sont deux autres alternatives possibles bien qu'il y a très peu de magistrats qui en font usage actuellement.

La Médiation pénale

⁶ Article 38 de la Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

⁷ La période de la déchéance varie de 8 jours à la perpétuité.

⁸ Article 42 de la Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

⁹ La loi belge relative à la police de la circulation routière dispose les infractions en 4 catégories selon leur degré de gravité : la catégorie 1 étant la moins grave et 4 la plus grave

La médiation pénale concerne les infractions impliquant une victime identifiable et permet de régler un conflit sans l'intervention d'un juge. En Belgique, la Médiation pénale existe depuis 1994¹⁰. C'est le procureur du Roi qui peut proposer une médiation pénale pour des faits qui ne peuvent donner lieu à une peine de prison de plus de deux ans.

La médiation consiste à amener l'auteur de l'infraction et la victime à se rencontrer et solutionner leur litige. La finalité de la médiation est d'arriver, avec le soutien d'un assistant de justice (médiateur), à un accord visant la réparation du dommage. La démarche se base sur l'intention de donner une place à la victime dans le processus judiciaire¹¹.

Si le procureur du Roi a proposé, en plus du règlement du litige, une ou plusieurs mesure(s) à l'égard de l'auteur (formation, travail d'intérêt général, traitement médical ou thérapie), l'assistant de justice évaluera la faisabilité de la mesure.

En matière d'infraction de roulage, les infractions ayant causé un accident avec victime ainsi que les agressivités physiques (coups et blessures volontaires) dans le trafic peuvent donner lieu à un processus de médiation.

De plus, la législation a élargi le recours à la médiation pénale à d'autres infractions de roulage n'ayant pas occasionné de victime identifiée. La médiation pénale est donc, dans ce cas, vue comme un accord intervenu entre l'auteur et la société. Le procureur du Roi propose au prévenu "une réparation" adaptée à son comportement déviant, en vue d'éviter que ce comportement ne se répète. Dans ce cadre, le Parquet Général promeut une mesure éducative pour les jeunes âgés de 25 ans maximum qui ont conduit sous influence avec un taux d'alcool ne dépassant pas 1,5 pour mille¹². Le contrevenant peut ainsi être amené à suivre des programmes de formation spécifiques, notamment ceux adaptés aux jeunes conducteurs (de moins de 25 ans). Seul le Ministère public détient la faculté de proposer une médiation pénale. Ni l'auteur, ni la victime de l'infraction n'est à l'origine de l'initiative d'aller en médiation. En revanche, nul ne peut les obliger à y participer. L'auteur gagne tout de même à y participer car une fois la médiation terminée et réussie, l'action publique est éteinte. Aucune poursuite n'est plus possible.

Quant à la victime, arriver à un règlement du conflit et à une réparation des dommages causés, représente un gain manifeste d'autant plus que le dialogue permet en soit d'atténuer un certain dommage moral par la reconnaissance même de l'état de victime.

La Suspension et le Sursis probatoire

En matière pénal, lorsque les faits ne s'accompagnent pas d'une peine de prison de 5 ans ou plus, le juge peut accorder au justiciable une suspension ou un sursis probatoires¹³.

Il y a suspension du prononcé du jugement lorsque le juge, ayant reconnu la culpabilité du prévenu pour les infractions qui lui sont reprochées, estime qu'il est préférable dans l'intérêt du reclassement social du prévenu que sa culpabilité reste confidentielle. Celle-ci ne sera donc pas mentionnée dans le casier judiciaire¹⁴.

Dans ce cas, aucune peine n'est prononcée. La suspension est valable pendant une durée – appelée délai d'épreuve - de un an à cinq ans. Si pendant ce délai le bénéficiaire commet une infraction (pouvant entraîner une condamnation à une peine criminelle ou une peine d'emprisonnement d'un mois

¹⁰ Loi du 10 février 1994 qui a instauré la procédure de médiation pénale.

¹¹ Voir l'article 216ter du Code d'instruction criminelle qui institue la Médiation pénale comme forme de réponse aux infractions pénales.

¹² Voir la Circulaire commune COL 8/2006 du ministre de la Justice et du Collège des procureurs généraux contenant une politique uniforme de contrôle, de constatation, de recherche et de poursuite en matière de conduite en état d'imprégnation alcoolique ou d'ivresse ou dans un état analogue résultant notamment de l'usage de drogues ou de médicaments et relative à la présence dans l'organisme de substances autres que l'alcool qui influencent la conduite.

¹³ La loi pénale du 29 Juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation publiée le 17-07-1964 et entrée en vigueur le 01-09-1964

¹⁴ La suspension du prononcé a pour but de réduire les inconvénients inhérents au prononcé de la condamnation (désocialisation, stigmatisation, etc.) et dès lors de stimuler l'amendement et la réinsertion de l'intéressé dans la société. Cette mesure est surtout décidée dans le cas de courtes peines et de première condamnation.

minimum), la suspension peut être révoquée. Si la suspension n'est pas révoquée, la fin du délai d'épreuve signale la fin des poursuites.

Dans le cas d'une condamnation avec sursis, le juge peut décider de suspendre, entièrement ou partiellement, l'exécution de la peine pendant le délai d'épreuve de un à cinq ans. Dans ce cas et contrairement à la suspension, la condamnation apparaît dans le casier judiciaire. Une infraction grave commise pendant le délai d'épreuve entraîne la révocation du sursis et l'auteur de l'infraction doit purger sa peine. Si le sursis n'est pas révoqué, il y a fin des poursuites et la peine prononcée ne peut plus être exécutée. Le sursis n'est pas possible pour des personnes ayant fait l'objet dans le passé d'une condamnation à une peine criminelle ou à un emprisonnement de plus de douze mois. En outre, la peine d'emprisonnement à laquelle la personne est condamnée ne peut excéder cinq ans.

La suspension ou le sursis peuvent être non accompagnés de conditions. Parfois et c'est souvent le cas pour les infractions de roulage, le juge rattache des modalités à la suspension ou au sursis, et dans ce cas, il s'agira de suspension ou de sursis probatoire. Les conditions consistent à effectuer un travail d'intérêt général ou exécuter une mesure de réhabilitation (telle qu'une formation, une thérapie ou une cure de désintoxication).

La probation prétorienne

Le code pénal donne des directives au Parquet concernant le type de poursuite et le types de réponses aux infractions pénales. Dans certains cas et selon la politique criminelle de chaque arrondissement judiciaire, les magistrats du parquet proposent des mesures dérogatoires aux procédures classiques.

Ainsi, le Procureur du Roi peut proposer au contrevenant de suivre une formation avant comparution devant le tribunal. Si la formation est réussie, soit l'action publique s'éteint, soit, à l'issue du jugement, la peine est allégée. La formation est suivie sur base volontaire. Cette mesure prétorienne est proposée dans 4 arrondissements judiciaires (le pays en compte 12) et concerne les infractions graves d'excès de vitesse pouvant donner lieu aux poursuites pénales.

La peine de probation autonome

La loi concernant la peine de probation autonome est effective depuis le 1er mai 2016. Conformément à cette loi, le juge de police ou le juge correctionnel peut condamner à une peine de probation durant une période d'un an. Durant cette période, le justiciable sera contrôlé par assistant de justice¹⁵ et devra se soumettre à une série de conditions déterminées par la Commission de probation. La participation à une formation DI fait souvent partie de ces conditions.

Alternative à la détention préventive et libération sous conditions

Très peu de contrevenants font partie des graves infractions tel que des homicides involontaires et des récidives répétitives en matière de roulage. Dans le cas d'une alternative à la détention préventive, le juge d'instruction peut proposer aux prévenus, des programmes de réhabilitation pour éviter l'enfermement durant l'attente du procès. Concernant la libération conditionnelle, le tribunal d'application des peines est la seule instance en Belgique à pouvoir octroyer une libération conditionnelle à toute personne condamnée à une peine de plus de trois ans. Il permet au détenu de purger sa peine à l'extérieur de la prison tout en respectant certaines conditions. La formation est une des mesures de réhabilitation qui peut être envisagée par le tribunal.

¹⁵ La loi du 10 Avril 2014 instaure la probation comme peine autonome et modifie ainsi certains articles du Code criminel belge et de la Loi du 29 Juin 1964 concernant la suspension et le sursis probatoire. La mise en application proprement dite de cette loi a commencé le 1er mai 2016. Depuis lors, le juge peut opter pour la probation en matière correctionnelle et de police plutôt que de condamner à des peines de travail, de prison (en plus d'une amende éventuelle) ou d'imposer un bracelet électronique.

4 Situation des mesures de réhabilitation en Belgique

4.1 Formations Driver Improvement (DI)

4.1.1 Histoire des formations DI en Belgique

Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 10 février 1994 instaurant les mesures judiciaires alternatives comme une des réponses aux infractions pénales, Vias Institute¹⁶ fut sollicité pour l'organisation des formations DI à destination des personnes qui ont commis des infractions de roulage. Vias Institute reçoit des subsides financiers du Ministère de la justice pour assurer cette mission.

C'est en 1995, que les premières formations DI furent organisées sous formes de trois modules :

Module jeunes conducteurs pour les moins de 25 ans.

Module pour excès de vitesse.

Module conduite sous influence d'alcool.

A partir du début des années 2000, l'offre de formation s'est considérablement diversifiée et n'a cessé de croître en réponse aux recommandations des études et recherches qui se sont penchées sur les critères d'efficacité des mesures de réhabilitation.

A l'heure actuelle, l'offre de formations DI, en tant que mesure pénale alternative, se décline en 6 modules de formations en fonction des infractions concernées. Ces formations sont suivies sous contrainte judiciaire et sont financées par le Ministère de la justice. Elles sont donc gratuites pour les candidats.

Tableau 1. Evolution du nombre annuel de modules de formations

Module	2012	2013	2014	2015	2016
Général	109	95	130	146	141
Alcool	75	115	166	150	173
Agressivité	5	5	5	5	2
Cyclo	5	5	4	5	5
stupéfiants	0	0	3	15	27
Jeunes	0	0	6	6	7

Source : Vias Institute, Département Driver Improvement, Rapport d'activités 2016

La conduite sous influence de l'alcool et le module général occupent une grande part de l'offre de formations.

Par ailleurs, le module pour conducteurs sous influence de stupéfiants connaît un regain depuis 2015. Ceci est dû au fait qu'un arrondissement judiciaire supplémentaire¹⁷ a décidé de proposer cette formation dans le cadre d'une médiation pénale.

- Conduite sous influence de l'alcool: module de 20 h réparties en 3 ou 4 séances et étalées sur 2 à 3 semaines, pour les conducteurs ayant conduit sous alcoolémie.
- Conduite sous influence de stupéfiants: module de 20 h en 4 séances étalées sur 2 semaines. La formation concernent les personnes qui ont conduit sous influence de stupéfiants.
- Agressivité au volant: module de 30 h, organisées en 6 séances étalées sur 4 semaines. Ce module s'adresse aux personnes ayant commis des actes de violence suite à un incident dans

¹⁶ L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (Vias Institute) est un organisme d'intérêt public, créé en 1986 et dont l'objectif est de promouvoir la sécurité routière. Les missions et activités ont trait aux trois facteurs qui déterminent la sécurité routière à savoir l'usager de la route, le véhicule et l'environnement routier.

¹⁷ Arrondissement judiciaire de Liège.

la circulation et plus spécifiquement des actes de vandalisme, des menaces, des coups et blessures volontaires.

