



Rapport n° 2024-R-05-FR

Étude de faisabilité sur le développement d'un moniteur de la récidive au volant en Belgique

Résultats d'une analyse idéal-type



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Numéro du rapport	2024-R-05-FR
Dépôt légal	D/2024/0779/11
Donneur d'ordre	Service Public Fédéral Mobilité et Transport
Date de publication	28/05/2024
Auteur(s)	Mathias De Roeck & Isabel Verwee
Révision	Peter Silverans (Vias) Martine Blom (WODC)
Éditeur responsable	Karin Genoe

Les points de vue ou opinions exprimés dans ce rapport ne sont pas nécessairement ceux du donneur d'ordre.

La reproduction des informations contenues dans ce rapport est autorisée à condition que la source soit explicitement citée :

De Roeck, M. & Verwee, I. (2024). Étude de faisabilité sur le développement d'un moniteur de la récidive au volant en Belgique – Résultats d'une analyse idéal-type, Bruxelles : Vias institute
Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands.

This report includes a summary in English.

Table des matières

Liste des tableaux et figures	4
Synthèse	5
Summary	7
1 Introduction	9
2 Un moniteur de la récidive au volant en Belgique	10
2.1 Contenu du moniteur de la récidive au volant	10
2.1.1 Période d'observation de la récidive au volant	10
2.1.2 Types de récidive au volant	11
2.1.3 Formes de récidive	13
2.1.4 Indicateurs de récidive au volant	13
2.1.5 Données contextuelles	14
2.2 Les contours d'un moniteur de la récidive au volant en Belgique	15
3 Faisabilité d'un moniteur de la récidive au volant en Belgique	16
3.1 Le tableau de bord de la récidive au volant	16
3.2 Du tableau de bord de la récidive au volant au moniteur de la récidive au volant	16
3.2.1 Période d'observation de la récidive au volant dans le tableau de bord de la récidive au volant	16
3.2.2 Types de récidive routière repris dans le tableau de bord de la récidive au volant	18
3.2.3 Formes de récidive au volant reprises dans le tableau de bord de la récidive au volant	18
3.2.4 Indicateurs de récidive au volant repris dans le tableau de bord de la récidive au volant	18
3.2.5 Antécédents repris dans le tableau de bord de la récidive au volant	19
4 Conclusions	20
Références	22

Liste des tableaux et figures

Tableau 1	Types de récidive (routière)	12
Tableau 2	Comparaison entre le moniteur de la récidive au volant souhaité et le tableau de bord de la récidive au volant existant	17

Synthèse

Ce rapport étudie la faisabilité de l'élargissement du tableau de bord de la récidive au volant en un moniteur de la récidive au volant en Belgique scientifiquement fondé. En bref, un moniteur de la récidive au volant est un outil de recherche qui permet l'étude systématique des chiffres et des statistiques de la récidive routière. Un moniteur de la récidive au volant constitue un instrument potentiellement important dans la lutte contre la récidive routière. Il permet d'accroître nos connaissances sur le sujet afin de lutter efficacement contre ce phénomène et d'entreprendre des actions ciblées. Contrairement à certains de nos pays voisins, un tel outil n'est que partiellement disponible en Belgique, sous la forme d'un tableau de bord de la récidive au volant. Les questions de recherche de cette étude sont les suivantes : « Quelles conditions doit remplir un moniteur de la récidive au volant en Belgique et comment ces conditions se rapportent-elles à l'actuel tableau de bord de la récidive au volant ? »

Ce rapport examine les conditions d'un moniteur de la récidive au volant en Belgique à l'aide d'une méthodologie idéal-type. Dans un premier temps, cette méthode implique d'identifier les exigences de fond d'un moniteur de la récidive au volant souhaité en Belgique sur la base d'une étude de la littérature scientifique sur la récidive (routière). Ce rapport se concentre sur plusieurs composantes de la récidive telles qu'elles ressortent de la littérature, à savoir (1) la période d'observation de la récidive routière, (2) les types de récidive routière, (3) les formes de récidive routière, (4) les indicateurs de récidive routière et (5) les antécédents. Ces exigences sont examinées une à une de manière plus détaillée pour aboutir ensuite aux fondements d'un moniteur de la récidive au volant scientifiquement étayé.