- Formation générale: module de 20h pour les personnes ayant commis une infraction routière autre que la conduite sous influence¹⁸ et l'agressivité au volant. La formation est organisée en 3 ou 4 séances étalées sur 2 semaines.
- Jeunes conducteurs: module proposé aux conducteurs âgés de 16 à 22 ans ayant commis une infraction grave (p.ex. un excès de vitesse).
- Cyclomoteurs trafiqués: module de 8h proposé aux personnes ayant fait usage d'un cyclomoteur trafiqué et n'ayant pas occasionné d'accident ou ne s'étant pas rendu responsable d'un délit de fuite.

En plus de ces formations, agréées et financées par le Ministère de la justice, une autre formation concernant les graves excès de vitesse existe depuis 6 ans et est proposée par certains procureurs du Roi.

- Formation « *la vitesse: prenons le temps de réfléchir* »: ce module est suivi sur base volontaire par des conducteurs ayant commis des graves excès de vitesse et n'est donc pas subsidiée par le Ministère de la justice. Le candidat en assume les frais financiers qui s'élèvent à 390€. La formation est proposée par certains parquets de police (actuellement organisée dans 3 arrondissements judiciaires). Une fois que la formation est suivie dans son entièreté, le procureur renonce aux poursuites ou en cas de poursuites, le juge peut alléger la condamnation.

4.1.2 Objectifs, principes méthodologiques et contenus

Les objectifs généraux

- Prise de conscience des comportements à risque;
- Réflexion active sur leurs attitudes et comportements dans le trafic
- Prévention contre la récidive.

Les principes méthodologiques

Les cours ne se limitent pas à communiquer des informations. Les connaissances et les expériences des participants représentent un point de départ important, d'où l'importance d'une bonne dynamique de groupe. Des échanges ont lieu en permanence, les récits des participants alimentent le changement de comportement¹⁹.

Les formateurs disposent de plusieurs méthodes interactives et encouragent les participants à faire preuve d'introspection pour inciter à la participation active tout en favorisant une bonne dynamique de groupe.

Tous les thèmes abordés lors de la formation ont pour objectif de revoir les idées reçues et de faire prendre conscience aux participants de la légitimité de la réglementation, de manière à les inciter à la respecter.

L'instauration d'un climat de confiance est donc primordial pour permettre aux formateurs d'exploiter au maximum le potentiel des participants pour les amener à changer leur comportement. La confiance et le respect mutuel sont des aspects essentiels pour amener une réflexion pertinente et sincère. Les formateurs adoptent toujours une attitude empathique, non-moralisatrice et non-réprobatrice.

Les critères de réussite

Comme il s'agit de formations de groupe il est indispensable que le candidat soit capable de:

- Comprendre la formation en maîtrisant une des trois langues nationale (le français, le néerlandais ou l'allemand)
- Faire preuve de compétences sociales adaptées (p.ex. les personnes présentant des troubles psychologiques et psychiatriques sévères sont exclus)

¹⁸ Conduite sans permis et/ou assurance ; conduite avec un contrôle technique du véhicule expirée; excès de vitesse ; délits de fuite ; accidents ; etc.

¹⁹ Newsletter DI, IBSR, septembre 2015

- D'être abstinent aux produits psychotropes
- Participer activement aux séances
- Suivre l'entièreté des heures au sein d'un même groupe

Lorsque ces règles ne sont pas remplies, le participant est exclu du groupe et son dossier est renvoyé devant la Commission de probation qui se charge de statuer. La décision de la séance de la Commission de probation est soit la révocation du dossier et son renvoi devant le procureur du roi, soit l'octroi d'une nouvelle possibilité de suivre la formation.

Dès le début de la formation, les participants donnent leur consentement par rapport aux critères de réussite du programme: la **présence ponctuelle**, la **participation active**, l'**attitude respectueuse** et l'**abstinence** en matière de consommation.

Les contenus des formations

Module général

Cette formation (8 à 12 participants) cible toutes les infractions graves à l'exclusion des conduites sous influence ou des violences au volant.

La formation aborde les prises de risques routiers suivants:

- Les excès de vitesse
- La conduite sans permis et/ou sans assurance
- Les infractions liées à une conduite dangereuse (p. ex. les dépassements dangereux, la violation délibérée du code de la route)
- Les accidents
- Les délits de fuite

L'objectif général est la sensibilisation à la sécurité routière, la perception des risques ainsi que la prise de conscience de l'importance d'un comportement routier respectant les normes sociales et la sécurité des autres usagers de la route.

Le module général se base sur la dynamique de groupe et la sensibilisation des pairs par les pairs via la réflexion et les échanges de vécus et expériences entre les participants concernant leur comportements routiers.

Module « conduite sous influence d'alcool »

Cette formation (8 à 10 participants, 20 heures organisée en 4 séances étalées sur 2 à 3 semaines) est destinée aux personnes contrôlées avec un taux d'alcoolémie supérieure à la limite autorisée (qu'une ivresse ait été constatée ou non).

La formation aborde les prises de risques routiers suivants:

- Conséquences de l'alcool sur la conduite
- Sensibilisation aux risques liés à l'alcool
- Dissociation entre conduite et consommation

L'objectif général est de sensibiliser les participants aux risques liés à l'alcool au volant et de les amener à un apprentissage de nouvelles stratégies pour dissocier la conduite et la consommation d'alcool, en vue d'amorcer un changement de comportement.

Ce module s'appuie sur la dynamique de groupe pour l'amener, via l'information et l'échange d'expériences, vers une réflexion et une auto-évaluation personnelle des effets et conséquences de la consommation de l'alcool sur la conduite d'un véhicule.

Module « conduite sous influence de stupéfiants »

Cette formation (groupe de 8 à 10 participants, de 20 heures organisée en 4 séances étalées sur 2 semaines) est destinée aux personnes ayant conduit un véhicule sous influence de stupéfiants (qu'un état d'usage de stupéfiants ait été constatée ou non).

La formation aborde les prises de risques routiers suivants:

- Conséquences de l'usage de stupéfiants sur la conduite
- Sensibilisation aux risques liés à l'usage de stupéfiants
- Dissociation entre conduite et consommation

L'objectif de la formation est de conscientiser les participants aux risques liés à l'usage des stupéfiants dans la circulation pour qu'ils soient capables de dissocier la consommation et la conduite. La prise de conscience et l'auto-évaluation de son type de consommation constituent des objectifs intermédiaires.

Ce module se base sur la dynamique de groupe et l'échange d'expériences entre participants.

Module « agressivité dans le trafic »

Cette formation (groupe de 6 à 8 participants, de 30h organisée en 6 sessions étalées sur 3 à 4 semaines) est destinée aux personnes coupables de coups et blessures volontaires, vandalisme et/ou comportement menaçant suite à un incident dans le trafic.

La formation fait intervenir les techniques de gestion des émotions et aborde les thèmes suivants:

- Conscientisation des participants par rapport aux émotions de peur et de colère
- Causes et conséquences de l'agressivité dans le trafic
- Solutions pour éviter les conflits
- Gestion des conflits

L'objectif est d'amener les participants à rechercher des comportements alternatifs, à mieux gérer le stress et les frustrations dans le trafic en vue d'améliorer leur sociabilité et courtoisie au volant.

Ce module se base sur la dynamique de groupe, l'auto-analyse et la prise de conscience du comportement agressif.

Module « jeunes conducteurs »

Cette formation (groupe de 10 et 14 jeunes, de 20 heures réparties sur 4 sessions étalées sur 2 semaines) est proposée aux jeunes conducteurs âgés de 16 ans²⁰ à 22 ans ayant commis des infractions de roulage autres que les conduites sous influence d'alcool et de drogues. Les conducteurs dont l'infraction a occasionné un accident avec victime sont exclus du public ciblé.

La formation aborde les prises de risques routiers suivants:

- Appréhender la prise de risque en général
- Sensibilisation par les pairs

L'objectif est d'amener le jeune à prendre conscience des phénomènes qui conduisent à prendre des risques et à réfléchir aux alternatives possibles.

Le module est similaire au module général en ce qui concerne le contenu.

Module «cyclomoteurs trafiqués »

Cette formation (groupe de 8 à 12 participants, de 8h répartie en deux demi-journées) a été développée pour jeunes de 16 à 22 ans ayant conduit une mobylette dont le moteur a été trafiqué en vue d'en augmenter la puissance. L'infraction ne doit pas avoir occasionné un accident ou un délit de fuite. Un entretien préalable est organisé entre le jeune, les parents, le formateur et le représentant judiciaire ayant ordonné la mesure.

En plus des critères de réussite communs à tous les modules²¹, le jeune doit apporter les preuves qu'il a fait procéder au réglage du cyclomoteur et payer tous les frais administratifs ou transactionnels relatifs à la procédure.

Module pour conducteurs en excès de vitesse

Cette formation suivie sur base volontaire (groupe de 12 participant, 16h répartie en trois sessions étalées sur 4jours) est proposée par les parquets de police aux contrevenants ayant commis de graves excès de vitesse. La formation peut être proposée à toute personne susceptible de comparaître devant le Tribunal de Police à la suite d'un grave excès de vitesse²². Contrairement aux autres modules, les frais de participation à cette formation sont à charge du contrevenant (390€).

La formation comprend:

²⁰ En Belgique, les jeunes peuvent conduire un cyclomoteurs dès l'âge de 16 ans et le permis moto et voiture est accessibles à partir de 18 ans.

²¹ La ponctualité, la participation active et le respect du groupe.

²² Excès de plus de 40 km/h hors agglomération ou de plus de 30 km/h en agglomération ou dans les zones résidentielles.

- Une session de conduite défensive sur circuit
- Une session de sensibilisation

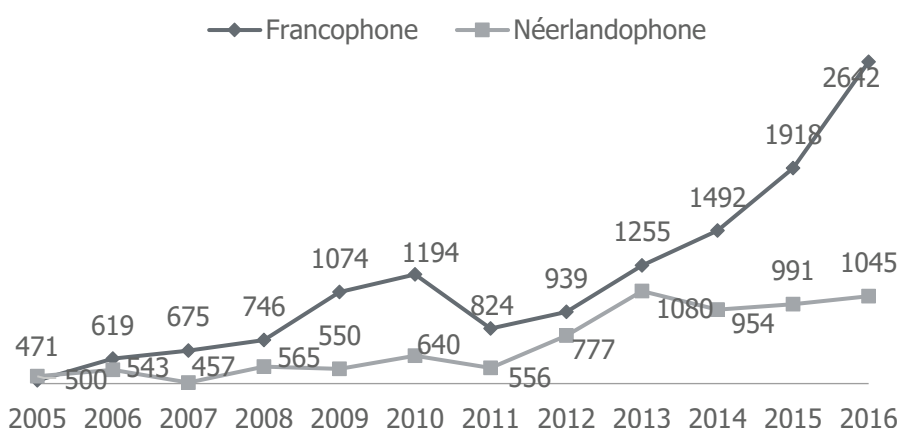
L'objectif est de donner la possibilité à des conducteurs d'expérimenter les conséquences d'une vitesse excessive, d'autoévaluer leur style de conduite dans une perspective de changement de comportement.

L'avantage de combiner réflexion et pratique est de faire prendre conscience des répercussions de leurs habitudes ou styles. Expérimenter concrètement les dangers de la vitesse et ses conséquences en cas de perte de contrôle du véhicule, et y réfléchir ensuite en groupe, permettent aux participants de se remettre en question sur leur attitudes.

4.1.3 Estimation chiffrée des formations DI

Comme le montre le graphique ci-dessous, le nombre de dossiers orientés en formations DI est en augmentation. En 2016, un total de 3687 personnes ont été orientées vers la formation par rapport aux 1162 de 2006 (Rapport d'activités 2016)²³. Cependant les critères d'inclusion ne sont pas clairement définis; certains magistrats envoient plus de contrevenants en formation alors que d'autres préfèrent des sanctions classiques telles que l'amende ou la déchéance du droit de conduire. D'autres font appel aux peines alternatives comme la peine de travail sans la compléter ou l'associer à une mesure de formation.

Figure 2. Evolution du nombre total de participants



Source : Vias Institute, Rapport des activités du Département Driver Improvement, 2016

Tableau 2. Nombre de formations organisées en 2016 par arrondissement judiciaire

Arrondissements	Module général	Module « Alcool »	Module « stupéfiants »	Autre
Antwerpen	4	24	/	1 (Cyclo)
Limburg	6	5	4	/
Brussel NL	1	3	/	/
Leuven	4	8	6	1 (module agressivité)
Oost- Vlaanderen	3	6	4	4 (Cyclo) /1 (agressivité)
West - Vlaanderen	12	18	/	/
Bruxelles	5	9	/	/
Nivelles	3	2	/	/
Eupen	3	/	/	/
Liège	39	24	4	7 (module jeunes conducteurs)
Namur	18	27	/	/

²³ Vias Institute, Rapport des activités du Département Driver Improvement, consultable sur demande.

Luxembourg	32	35	/	/
Hainaut	11	12	9	/
TOTAAL	141	173	27	14

Source : Vias Institute, Rapport des activités du Département Driver Improvement, 2016

Le nombre de formations a suivi un accroissement maintenu. Le module général (qui regroupe les infractions autres que la conduite sous influence) et le module « conduite sous influence d'alcool » regroupent la majorité des participants (89%). En 2016, 141 formations « module général », 173 formations « conduite sous influence d'alcool » et 27 modules « conduite sous influence de stupéfiants » ont été organisées. Les autres formations sont des modules spécifiques pour conducteurs âgés de 16 à 22 ans, le module pour « conducteurs coupables d'agressivité au volant » et le module pour « jeunes cyclomotoristes ». Ces autres types de formations représentent, au total, 11% des formations organisées en 2016.

Répartition selon les infractions

Plus de la moitié des inscriptions concernent les infractions d'excès de vitesse, 31% des cas concernent la conduite sous influence d'alcool et 6% concernent les stupéfiants. Les autres types d'infractions donnent très rarement lieu à la formation comme mesure de réhabilitation et représentent 5 à 6% du nombre total d'infractions enregistrées²⁴.

L'âge des participants

D'une manière générale, la formation DI en tant que mesure pénale alternative, est plutôt proposée aux jeunes contrevenants, et rarement aux récidivistes. Cette tendance se maintient d'année en année, même si certains magistrats y dérogent de temps en temps. En 2016 par exemple, 41% des dossiers traités concernaient la tranche d'âge 26-45 ans contre 31% pour les 21-26 ans, 17% pour les plus de 45 ans, 11% pour les moins de 20 ans. Globalement, 81% des participants aux formations DI sont âgés de moins de 36 ans (Rapport d'activités 2016).

4.2 Examens de réintégration

Lorsqu'il y a déchéance du permis de conduire, le juge peut imposer un ou plusieurs examens (p. ex. psychologique, médical, théorique et/ou pratique) avant de valider la restitution du permis de conduire²⁵.

C'est notamment le cas pour les conducteurs condamnés après trois récidives endéans les 3 ans après la première condamnation. Une nouvelle loi, entrée en vigueur depuis 2015, prévoit une déchéance automatique de 9 mois minimum avec obligation de repasser les 4 examens de réhabilitation.

Les conditions d'agrément des examens de réintégration ont été définies dans le cadre de l'arrêté royal du 23 mars 1998. Le Ministère de la Mobilité détermine les critères officiels auxquels doivent se soumettre les organismes en charge de l'organisation de ces examens.

Les conditions d'agrément du permis de conduire sont définies par l'arrêté royal du 23 mars 1998. Les critères officiels de réintégration (p. ex. le personnel, les contenus, l'équipement technique et les lieux où se déroulent les examens) sont déterminés par le Ministère de la Mobilité qui assure également le contrôle administratif du fonctionnement des institutions et le respect des délais déterminés par l'arrêté royal.

En Belgique, les examens sont donc organisés par des organismes privés agréés par le Ministère de la Mobilité. Les examens théoriques et pratiques sont organisés par les centres d'examens de conduite²⁶. Les examens médico-psychologiques sont organisés par des institutions agréées. Vias Institute est l'un des organismes en charge des examens médico-psychologiques et assume la moitié de l'effectif des candidats (Meesmann et al., 2015).

²⁴ Vias Institute, Rapport des activités du Département Driver Improvement, consultable sur demande.

²⁵ Article 73 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

²⁶ Centres agréés pour le contrôle automobile et le permis de conduire.

Les examens médicaux et psychologiques servent à évaluer l'aptitude à la conduite pour éviter la récidive tout en s'assurant que le conducteur est disposé à adopter un comportement plus sûr.

- **L'examen médical** est réalisé par des médecins agréés. Le médecin pose un certain nombre de questions au candidat et réalise un examen clinique. Il peut imposer, si nécessaire, des examens supplémentaires (tel qu'une analyse de sang et/ou d'urine). Dans le cas d'une infraction liée à l'alcool et aux drogues, le médecin recherchera les indicateurs et les antécédents d'abus ou de dépendance.
- **L'examen psychologique** consiste en un entretien avec un psychologue et porte sur des questions concernant l'abus de substances ou la dépendance (alcool ou drogues), les troubles de la personnalité ou les troubles du comportement (comportement inadapté au volant), les problèmes d'adaptation et les indices de récidive.

Si le candidat doit subir un examen médical et un examen psychologique, la décision finale est prise par le médecin en concertation avec le psychologue.

À l'issue de l'examen psychologique et/ou médical, le candidat déclaré apte, apte pour une période limitée ou inapte.

- *Apte* : le candidat peut récupérer son permis de conduire à la date fixée par la décision judiciaire.
- *Apte sous conditions* : soit la validité du permis de conduire est limitée dans le temps ou à certaines catégories de permis, soit le candidat est soumis à d'autres restrictions. C'est en général le cas lorsque le candidat a déjà été déclaré inapte auparavant ou s'il présente des risques de rechute en matière d'abus de substance et de récidive. Ces conditions et restrictions sont levées uniquement lorsqu'un nouvel examen de réintégration est réussi.
- *Inapte* : le candidat ne peut pas récupérer son permis. Dans ce cas il devra subir un deuxième examen lorsqu'il aura remédié aux causes de l'incapacité.

Les candidats concernés par les examens de réintégration:

La majorité des candidats concernés par ces examens de réintégration sont des conducteurs condamnés pour infractions liées à l'alcool au volant. En effet, seul 6% de candidats ne sont pas concernés par des infractions liées à l'alcool (Meesmann et al., 2015).

Depuis l'entrée en vigueur en 2015 de la loi sur la déchéance automatique, le public susceptible d'être soumis aux examens de réintégration s'est élargi. Cette loi permet de sanctionner plus sévèrement les récidives aux infractions routières graves. Depuis lors, les déchéances du droit de conduire, avec obligation de se soumettre aux examens de réintégration, sont aussi appliquées lors d'infractions qui ne concernent pas la conduite sous influence. Concernant la durée de la déchéance effective, la moyenne est de 3,2 mois, cette déchéance imposée par leur juge varie en fonction des cas (Meesmann et al, 2015).

4.3 EthyloTest Anti-Démarrage (EAD)

En Belgique, il arrive parfois qu'un juge exige que le véhicule d'un contrevenant soit équipé d'un EAD limitant le permis de conduire à l'usage unique de ce véhicule. Depuis 2009, le recours à l'EAD fait partie intégrante des dispositions établies par la loi relative à la circulation routière.

Grâce à cette nouvelle disposition, les juges acquièrent la possibilité d'imposer l'EAD pendant une durée de 1 à 5 ans, voir définitivement pour les conducteurs arrêtés avec une alcoolémie supérieure à 1,8‰, les conducteurs en état d'ivresse et les récidivistes²⁷.

L'EAD est un appareil relié au démarreur du véhicule qui ne peut démarrer que si la quantité d'alcool dans l'haleine est inférieure ou égale à 0,09 mg/l d'Air Alvéolaire expiré (soit 0,2‰). Les frais d'installation et d'encadrement sont entièrement à charge du contrevenant. S'il y a lieu, l'amende éventuelle peut être déduite de ces frais, en partie ou en totalité. Durant la période de condamnation à l'EAD, le conducteur est également contraint de suivre un programme d'encadrement auprès d'un

²⁷ Infractions en rapport avec la conduite sous influence d'alcool et de stupéfiants.

organisme agréé. A l'heure actuelle, Vias Institute est la seule organisation reconnue par le SPF Mobilité et Transports qui est chargée d'effectuer ces programmes d'encadrement et d'accompagnement²⁸.

Depuis l'entrée en vigueur du système EAD dans la loi relative à la circulation routière, 49 candidats ont été suivis, 17 personnes ont terminé le parcours et 32 sont en cours²⁹.

Les candidats sont répartis comme suit:

- 1 an : 43%
- 2 ans : 23%
- 3 ans : 23%
- 4 ans : 5%
- 5 ans : 8%

Cependant, les magistrats ne sont pas encore nombreux à recourir à cette nouvelle disposition législative et cette réticence est d'autant plus présente dans le sud du pays.

Le programme d'encadrement démarre toujours par un entretien psychologique au cours duquel le candidat reçoit les explications légales utiles ainsi qu'une instruction préalable à l'utilisation de l'EAD. Le candidat pourra ensuite faire installer l'EAD par un centre de service (agréé par le Ministère de la Mobilité) qui se chargera de télécharger les données de l'EAD tous les deux mois pour les transmettre à l'organisme d'encadrement. Un entretien individuel avec le candidat est alors prévu pour discuter des données et des difficultés éventuelles du candidat.

Ce programme d'encadrement comprend également une formation en groupe (entre le 4^{ème} et le 8^{ème} mois après le début du programme) favorisant la réflexion sur les nouvelles stratégies à adopter et la prise de conscience des attitudes à risque en matière de conduite sous influence (Newsletter DI, 2015). Plus précisément, chaque participant est amené à élaborer un plan de changement dans lequel il entrevoit également les conséquences positives (réactions positives de l'entourage, autosatisfaction, etc.) de ces changements de comportement (conduire sans être sous l'influence de l'alcool).

Bien que l'éducation et la réflexion restent des facteurs essentiels, l'EAD a l'avantage de renforcer le changement de comportement en matière de conduite sous influence. En effet, l'autopunition immédiate infligée par cet outil (non démarrage du véhicule) représente un motivateur supplémentaire pour les candidats. Pour certains conducteurs et consommateurs excessifs, l'EAD et le programme d'encadrement pourraient les inciter à contrôler leur consommation ou à chercher d'autres formes d'aide en dehors du programme³⁰.

²⁸ Arrêté royal du 26 novembre 2010 relatif à l'installation de l'EAD et au programme d'encadrement.

²⁹ Vias Institute, éthylotest anti-démarrage, document interne, 2017.

³⁰ Soutien familial, thérapie, groupes d'entraide, etc.

Recommandations

Ce dossier thématique fait l'état des pratiques actuelles en matière d'examens de réhabilitation proposés en cas d'infractions routières. Il est évident que les programmes de réhabilitation contribuent sensiblement à la réduction du risque de récidive. L'analyse des mesures de réhabilitation des différents pays européens permettent d'identifier quelques exemples de meilleures pratiques. Afin d'optimiser le cadre et la manière dont ces mesures sont organisées en Belgique, il est important de tenir compte des recommandations suivantes:

1. Critères de sélection

La première recommandation porte sur la nécessité de définir les critères de sélection des publics à cibler afin de proposer des programmes adaptés. Il n'y a actuellement aucun consensus concernant les critères de sélection des groupes cibles. Il est difficile, pour l'autorité judiciaire, d'estimer l'adéquation de la mesure par rapport au contrevenant qui se présente devant lui. De plus, dans la plupart des cas, la décision du magistrat est prise sans consultation préalable des informations concernant les caractéristiques socio-psychologiques du prévenu.

2. Cadre de référence standard

La procédure devrait être automatisée de sorte que la participation à un programme de réhabilitation ne devrait ni être volontaire, ni le choix d'un juge ou d'un procureur mais une formalité standard "automatique" lorsqu'une infraction est enregistrée. Le cadre juridique devrait être amélioré et ce, pour chaque type d'infraction.

3. Programme de dépistage médico-psychosocial

Pour les contrevenants ayant commis des infractions graves et pour les récidivistes, il serait utile d'organiser des programmes de dépistage et d'évaluation médico-psychosociale pour aider et appuyer les décisions avant l'orientation vers un programme de réinsertion spécifique. Le dépistage et l'évaluation permettraient d'identifier les spécificités des contrevenants pour lesquels les mesures de réinsertion seraient plus efficaces. Ainsi, il y aurait une meilleure adéquation entre le comportement routier inadapté, le type et le niveau du programme de réinsertion (Ministère de la santé du Canada, 2004). Récemment en Belgique, la loi sur la peine de probation autonome pourrait être un outil permettant cette adéquation entre infraction et réponse sociale pour autant qu'il y ait une mise en place de centres d'experts médico-psychosociaux spécialisés dans la sécurité routière³¹.

4. Spécificité des programmes

Il serait utile d'adapter les programmes de réhabilitations aux spécificités des contrevenants.

Pour les jeunes conducteurs par exemple, il serait pertinent d'imaginer une formation de réhabilitation spécifique en termes de contenus et méthodologies. Une formation dont l'objectif serait l'apprentissage de compétences indispensables à tout bon conducteur et à la prise de conscience des risques individuels et ce, grâce à l'auto-évaluation et à la sensibilisation par les pairs. En guise de support, le séminaire de réhabilitation pour les jeunes conducteurs en Allemagne³² est considéré comme une excellente base sur laquelle s'inspirer pour améliorer les pratiques actuelles (SUPREME, 2007).

Pour les conducteurs expérimentés, coupables de grands excès de vitesse ou autres infractions graves (autres que la conduite sous influence) ainsi que pour les récidivistes,

³¹ La loi portant sur la peine de probation autonome est très récente (mise en vigueur au 1er mai 2016) et concerne les condamnations correctionnelles ou de police c'est-à-dire les infractions pouvant entraîner un emprisonnement de 6 mois à 5 ans. A l'heure actuelle, il n'y a aucun consensus sur le fonctionnement pratique de cette loi ainsi que sur l'intérêt accordé aux infractions du code de la route. En Belgique, la plupart des infractions routières sont jugées au Tribunal de Police.

³² Programme imposé aux jeunes ayant commis une infraction du code de la route pendant leur période probatoire. Le séminaire encourage les participants à prendre conscience des risques d'une conduite imprudente et à adopter un comportement plus sûr et plus respectueux envers autrui. L'intervention comprend une session pratique (un trajet avec d'autres participants) suivie d'un débriefing pour échanger les points de vue entre pairs.

l'accès au module associant les réflexions en groupe et la pratique (sur la route ou sur circuit) devrait être généralisé. Actuellement, cette formation existe pour les graves excès de vitesse et est proposée uniquement dans 4 arrondissements judiciaires (sur 12). La formation est suivie sur base volontaire. La finalité de la formation est la remise en question des comportements et des styles de conduite enracinés.

5. Diversité des programmes

Les conducteurs-consommateurs réguliers d'alcool et de stupéfiants devraient bénéficier de programmes axés aussi bien sur les risques liés à la conduite que sur les caractéristiques de leur consommations (facteurs pathologiques). Pour ces contrevenants, la formation devrait également inclure une dimension thérapeutique et/ou être complétée par un suivi thérapeutique. Il est par ailleurs nécessaire de différencier les programmes de réinsertion selon le type et la gravité de l'addiction aux substances (alcool ou drogue). Ces formations devraient donc être accessibles aux personnes présentant une addiction, une adaptation des méthodologies et du contenu est inévitable puisque ce type de programmes n'existe pas à l'heure actuelle.

L'organisation des programmes de réinsertion spécifiques et adaptés aux différents caractéristiques des conducteurs sous influence de stupéfiants (types de consommateurs, âge, récidivistes, etc.) devrait être étendue à tous les arrondissements judiciaires. Cela implique aussi la nécessité d'étendre les contrôles policiers à ce type d'infractions. Le cadre juridique pour la conduite sous l'influence de stupéfiants devrait donc être amélioré.

6. Evaluation externe

Un système d'évaluation externe des formations de réhabilitation (formations DI) assurerait la bonne implémentation des programmes auprès des différentes entités organisatrices.

7. Réhabilitation empiriquement fondée

Il est essentiel de poursuivre les études empiriquement fondées sur l'efficacité et l'utilité des programmes de réhabilitation. Par ailleurs, explorer les politiques criminelles qui sous-tendent les différentes décisions en matière de réhabilitation permet d'approfondir les connaissances requises pour améliorer le fonctionnement pratique de ces programmes. Les résultats de ces études permettraient de connaître les besoins réels tout en ciblant les différents acteurs judiciaires concernés par ces décisions.

8. Qualification des animateurs

Il est important que les animateurs soient expérimentés et formés à utiliser des méthodes fondées sur des données probantes. Il est donc indispensable que les formateurs disposent de compétences spécifiques (écoute, empathie, créativité, sens critique, diplomatie, médiation) ainsi que de méthodes interactives pour encourager les participants à faire preuve d'introspection, les inciter à la participation active tout en assurant une gestion de groupe adéquate et dynamique.

9. Frais de participation à charge du contrevenant

La Belgique est le seul pays où les formations de réhabilitation sont dispensées gratuitement aux contrevenants. Certes, les formations DI favorisent une prise de conscience des comportements à risque et leur conséquences sur la sécurité routière néanmoins, une contribution à charge des participants inciterait davantage au changement. Une mesure pénale éducative gratuite semble quelque peu contradictoire avec la visée de responsabilisation inhérente au programme. Les frais de participation à la formation devraient donc être déterminé par la loi et assumés par le contrevenant avec, au besoin, la mise en place d'aide sociale en cas de précarité du contrevenant (DRUID, 2012).

10. Mode de délivrance des cours

Les cours devraient systématiquement être composés de plusieurs séances, réparties sur plusieurs semaines.

Liste de références

- Assailly, J.P. (2003). Comprendre et prévenir les prises de risque des jeunes sur la route, CRAES-CRIPS. Guide des prises de risques des jeunes sur la route, Lyon
- Assailly, J.P., Facy, F., Chatenet, F., Weber, L., Martineau, H., Billard, A.,... & Maugendre, M. (2012). Les pratiques d'évaluation externe et d'autoévaluation de l'usage d'alcool dans un processus de changement: contexte national et comparaison franco-québécoise, rapport d'étude, INRETS, France
- Assailly, J.P. & Cestac, J. (2014). Éthylotests anti-démarrage et prévention de la récurrence de conduite sous alcool, *Revue européenne de psychologie appliquée*. Vol. 64, N° 3, 05/2014, pp. 141–149
- Bartl, G.; Assailly, J.-P.; Chatenet, F.; Hatakka, M.; Keskinen, E. & WillmesLenz, G. (2002) EU-project „Andrea“ – Analysis of driver rehabilitation programmes. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien.
- Bartl, G. (2003). Analysis of driver rehabilitation programmes, Your Safe Mobility Congress, Bruxelles
- Boets, S., Meesmann, U., Klipp, S., Bukasa, B., Braun, E., Panosch, E., Wenninger, U., Roesner, S., Kraus, L. & Assailly, J.P. (2008). State of the Art on Driver Rehabilitation: Literature Analysis & Provider Survey. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 5.1.1.
- Braun, E., Schausberger, B., Weber, K. (2010). Meilleures pratiques en matière de sécurité routière – Guide des mesures au niveau des pays, Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg
- Castillo-Manzano, J.J., Castro-Nunö, M. (2012). Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. *Transport Policy*, 21, 191-201, Séville
- Commission européenne (2016). Statistiques de la sécurité routière pour 2015, communiqué de presse, Bruxelles. Retrieved from http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-864_fr.pdf
- Conférence libre du Jeune Barreau de Liège (2008). Regards indiscrets sur les peines et les déchéances en droit de la circulation, Actes du colloque, ASBL Editions du Jeune Barreau de Liège, Liège
- Conseil général de l'Environnement et du Développement (2010). Etude française sur les mesures de sécurité routière en Europe, Paris Retrieved from <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1032164.pdf>
- Conner M., Lai F. (2005). Evaluation of the effectiveness of the National Driver Improvement Scheme, Road Safety Research Report No. 64, Department for Transport: London. Retrieved from http://www.iatss.or.jp/common/pdf/en/iatss/composition/FY2014_Report_UK_En.pdf
- Cunningham, S. (2008). Drivings Offences, Law, Policy and Practice, University of Leicester, UK, ASHGATE
- De Le Court, M.E. Procureur général, Accidents de la circulation et le permis de conduire, discours prononcé, Bruxelles, 1er septembre 1965.

- De Schrijver G., Van den Berghe W.S. (2015). Vers un permis à points en Belgique? Etude exploratoire de la littérature. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière, Bruxelles.
- Dewit, B., Katz, V. (2014). Précis et droit de la circulation routière, Collection Droit des Assurances, Anthemis, Limal.
- Deyoung, D.J. (1997). An evaluation of the effectiveness of alcohol treatment, driver license actions and jail terms in reducing drunk driving recidivism in California, California
- Fylan, F., Stradling, S. (2010). Comparison of driver Alertness and national Driver Improvement Scheme, Brainbox research, Edinburgh University
- Fylan, F., Hempel, S., Grunfeld, B., Conner, M., Lawton, R. (2005). Road Safety Research Report No. 66, Effective Interventions for Speeding Motorists, Department for Transport, London
- Schäpe, M. ADAC (2014). Das neue Punktsystem, Allemagne, München. Retrieve from www.adac.de
- ECORY (2014). Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices, Final Report, European Commission, DG for Mobility and Transport, Rotterdam.
- ICADTS (2001). Alcohol Ignition Interlock Devices 1: Position paper. Working group on Alcohol Ignition Interlocks, International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety
- Jost, G., Allsop, R., Steriu, M., Enculescu, S. (2012). European Transport Safety Council, Challenging Start towards the EU 2020 Road Safety Target, 6th Road Safety PIN Report, ETSC, Bruxelles. Retrieve from http://www.etsc.eu/documents/PIN_Report_6_web.pdf
- Kluppels, L. (2015). Intelligence ne rime pas toujours avec vigilance, Psychologie du comportement routier, Bruxelles
- Meesmann, U., Slotmans, F., Ost, G. & Boets, S. (2015). A nouveau apte à conduire ? La pratique des examens médicaux et psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire, Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), Bruxelles
- Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat (2010). Etude sur les mesures de sécurité routière en Europe, Paris Retrieve from <http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO201016/bo201016.pdf>
- Ministère de la santé du Canada (2004). Meilleures pratiques : Traitement et réadaptation des contrevenants dans les cas de conduite avec facultés affaiblies, Ottawa (Ontario) Retrieve from <http://www.securitepublique.gc.ca/lbrr/archives/cnmcs-plcng/cn29748-fra.pdf>
- Nägele, R., & Vissers, J. (2004). EMA-kwaliteitssysteem: Jaarrapportage 2004. Veenendaal: Traffic Test bv.
- OCDE (2000). Conférence européenne des Ministres des Transports, Evaluation économique des mesures de sécurité routière (2000), Table ronde n° 117, Paris. Retrieved from https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/07rt132f_0.pdf
- Queloz, N., Römer, K., Cimichella, S., Dittmann, V., Steiner, S. (2008). Strassenverkehr, Auto und Kriminalität. Trafic routier, automobile et criminalité, Groupe suisse de Criminologie, Bad 25, Stämpfli Editions SA Berne, 235-240

- Robertson, R., Simpson, H. & Parsons, P. (2008). Screening, assessment and treatment, DWI System Improvements, A Guide for Justice Professionals and Policy Makers, Working Group, 4th Annual Meeting, Ottawa. Retrieve from <http://tirf.ca/TIRFCAD08O>
- Roelofs, E., & Nagele, R. (2011). Praktijkexamen trainers EMG, EMA, LEMA: Basisformulieren en scorevoorschriften. Netherlands: Cito, RHDHV.
- SARTRE (2012). SARTRE 4 report: social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. Paris: INRETS.
- Slootmans, F., Martensen, H., Kluppels, L., Meesmann, U., (2017). SafetyCube Cours de réadaptation comme alternative pour les contrevenants sous l'emprise de l'alcool au volant.
- Schmukle, V., Chollet, T., Daeppen, J.-B. (2005). Contenu et efficacité des programmes de prévention après une première infraction pour ivresse au volant, in Revue Médicale Suisse, n° 26, Chêne-Bourg
- Silverans, P., Alvarez, J., Assum, T., Drevet, M., Evers, C., Hagman, R., & Mathijssen, R. (2006). Deliverable D-2: Description , results and discussion of the alcolock field trial - Alcolock implementation in the European Union. Brussels, Belgium.
- Slootmans, F. (2012). Le lien entre les infractions de roulage et les accidents de la circulation, in le journal de la Police, p.19
- SUPREME (2007). Publication of best practices in road safety in the member states, thematic report: Rehabilitation and diagnostics
- SUPREME (2007). Thematic Report, Rehabilitation and Diagnostics, Project funded by the European Commission, Bruxelles
- SWOV (2012). Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Fact sheet, Alcohol interlock programs, NL, rapports
- SWOV (2012). Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Fact sheet, Demerit points systems, NL, rapports
- SWOV (2012). Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Fact sheet, Rehabilitation courses for road users, NL, rapports
- Vanlaar, W., Kluppels, L., Wiseur, A. & Goossens, F. (2003). Rapport de recherche sur l'efficacité des formations DI sur le taux de récidive, IBSR, Bruxelles.
- Van Schagen, I., Machata, K. (2012). The BestPoint Handbook , Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems, European Commission
- Verhaeghe, P. (2005). ONDERZOEKSRAPPORT, Effectonderzoek naar de impact van alternatieve gerechtelijke maatregelen op gedragsverandering bij delinquenten en de constructie en implementatie van een effectmonitor, Onderzoek in opdracht van de Federale Overheidsdienst Justitie in België 1/3/2004 - 31/8/2005, Bruxelles
- Wells-Parker, E., Bangert-Drowns R., Mcmillen R., Williams M. (1995). Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders, Addiction.
- Winkelbauer, M., (2010). Austrian Road Safety Board, Meilleures pratiques en matière de sécurité routière, Guide des mesures au niveau des pays, Union européenne, Bruxelles

5 Autres sources d'information

<p>Le rapport du projet européen "DRUID" (Driving Under the Influence of Drugs medicines and alcohol).</p>	<p>Le projet a été mené entre 2009 et 2011 et a été financé en partie par la DG TREN de la Commission européenne. 37 partenaires issus de 17 Etats membres ont participé au projet. Les résultats des études menées sont disponibles sur le site internet du projet DRUID et concernent tant les publics cibles que les contenus et les évaluations des mesures de réhabilitation. Par ailleurs, le projet formule des recommandations à l'égard des Etats: www.druid-project.eu</p>
<p>« A nouveau apte à conduire? La pratique des examens médicaux et psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire ».</p>	<p>Une étude menée par Vias Institute et dont le rapport a été publié en 2015. Dans ce rapport, le lecteur y trouvera des informations détaillées concernant les examens de réintégration en Europe. Le rapport est consultable, sur demande auprès de Vias Institute.</p>
<p>The « BestPoint, Criteria for Best Practice Demerit Point Systems ».</p>	<p>Un projet européen dont le rapport a été rendu en août 2012. Coordinée par l'Austrian Road Safety Board (KFV), l'étude présente, sous la forme d'un manuel, les différents systèmes de permis à points, relève les meilleures pratiques et donne des recommandations. Ce rapport est consultable sur le site internet du projet : www.bestpoint-project.eu</p>
<p>The "Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices"</p>	<p>Une étude menée par ECORYS à la demande de la Commission européenne et qui se concentre sur l'usage de l'éthylotest antidémarrage comme moyen de prévention de l'alcool au volant. Le rapport final a été rendu le 18 Février 2014. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/newspdf/study_alcohol_interlock.pdf</p>

6 Annexes

6.1 Liste des formations DI par pays et par gravité d'infraction

6.1.1 La Grande Bretagne

Les formations DI ont commencé début des années 1990. Il existe actuellement des formations destinées aux conducteurs sous influence d'alcool et des formations pour conduite dangereuse et imprudente. Pour les conducteurs sous influence, plusieurs sortes de modules sont organisés selon la gravité de l'infraction ou selon que le contrevenant est un récidiviste ou qu'il a des problèmes d'addiction liés à l'usage du produit.

6.1.1.1 *Infractions mineures*

Les cours NDORS sont proposés aux automobilistes qui ont commis une infraction considérée comme de « faible niveau » (par ex. quelques miles par heure au-dessus de la limite de vitesse, conduire en utilisant un téléphone mobile, etc.). Les cours sont proposés par la police et visent à sensibiliser les contrevenants à la conduite sécuritaire. Les cours se concentrent sur l'évolution du comportement et des attitudes de conduite. L'objectif principal du cours est d'empêcher les automobilistes de récidiver. Toute personne qui commet l'une des infractions visées ne peut se voir offrir qu'un même type de cours dans un délai de trois ans. En cas de récidive d'une même infraction dans les trois ans, le conducteur devra payer une amende et avoir des points de pénalité sur son permis. Le dossier sera alors traité par le processus habituel de la justice pénale.

Il existe plusieurs modules organisés en une demi-journée (par module), les frais étant à l'entière charge du conducteur fautif mais permet de réduire l'amende et/ou d'éviter des points de pénalité sur le permis. Tout contrevenant qui ne se présente pas à la totalité de la formation fait l'objet d'une procédure pénale.

Les cours NDORS ont été développés par des psychologues, des sociologues, des chercheurs et des experts en sécurité routière ainsi que par des policiers afin de concevoir un programme qui vise les infractions motorisées de faible niveau (Fylan et al., 2010).

Selon une étude réalisée par questionnaire auprès de 378 participants au « Driver Alertness course (DAC) » et 373 au « National Driver Improvement Scheme (NDIS) » (Fylan et al., 2010), les cours produisent une prise de conscience des comportements inadaptés. Les répondants ont montré un changement positif d'attitude par rapport à la conduite sécuritaire ainsi qu'une intention de conduire de manière plus sûre dans le futur. Les résultats du questionnaire complété à la fin du programme indiquent que 99% des participants rapportaient avoir changé leur conduite en étant plus prudent et en tenant compte des autres usagers de la route.

6.1.1.2 *Infractions majeures*

Les formations de DDRS (Drink-Drive Rehabilitation Scheme), ont été développées comme une alternative éducative et sont proposées aux personnes jugées pour la première fois suite à une conduite sous influence d'alcool. Les contrevenants sont condamnés par le tribunal à une déchéance du droit de conduire de 12 mois ou plus. Lors du jugement, le condamné décide s'il accepte (ou non) de suivre le cours. Aucune peine additionnelle n'est imposée en cas de refus de suivre la formation. Par contre, en réussissant la formation, la période de suspension du permis est réduite de 25%.

L'objectif de ce programme est d'augmenter la prise de conscience des participants par rapport aux dangers de l'alcool au volant. L'approche utilisée varie considérablement d'un formateur à l'autre mais la plupart des formateurs utilisent des présentations, des exercices, des discussions, des jeux de rôle destinés à augmenter les connaissances et à changer les attitudes vis-à-vis de l'alcool au volant (Johnson, 2010).

La formation, dont le coût est à charge du participant (300€), dure 18 heures réparties sur 3 jours et est animées par deux formateurs de conduite. Les règles et les lignes directrices régissant le DDR sont

contrôlées par la législation. Le nombre de participants varie entre 8 et 15. Les organismes effectuant ces cours DDRS doivent, par ailleurs, être reconnus par le « Department of Transport » (DfT) et sont réglementés par le Driver Vehicle Standards Agency (DVSA) lequel effectue des contrôles de qualité.

Drink Impaired Drivers program (DIDs) : Ce programme concerne tous les conducteurs interpellés avec des taux d'alcoolémie élevée (2 à 3 fois la limite légale); des primo-délinquants dont l'infraction est aggravée par exemple par un accident ainsi qu'aux primo-récidivistes. La formation n'est pas recommandée pour les fréquents récidivistes à moins que le délinquant soit suffisamment motivé à changer.

Ces cours dont le coût (300€) est à charge du participant, sont obligatoires (sur décision du tribunal) et permettent de réduire d'autres sanctions comme l'amende ou la peine de prison. Les cours ont une durée de 35 heures en 14 séances hebdomadaires (2h30 par séance plus deux séances individuelles pré et post-formation).

Ces cours ont pour objectif de confronter les participants aux questions liées à l'alcool et la conduite afin de les aider à acquérir et à développer de nouvelles compétences pour mettre en place d'autres alternatives à la conduite sous état d'ivresse.

6.1.2 Les Pays-Bas

6.1.2.1 Infractions majeures

Le programme de formation DI sont administrés suite à une décision administrative. Ils sont imposés par le Centraal Bureau voor Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)³³ et organisés par l'organisme de formation et de conseil dans le domaine de l'alcool et de la sécurité routière « Trafieq »

L'organisme "Trafieq" propose 3 types de cours: l' "Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer" (EMA), le "Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer" (LEMA) et l' "Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer" (EMG). Les deux premiers portent sur l'alcool et le dernier concerne les comportements routiers inadaptés.

LEMA est une formation obligatoire (coûts 954 € assumés par le participant) destinées :

- Aux conducteurs expérimentés ayant commis une infraction sous influence d'alcool avec une alcoolémie comprise entre 1,0 ‰ à 1,8 ‰ ou qui, endéans les 5 dernières années, a été pris au moins deux fois avec une alcoolémie égale ou supérieure à 0,5 ‰ ou ayant refusé le test d'haleine ;
- Aux conducteurs débutants³⁴ ayant un taux compris entre 0,8‰ à 1,3‰ ou qui, au cours des 5 dernières années, ont été contrôlés, au moins deux fois, sous influence d'une alcoolémie dont au moins une fois avec un taux égal ou supérieur avec 0,2‰ ; et aux conducteurs ayant refusé le test d'haleine ;
- Aux conducteurs expérimentés ou débutants qui ont refusé de coopérer avec la police lors du contrôle de l'alcoolémie.

Le but de la formation EMA est d'apprendre aux participants à séparer la consommation d'alcool de la conduite d'un véhicule. La formation de groupe de 8 à 12 personnes se déroule en 3 jours répartis sur 6 à 7 semaines permettant ainsi aux participants d'effectuer les tâches demandées lors des différentes séances.

La LEMA est une formation courte et obligatoire destinée :

- Aux conducteurs débutants ayant un taux compris entre 0,5‰ à 0,8‰;

³³ Lorsqu'un conducteur est pris en conduisant sous influence d'alcool ou en commettant un comportement dangereux, la police averti le CBR. Le CBR ouvre une procédure de réquisition. Il s'agit d'une procédure judiciaire visant à rendre la circulation plus sûre et est distincte du droit pénal. Il est possible qu'en plus de l'obligation d'effectuer la formation (EMA, LEMA ou EMG) imposé par le CBR, le conducteur soit jugé par le tribunal.

³⁴ Le conducteur est considéré comme un conducteur débutant lorsqu'il a obtenu le permis de conduire depuis moins de 5 ans. Pour le taux d'alcoolémie, la limite légale pour les conducteurs débutants est 0.2 ‰

- Aux conducteurs expérimentés ayant un taux d'alcoolémie entre 0,8‰ et 1,0‰.

La LEMA est une formation pour 8 à 12 participants souvent des jeunes et se déroule en deux soirées ou en deux après-midi de 3h30 séparées par une semaine afin de permettre aux participants d'effectuer les devoirs demandés lors de la première séance. Les frais de 609 € sont à charge du participant. Les objectifs de la formation LEMA et EMA sont relativement comparables mais la méthodologie de la LEMA est plus positive. En effet, à ce stade, il est supposé que les conducteurs débutants n'ont pas encore installé une habitude de conduite sous influence de boissons alcoolisées et que, dès lors, il est encore possible de les diriger dans la bonne direction avec une mesure relativement douce (SWOV, 2012).

L'EMG est une formation obligatoire (coût 1134 € à charge du participant) destinée :

- Aux conducteurs qui se sont comportés de manière irresponsable dans le trafic et ont commis 2 ou plusieurs infractions au code de la route au cours d'un même trajet. Par exemple, suivre de près ou brûler un feu rouge ;
- Aux conducteurs qui ont commis un grave excès de vitesse en agglomération ou dans une zone de travaux ;
- Aux conducteurs d'un cyclomoteur qui ont fait un excès de vitesse à partir de 31 km/h au-dessus de la limite autorisée dans une zone d'agglomération.

L'objectif de la formation EMG est d'amener les conducteurs à (re)connaître les risques des comportements de conduite inadaptés, à apprendre à conduire d'une manière sécurisante, et, par conséquent à prendre conscience des risques liés à leurs propres comportements sur les autres usagers de la route. Le programme des cours vise l'amélioration des connaissances, l'amélioration de la prise de conscience et le changement d'attitude. La formation est composée de maximum 12 personnes et se répartit en un entretien individuel avant la formation et en 3 séances de cours étalées sur 6 à 7 semaines afin de permettre aux participants d'effectuer les tâches demandées.

6.1.3 La France

6.1.3.1 Infractions mineures et majeures

Le stage de sensibilisation à la sécurité routière a été introduit lors de la mise en place du permis à points en 1992. Le stage est destiné à éviter la réitération des comportements dangereux chez des conducteurs infractionnistes de tous âges et, dans certains cas, permet la reconstitution partielle de points sur le permis de conduire.

Le programme de «deuxième génération» a été conçu, plus récemment, par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) tout en tenant compte de l'expérience acquise depuis 1992 et des études menées au niveau européen. Ce stage vise à inciter un processus de changement d'attitudes et de comportements chez le conducteur. Le contenu prône un processus d'autoréflexion de manière active. Le but est de sensibiliser le contrevenant à prendre conscience de son rôle d'acteur au sein de la circulation routière. Dans ce programme, l'investissement des formateurs dans l'animation de groupes est d'une importance capitale. Les instructeurs suivent une formation continue qui est certifiée par l'Institut National de Sécurité Routière et de Recherches (INSERR). C'est ce même institut qui s'occupe de la conception et de la mise à jour des contenus pédagogiques. Le stage, dispensé en 2 journées consécutives de 7 heures (coût 300€ à charge du participant), est organisé par des organismes privés agréés par les préfetures. Le stage est animé conjointement par un psychologue et un moniteur de la conduite et de la sécurité routière. L'inscription à la formation est à l'initiative du contrevenant.

La participation au stage est possible :

- sur base volontaire : tout conducteur qui souhaite récupérer les points sur le permis (on ne peut suivre qu'un seul stage par an et on ne peut récupérer que 4 points maximum ;
- pour un conducteur débutant ayant commis une infraction entraînant un retrait d'au moins 3 points, la participation est obligatoire et permet au conducteur novice de récupérer maximum 4 points ;
- pour un conducteur sanctionné par le tribunal : le juge d'application des peines ou le délégué du Procureur de la République peuvent imposer le stage dans le cadre d'une composition pénale

ou d'une peine complémentaire. Le stage ne remplace pas les sanctions encourues par le conducteur mais s'ajoute aux peines ;

- aux conducteurs en infraction pour éviter les poursuites : la formation est proposée par le Procureur de la République ou son délégué ;
- Pour les deux derniers cas, le stage ne permet pas la récupération des points mais peut amener à une réduction de la peine.

En 2013, environ 20 000 stages de sensibilisation ont été organisés et 300 000 stagiaires ont été accueillis au sein de 400 organismes agréés par les préfetures. Sur ces 300 000 stagiaires, 76% ont réalisé ce stage sur base volontaire pour récupérer les points, 17% étaient présents dans le cadre d'une participation obligatoire en permis probatoire, 4% dans le cas d'une peine complémentaire et 3% dans le cadre d'une alternative à la poursuite (Rapport de la Délégation à la Sécurité et la Circulation Routière, 2013).

6.1.4 L'Allemagne

Des programmes de réhabilitations existent depuis une trentaine d'années et sont organisés suivant deux systèmes : un système réglementé par la loi et un système sur base volontaire. Il existe différentes formations selon le type de permis et la gravité de l'infraction.

6.1.4.1 Infractions mineures

Ces programmes non réglementés par la loi et non obligatoires concernent :

- Les personnes voulant se préparer à passer l'examen médical et psychologique et qui suivent la formation, sur base volontaire, avant d'effectuer cet examen (« MPU-Vorbereitung ») ;
- Les personnes voulant réduire la durée de leur déchéance (uniquement possible pour les contrevenants ayant un taux compris entre 1,1 et 1,5 g/l d'alcool dans le sang).

6.1.4.2 Infractions majeures

Les programmes réglementés par la loi sont obligatoires et concernent :

- Les conducteurs débutants ayant conduit sous influence d'alcool (taux d'alcool égal ou supérieur à 0,2 ‰) ou de drogue durant la période probatoire. Les cours réunissent 6 à 12 participants et visent à sensibiliser le contrevenant à une meilleure conscience de ses propres habitudes en matière d'usage d'alcool ou de drogues et à séparer la consommation de la conduite. La participation active permet de récupérer le permis de conduire. En cas de récurrence d'ivresse au volant après la formation, le jeune doit se soumettre à des entretiens avec un psychologue.
- Les conducteurs ayant commis des infractions répétées dont l'une est la conduite sous influence (alcool/drogue) et ayant occasionné la perte de points doivent suivre des séminaires de réhabilitation. L'objectif de ces cours est d'amener les participants à la prise de conscience des risques et au respect des autres conducteurs. Les formations pour conducteurs débutants qui ont commis des infractions autres que l'alcool au volant sont animées par des moniteurs d'autoécoles, tandis que les formations destinées aux conducteurs expérimentés ayant commis une conduite sous influence (alcool ou drogue) sont animées par les psychologues spécialisés en sécurité routière.
- Le conducteur contrevenant qui a effectué un examen médical et psychologique (PMU : Medizinisch-Psychologischen Untersuchung) afin de récupérer son permis de conduire et qui a reçu comme décision une recommandation de suivre un cours de sensibilisation. Une fois les cours terminés (participation active à toutes les sessions), le conducteur récupère son permis sans devoir repasser le PMU. Dans ce cadre, il existe 2 modèles de cours en fonction du type de l'infraction : module pour l'alcool au volant (groupe de 6 à 12 participants) et module pour la conduite sous influence de stupéfiants (groupe de 4 à 8 participants). Les formations sont dispensées par des psychologues spécialisés dans le trafic. Les conditions de réussite de cours est la participation active et l'abstinence.

6.1.5 L'Autriche

6.1.5.1 Infractions majeures

La formation DI ou « Nachschulung » est obligatoire pour les jeunes conducteurs commettant une infraction grave du code de la route (par exemple, un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,1‰) durant la période du permis probatoire. La formation est également obligatoire pour tous les contrevenants ayant conduit sous influence et ayant une déchéance du droit de conduire due à un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 1,2‰. Une fois la formation terminée, le permis de conduire est restitué aux conducteurs.

Les cours sont conçus sous forme d'entraînement pour modifier les attitudes et les comportements et éviter la récurrence. L'approche utilisée est plus thérapeutique et moins pédagogique. Seuls des psychologues formés à la sécurité routière peuvent animer ces cours.

La formation est obligatoire pour les contrevenants suivants :

- Les jeunes conducteurs en période probatoire et ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,1‰ ou ayant commis d'autres infractions au trafic (autre que l'alcool et drogue au volant);
- Les conducteurs expérimentés ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 1,2 ‰, en récurrence, les conducteurs ayant refusé le test d'haleine ou ayant conduit sous influence de drogues/médicaments;
- Les jeunes conducteurs en période probatoire et tous conducteurs conduisant avec un affaiblissement de leur faculté due à une consommation de drogue ou médicament.

Pour les jeunes conducteurs en période probatoire, deux types de modèles de formations existent :

- Cours « A » (« Alkoholauffällige ») pour les conducteurs sous influence d'alcool³⁵ ;
- Cours « V » (« Verkehrsauffällige : infraction au trafic) pour les jeunes coupables d'autres infractions que l'alcool³⁶.

Modules pour les conducteurs expérimentés : la formation est spécifique au type d'infractions commises :

- « Nachschulung bei Alkoholdelikten »: formation pour les conducteurs expérimentés ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 1,2 ‰, en récurrence ou ayant refusé le test d'haleine. La formation aborde les effets de l'alcool sur la conduite, le changement des habitudes de consommation et l'importance de différencier la consommation d'alcool et la conduite. Les modules sont dispensés en 15 unités pour les primo-délinquants et 20 unités pour les récidivistes et animés par des psychologues spécialement formés. Les unités sont réparties en séances de 50 minutes chacune et s'étalent sur une période de 4 à 6 semaines.
- « Nachschulung bei Verkehrsdelikten (infractions autres que la conduite sous influence) »: par exemple suite à un excès de vitesse supérieur à 20km/h dans une zone urbaine et de plus de 40 km/h dans une zone rurale, accident avec décès, ne pas respecter le panneau stop, etc. Un test de conduite dans le trafic est compris dans la formation et permet d'analyser et de discuter du comportement routier de chaque participant. Le but de la formation est de mener le conducteur à reproduire un comportement de conduite soucieux de la sécurité par la conscientisation des risques et par le développement d'une auto-évaluation réaliste et de l'amélioration de l'identification des dangers.
- « Nachschulung bei sonstigen Delikten »: tous conducteurs conduisant avec une faculté affaiblie due à une consommation de drogues ou de médicaments. Le but de la formation est de sensibiliser les participants aux conséquences des effets des substances psychotropes sur

³⁵ Avec un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,1 ‰. La formation dure 15 heures de 50 minutes chacune regroupées en 3 séances

³⁶ Formation de 12 heures réparties en séances de 50 minutes chacune regroupées en 4 séances (sur 4 à 6 semaines) + 30 minutes de conduite sur la route (en coopération avec une auto-école reconnue par le Ministère des transports).

la conduite en soulignant les risques liés à l'abus, le rôle de la consommation et de développer des solutions individuelles.

Ces formations sont généralement données en groupe de 6 à 12 participants maximum et peuvent être organisées, au besoin, en interventions individuelles (par exemple, pour les personnes ayant des problèmes de communication ou de langage, personnes avec un handicap, etc.). La réussite du stage se base sur la participation active, l'assiduité du participant et l'état de sobriété lors de chaque séance (testé par une analyse d'haleine lors d'au moins une des sessions).

Le prix de ces formations est défini dans la loi et s'élève à 495 € pour la formation en groupe et 515 € pour une formation individuelle (Boets et al., 2008). Lorsque la formation est ordonnée suite à une récidive endéans les 5 ans, les prix sont majorés et atteignent 598 € pour une formation en groupe.

Une fois la formation terminée, une attestation de participation est délivrée au participant et à l'autorité responsable du permis de conduire. Si le contrevenant n'effectue pas la formation, son permis de conduire lui est retiré.

Tableau 4. Liste des formations DI par pays et par gravité d'infraction

Pays	Formation DI	Type d'infraction	Durée	Prix (estimation)
Grande Bretagne	NDROS	mineure	½ journée	50€
	DAC	mineure	1 journée	200€
	DDRS	majeure	3 journées	300€
	DIDs	majeure	35h/14semaines	300€
Pays-Bas	LEMA	majeure	3 journées	600€
	EMG	majeure	3x 1/2 journée	1100€
France	stage de sensibilisation à la sécurité routière	majeure et mineure	2 journées	300€
Allemagne	MPu	mineure- majeure	3 x ½ journée	250€-750€
Autriche	Naschulung	majeure	5 x 1h	500€

6.2 Programmes de réintégration médico-psychologiques en Europe

6.2.1 France

En France, les examens de réintégration peuvent être organisés soit dans un cadre administratif, soit dans un cadre judiciaire. Le choix du cadre dépendra de plusieurs éléments dont le type et la gravité de l'infraction et le profil du délinquant. Les examens portent sur un contrôle médical de l'aptitude à la conduite et sont réalisés sous la direction de médecins privés agréés (Meesmann, 2015).

6.2.1.1 Cadre administratif

L'examen médical est mis en œuvre par le service permis de conduire de la préfecture.

- Examen médical en cas d'annulation du permis suite à l'épuisement du nombre de points ou dans le cas du retrait immédiat du permis. Dans certains cas, le médecin peut ordonner des tests psychotechniques supplémentaires en vue d'évaluer les aptitudes physiques, cognitives et sensorielles nécessaires à la conduite.
- Examen théorique et pratique pour les conducteurs novices contrôlés avec une alcoolémie égale ou supérieure à 0,2 g/l de sang (en France, le taux légal à ne pas atteindre est de 0,2 g/l de sang pour les conducteurs en durée probatoire).
- Examen théorique et pratique pour les conducteurs novices en cas d'annulation du permis suite à l'épuisement du nombre de points durant les 2 ou 3 ans après l'obtention du permis.

6.2.1.2 Cadre judiciaire

En cas de récidive en matière de conduite sous influence d'alcool ou de stupéfiants, ou en cas de taux d'intoxication élevé, le juge peut, en plus des sanctions pénales, obliger le condamné à se soumettre à un examen médical et psychologique.

- Examen médical et tests psychotechniques en cas de suspension du permis d'une durée de 1 mois ou plus (quelle que soit l'infraction initiale) ou en cas d'annulation ou invalidation du permis.
- Parallèlement à l'examen médical, le juge peut exiger que le condamné suive une formation de sensibilisation à la sécurité routière ou une thérapie lorsque des problèmes de dépendance à l'alcool ou à la drogue sont suspectés. Le juge peut également demander à ce que l'examen médical inclue un examen psychologique via un entretien et des tests ad hoc.

Qu'il soit organisé dans le cadre administratif ou judiciaire, le contrôle médical consiste en une évaluation de l'aptitude physique, cognitive et sensorielle. Il est effectué sous la direction d'un médecin agréé par le préfet, consultant hors commission médicale, ou des médecins siégeant dans une commission départementale ou interdépartementale.

6.2.2 Allemagne

La loi allemande relative au permis de conduire précise clairement que le conducteur doit posséder toutes les capacités physiques et mentales requises pour prendre le volant. La loi se réfère aux critères que doit remplir tout conducteur pour accéder au permis de conduire (Meersman, 2015).

Dès lors qu'il existe un doute par rapport à l'aptitude à la conduite, le conducteur peut être soumis à un examen médical ou un examen médico-psychologique.

La décision incombe au service communal ou régional qui a le service du permis de conduire dans ses attributions. Les examens sont règlementés et organisés dans un cadre administratif et renvoient, en général, vers les programmes de réhabilitation.

6.2.2.1 L'examen médico-psychologique est obligatoire :

En cas de conduite sous influence d'alcool :

- En cas d'infraction de conduite avec alcoolémie égale ou supérieure à 1,6‰
- En cas de récidive en matière d'alcoolémie et peu importe le taux et toute autre infraction révélant un problème d'alcool ou un abus de consommation ;

En cas de conduite sous influence de stupéfiants :

- En cas de consommation de drogues illicites, à l'exception du cannabis, qui entraîne le retrait du permis quel que soit le lien avec la conduite ;
- En cas de conduite sous l'influence de cannabis ou s'il y a des signes de consommation en lien avec la conduite (un joint déjà roulé dans la voiture) ;
- En cas de consommation sporadique de cannabis en combinaison avec d'autres infractions de roulage : dans ce cas, l'examen doit lever le doute quant à l'aptitude à la conduite (Meesmann, 2015).

L'examen médico-psychologique se déroule en trois parties :

- Une évaluation de l'impact d'une consommation excessive ou chronique sur les compétences générale d'un bon conducteur. Cette partie de l'examen est menée via une batterie de tests qui permettent d'évaluer la perception visuelle, la concentration et l'attention ainsi que les réflexes (capacité et rapidité de réagir). En cas de résultat insuffisant, la personne peut être soumise à un examen pratique dont la visée est de tester la capacité dont elle dispose pour compenser les dysfonctionnements décelés.
- Un examen médical : il s'agit d'une exploration physique compte tenu des antécédents médicaux susceptibles d'influencer l'aptitude à la conduite. Le médecin procède à des analyses laboratoires des biomarqueurs pertinents.
- Un examen psychologique (exploration médico-psychologique) au moyen d'entretiens psychologiques. Cette exploration sert à évaluer les traits de personnalité et les influences possibles sur l'aptitude à la conduite ainsi que le niveau de prise de conscience du conducteur par rapport aux prises de risques et aux stratégies de changement.

Le résultat final est issu de la discussion pluridisciplinaire entre les intervenants autour des 3 volets. Il y a 3 possibilités :

- Le résultat est positif : dans ce cas, un rapport est envoyé à l'autorité mandataire qui va alors procéder à la récupération du permis ;
- Le résultat est négatif avec une recommandation envoyée à l'autorité mandataire, demandant de rejeter la demande du permis ou de procéder à son retrait. Cette recommandation précise également les démarches que doit suivre préalablement le conducteur (dont les mesures de réhabilitation : formation, traitement, etc.) à un nouvel examen médico-psychologique ;
- Le résultat est négatif avec recommandation de suivre une formation afin de remplir les conditions exigées d'aptitude à la conduite telles que définies par la loi relative au permis de conduire. Si l'autorité publique en charge du permis de conduire donne son accord et que la formation est réussie, le conducteur pourra récupérer le permis sans devoir repasser l'examen médico-psychologique.

6.2.3 Autriche

Dans le cadre de l'obtention du permis de conduire, tout futur conducteur est soumis à une évaluation de leurs aptitudes physiques et psychologiques à la conduite. L'évaluation des conducteurs fait partie du système de l'obtention du permis et les objectifs sont définis par la loi de santé en matière de permis de conduire (Meesman, 2015).

Les modalités concrètes de l'organisation des examens sont régies par un cadre administratif du ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie sur base de la loi nationale relative au permis de conduire. C'est ce même ministère à qui incombe la compétence d'agréeer les centres habilités, à procéder à l'évaluation des conducteurs, à déterminer et évaluer les critères de qualité auxquels doivent se soumettre ces centres d'examens.

En cas d'infractions, les situations suivantes entraînent une obligation de se soumettre à une évaluation de l'aptitude physique et psychologique à la conduite :

- Infractions liées à la conduite sous alcoolémie : soit avec un taux supérieur ou égal à 1,6 g/l de sang ou refus de se soumettre à un alcootest ;
- Conduite sous influence de drogues ou de médicaments ;
- Trois retraits de permis endéans une période de 5 ans ;
- Prises de risques ayant entraîné des accidents de la circulation ou de graves infractions au code de la route laissant penser que de tels actes du conducteur sont dus à des déficiences ou des troubles au niveau de la personnalité.

L'évaluation est du ressort du droit administratif sauf en ce qui concerne les infractions ayant entraîné les dégâts corporels ou la décision incombe au juge pénal.

En pratique, l'évaluation de l'état physique et psychologique est intégrée dans une expertise médicale faisant état de la santé du conducteur. Des expertises médicales spécifiques peuvent être demandées en vue de compléter cette évaluation.

L'évaluation se fait au moyen de tests cognitifs, de tests de la personnalité et d'entretiens psychologiques. Le processus d'évaluation analyse les compétences spécifiques liées au trafic, notamment les capacités d'observation et le temps de réaction ainsi que sur certains facteurs associés à la personnalité.

Les résultats ainsi que les conclusions sont transmis sous forme d'expertise (signée par le médecin désigné par la loi) sur l'aptitude à la conduite aux autorités mandataires, à savoir, les autorités en charge du permis de conduire. Une telle expertise doit permettre aux autorités de décider si une personne peut (ou ne peut pas) récupérer son permis de conduire :

- En cas de résultat positif, le conducteur récupère son permis avec éventuellement un délai d'épreuve (6 mois à 5 ans) pendant lequel le contrevenant doit prouver qu'il a suivi des programmes de réhabilitation (formation ou psychothérapie) ou qu'il est abstinent. Ces conditions ont pour but de stabiliser et maintenir l'aptitude à conduire sur le long terme ;

- En cas de résultat négatif, le conducteur est informé du fait qu'il ne pourra pas récupérer son permis. Une procédure (thérapie, période d'abstinence, etc.) doit être entamée avant que celui-ci puisse prétendre récupérer son permis.

L'évaluation ne donne pas nécessairement lieu à une formation de réhabilitation à la conduite, mais cette dernière peut être conseillée. D'autres parts, les infractions graves liées à l'alcoolémie entraînent une obligation de suivre un programme de perfectionnement à la conduite et de se soumettre à un examen physique et psychologique. Par ailleurs, pour ce type d'infractions, l'évaluation et la formation sont combinées avec une suspension du permis pendant une durée d'au moins 4 mois (Martin Winkelbauer, 2010).

6.2.4 Pays-Bas

- En cas d'infraction grave ou de suspicion d'inaptitude à la conduite aux vues de comportements inadaptés dans le trafic, le conducteur peut être soumis à une évaluation. La décision administrative émane du Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Il s'agit d'un examen médical effectué par des médecins psychiatres indépendants qui travaillent pour le compte du CBR.³⁷
- L'examen médical concerne également les conducteurs ayant fait l'objet d'une procédure de déclaration personnelle du CBR³⁸ qui doivent se soumettre à des contrôles réguliers pour cerner le type de problème et l'évolution de l'aptitude à conduire. Cet examen permet d'évaluer le type de problème et de se prononcer sur la validité de l'aptitude à conduire. Le délai de cette validité en cas de résultat positif est soit de un, trois ou cinq ans.
- Lorsqu'un abus d'alcool est suspecté, les conducteurs coupables de conduite sous influence sont soumis à un examen psychiatrique. Cet examen prescrit par le psychiatre comprend une anamnèse, un examen physique et une analyse de sang. Le CBR se base sur les conclusions de cette évaluation pour se prononcer en faveur de l'aptitude à conduire ou pour invalider le permis de conduire.
- La conclusion de l'examen psychiatrique doit fournir un diagnostic concernant l'abus ou la dépendance à l'alcool.

L'examen médical doit permettre de décider si le conducteur peut garder son permis ou si la validité de ce dernier doit être suspendue jusqu'à ce que le conducteur réussisse un nouvel examen.

Ces évaluations n'ont pas de lien direct avec les mesures de réhabilitation, cependant le CBR peut obliger les conducteurs sous influence et selon les taux d'alcoolémie constatée, à suivre des formations driver improvement. Par ailleurs, la justice peut démarrer une procédure pénale parallèlement à la mesure du CBR.

6.3 L'usage de l'Éthylotest Anti-démarrage (EAD) en Europe

6.3.1 Les Pays-Bas

Entre décembre 2011 et mars 2014, un conducteur sous influence d'alcool, pouvait se voir contraint, par un jugement, d'équiper son véhicule d'un éthylotest antidémarrage et de se soumettre à une guidance psychologique. Avant le trajet, si l'éthylotest anti-démarrage (ETAD), relié au circuit de démarrage de la voiture, mesurait plus de 0,2 ‰, la voiture ne démarrait pas³⁹. Par ailleurs, le système demandait, à l'automobiliste, plusieurs fois aléatoirement, de souffler dans l'éthylotest durant le trajet.

A partir de 2015, les Pays-Bas ont suspendu le programme d'éthylotest antidémarrage suite à un arrêt du Hoge Raad (Conseil d'Etat néerlandais), du 4 mars 2015. Cet arrêt a annulé les dispositions légales relatives à l'éthylotest anti-démarrage, les jugeant contraires au principe de proportionnalité,

³⁷ Le CBR est l'organisme néerlandais qui gère le permis de conduire et dont la mission de soumettre les conducteurs défaillants à une évaluation lui vient du Ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement.

³⁸ La « Eigen VERKLARING PROCEDURE (procédure de déclaration personnelle) » concerne les personnes dont la présomption d'inaptitude est plus ou moins fondée. C'est le cas par exemple, des seniors de 75 ans et plus ; des conducteurs épileptiques ; ou présentant une maladie ou un handicap pouvant influencer l'aptitude à conduire.

³⁹ Aux Pays-Bas, le taux d'alcool maximum autorisé est de 0,5 ‰ et 0,2 ‰ pour le conducteur débutant.

notamment en raison de l'absence de toute possibilité d'évaluation des conséquences sur chaque individu soumis au programme.

Jusqu'en 2014, le programme d'éthylotest anti-démarrage était imposé aux contrevenants ayant conduit avec une alcoolémie entre 1,3 ‰ et 1,8 ‰ ; aux conducteurs novices avec un taux d'alcoolémie de 1 ‰ ou plus ainsi qu'aux récidivistes contrôlés à partir de 0,8 ‰. Pour des taux supérieurs à 1,8 ‰, le CBR⁴⁰ recherchait, via des tests médico-psychologiques, l'existence d'un problème de dépendance. Dans les cas de dépendances, d'autres mesures de réhabilitation étaient envisagées en accompagnement ou préalablement à l'ETAD.

Ce programme englobait non seulement l'installation d'un éthylotest antidémarrage, mais aussi la supervision, l'orientation et l'évaluation du conducteur (SWOV, 2015). Le programme était d'une durée minimale de deux ans et coûtait € 1.120 à charge du contrevenant pour couvrir les frais de suivi et de guidance. Par ailleurs, le contrevenant devait assumer des coûts supplémentaires liés à la location et à l'installation de l'éthylotest, la lecture des données, et, à la fin, la désinstallation de l'éthylotest. L'objectif poursuivi par le programme était d'amener le contrevenant à séparer la consommation d'alcool et la conduite. Si à la fin de la durée initiale de 2 ans cet objectif n'était pas atteint, le programme était prolongé de 6 mois jusqu'à ce que le conducteur soit apte à dissocier la consommation d'alcool et la conduite.

Le programme d'éthylotest antidémarrage a été jugé injuste et disproportionnée du fait qu'une mesure administrative ne permet pas de tenir compte des effets sur les personnes en fonction de leurs différences (socio-économiques) et des situations particulières.

Nous ne savons pas si la nouvelle version du programme ETAD sera similaire à l'ancienne ni quand elle entrera en vigueur.

6.3.2 La Suède

La Suède est pionnière en matière de programme ETAD puisque le premier dispositif été installé en Mars 1999. À la fin de cette même année, une centaine de conducteurs contrevenants avait pris part au programme pilote qui a duré 5 ans.

Avant d'entrer dans le programme ETAD, le conducteur coupable de conduite sous influence d'alcool (et dont le permis est suspendu) doit passer un examen médical. Au cours de cet examen, les problèmes de dépendances sont recherchés. Si les marqueurs biochimiques sont normaux, le conducteur peut alors participer au programme ETAD. Le coût du programme est à la charge du conducteur. Le programme dure deux ans et le contrevenant doit passer un examen médical tous les 3 mois. Si le résultat de cet examen médical n'est pas concluant, ou si l'ETAD enregistre trop d'essais de démarrage avec des alcoolémies positives, le conducteur est exclu du programme et la suspension du permis reprend son cours.

6.3.3 La France

C'est en 2010 que l'ETAD est entré en vigueur en tant qu'alternative aux poursuites ou à titre de peine complémentaire.

Le code de la route permet au Juge du Tribunal Correctionnel de condamner un conducteur ayant circulé avec un taux supérieur à 0.40 milligramme d'alcool par litre d'air expiré à l'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un ETAD pendant une durée de cinq ans au plus. Lorsque cette interdiction est prononcée en même temps que la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire, elle s'applique à l'issue de l'exécution de cette peine. Les frais d'installation sont à la responsabilité du condamné.

Le contrevenant doit également suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière.

⁴⁰ CBR : Organisme néerlandais ayant le permis de conduire dans ses attributions et étant habilité à prendre toutes les décisions se rapportant aux programmes de réhabilitation.

6.4 Recommandations des études européennes

Les conclusions des études susmentionnées convergent largement et donnent une orientation générale pour l'instauration de recommandations aux Etats membres de l'UE. Ces recommandations touchent tant le cadre, la forme, la méthodologie que le contenu des programmes de réhabilitation à destination des conducteurs coupables de conduite sous influence d'alcool et/ou de stupéfiants.

Tableau 3. Comparatif des recommandations des études européennes (ANDREA, SUPREME, DRUID) en matière des programmes Driver Improvement

Recommandations	ANDREA (2002)	SUPREME (2007)	DRUID (2012)
Cadre légal et public cible	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Système de sélection des participants transparent et objectif. ✓ Surveillance substantielle de la police afin de rendre plus persuasive l'injonction à participer au programme. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mesure rapide après l'infraction grave. ✓ Mesure répétée pour les récidivistes afin d'éviter qu'un comportement déviant ne devienne un style habituel de conduite. ✓ Standardisation des prix des programmes de réhabilitation à charge des participants et possibilité d'aide aux plus démunis. ✓ Mise en pratique sortant de la compétence des autorités et assumée par des organismes indépendants. ✓ Mesure conditionnant la récupération du permis et devant compléter la déchéance du droit de conduire et non la remplacer. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Uniformisation des mesures de réhabilitation au niveau de l'Europe. Les mesures doivent être prévues par un cadre légal et basées sur des critères bien définis. ✓ Réhabilitation des personnes non dépendantes faisant partie intégrante d'un système de mesures global européen de lutte contre la conduite sous influence (alcool, drogues). ✓ Réhabilitation obligatoire pour les jeunes conducteurs et pour les récidivistes. ✓ En cas de doute quant à une éventuelle dépendance ou risque de récurrence élevé, l'aptitude à la conduite devrait être évaluée avant d'intégrer la personne dans un programme de réhabilitation. ✓ Mesures prévues tant pour la conduite sous influence d'alcool que la conduite sous influence de drogues. ✓ Combinaison du programme d'éthylotest antidémarrage avec un programme de réhabilitation et un suivi régulier de qualité. ✓ Participation à une formation liée à une mesure concernant le permis afin d'aboutir à de meilleurs résultats.
Organisation & Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Groupe de maximum 10 participants. ✓ Séparation des contrevenants pour l'alcool au volant des autres contrevenants et les jeunes conducteurs des conducteurs expérimentés. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Groupe de maximum 10 participants. Les mesures adaptées aux spécificités des conducteurs sous influence d'alcool ou de drogues doivent exister. Les évaluations -diagnostic sont nécessaires afin de déterminer les niveaux d'intervention efficace et appropriée. ✓ Origines ethniques et culturelles des participants servant de critères pour la composition des groupes. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 6 à 12 participants par groupe ✓ Répartition des personnes dépendantes et des personnes non-dépendantes dans des programmes différents.

Recommandations	ANDREA (2002)	SUPREME (2007)	DRUID (2012)
Contenu	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Méthodes appliquées favorisant l'autoréflexion et ne consistant pas en de simples présentations. ✓ Interventions personnalisées préférables à un programme de cours au plan figé. ✓ Programme adapté aux déficiences spécifiques du groupe visé 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Programmes destinés aux personnes coupables de conduite en état d'ébriété contenant tant des éléments éducatifs que thérapeutiques. ✓ Accent mis sur l'autoréflexion critique des participants. ✓ Orientation des contrevenants vers une intervention adaptée à leurs besoins (nécessité d'un diagnostic standardisé). 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Privilégier un mélange entre une approche thérapeutique et une approche éducative. ✓ Si nécessaire, associer les modules de formations en sécurité routière au traitement de la dépendance pour les conducteurs qui ont des problèmes d'addiction. Il doit y avoir un échange d'informations entre le domaine de la toxicomanie et celui de la réhabilitation
Forme	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Etablir les sessions de cours sur plusieurs semaines afin que l'intervalle entre les cours joue un rôle positif, sur le changement d'attitude et de comportement. ✓ 3 à 10 séances qui s'étalent sur une période de 3 à 10 semaines 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Étaler les sessions sur une longue période. ✓ Mise en place, très tôt dans le programme, de courtes interventions, sortant du dispositif légal pour les personnes qui ont des problèmes d'alcool au volant. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Plusieurs séances sur plusieurs semaines.
Formateurs	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Personnel suffisamment formé et capable de mettre en place une relation de travail professionnelle avec des participants réticents, difficiles qui ne se sentent pas concernés par leurs responsabilités. Le formateur doit pouvoir gérer les résistances, les travailler et accorder une écoute et une attention particulière à tous les participants. ✓ Instruction continue du formateur, quelle que soit sa formation initiale. ✓ Module de formation donné par le même formateur. Son attitude empathique en est un des fondements. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Concernant les compétences pédagogiques et sociales, les formateurs et autres professionnels chargés des programmes de réhabilitation doivent posséder un niveau de qualification élevé. 	

Recommandations	ANDREA (2002)	SUPREME (2007)	DRUID (2012)
Contrôle et qualité	<ul style="list-style-type: none">✓ Etat responsable de la garantie de qualité des programmes.✓ Organisme officiel chargé d'attester du contenu du programme et du respect des prérequis : manuel, mention de la formation de base et continuée des formateurs, évaluations, etc.	<ul style="list-style-type: none">✓ Evaluation systématique des programmes de réhabilitation, le coût de l'évaluation doit être inclus dans l'enveloppe budgétaire du programme.✓ Rapport coût-efficacité servant comme critère d'évaluation.	<ul style="list-style-type: none">✓ Existence, au niveau national, d'un organisme de gestion de la qualité, avec une position d'autorité indépendante pour l'exécution des tâches opérationnelles en matière de réhabilitation des conducteurs.✓ Evaluations conduites de manière régulière.