Dans un deuxième temps, cet idéal-type est comparé à un outil déjà existant en Belgique, en l'occurrence le tableau de bord de la récidive au volant. Les informations sur le tableau de bord ont été obtenues à partir d'une série de réunions et d'entretiens avec le Collège des procureurs généraux et le Collège des cours et tribunaux entre mars 2022 et novembre 2023. Le tableau de bord de la récidive au volant est un outil de gestion de l'information du pouvoir judiciaire qui compile et visualise automatiquement les données individuelles de récidive au volant de manière agrégée, sur la base des données officielles du Ministère public et des cours et tribunaux. Le présent rapport examine plus en détail le contenu de ce tableau de bord de la récidive au volant et le compare aux exigences de contenu d'un moniteur de la récidive au volant scientifiquement étayé. L'objectif de cette comparaison est d'examiner où se situent exactement les différences et quelles fonctionnalités manquent actuellement au tableau de bord de la récidive au volant pour ensuite identifier les prochaines étapes théoriques vers un moniteur de la récidive au volant.

Période d'observation de la récidive

Une première condition préalable ou étape possible en vue d'un moniteur de la récidive au volant est de passer d'une approche juridique à une approche par les sciences sociales de la récidive au volant, en élargissant autant que possible la période d'observation. Une période d'observation plus longue permet d'étudier un plus grand nombre de cas de récidive au volant, ce qui contribue à mieux cerner le phénomène. Le tableau de bord actuel a une période de recul de cinq ans (soit quatre années avant le fait le plus récent entre 2019 et 2023), ce qui est relativement court. La raison en est une modification récente de la procédure de traitement des infractions routières avec l'introduction de la procédure transfrontalière. Cette période de recul augmentera toutefois au fur et à mesure des mises à jour annuelles du tableau de bord (à condition que les mises à jour soient cohérentes et ne nuisent pas à la comparabilité des données). Des interventions supplémentaires visant à prolonger la période d'observation pourraient être effectuées, par exemple, en intégrant davantage les données de la police et de la justice et en ajoutant les sanctions administratives au tableau de bord.

Actuellement, la logique du tableau de bord est aussi rétrospective, avec un accent mis sur les délits en récidive, alors qu'à l'avenir, il serait souhaitable, comme deuxième condition, de travailler davantage selon une logique prospective en partant de l'infraction de référence et en répertoriant ensuite les évolutions en matière de mesures, d'interventions et de récidives. En outre, le tableau de bord ne dispose pas encore d'informations au niveau des mesures et des interventions. À l'avenir, ces informations devront y être ajoutées par le biais des données correctionnelles et des données des maisons de justice et des parquets généraux.

Types de récidive

Une troisième condition préalable à la mise en place d'un moniteur de la récidive au volant en Belgique est l'intégration et l'identification de plusieurs types de récidive routière dans le tableau de bord de la récidive au volant. Ces types de récidive au volant sont la répétition de l'infraction routière, une nouvelle interpellation,

une nouvelle arrestation ou détention administrative et une nouvelle condamnation. Bien que plusieurs de ces types (à l'exclusion des condamnations) soient déjà inclus dans le tableau de bord, on ne sait pas exactement lesquels ni dans quelle mesure ces informations sont complètes. Il n'est, en outre, pas possible d'établir une distinction entre les différents types de récidive au volant. Discuter plus en détail des différents types de récidive au volant et les préciser dans le tableau de bord constitueraient un pas en avant vers un moniteur de la récidive au volant. Une meilleure documentation et une identification plus poussée sont toutes deux importantes si nous voulons examiner séparément les dynamiques et les schémas des différents types de récidive au volant et les comparer entre eux. Pour ce faire, il est préférable de travailler sur plusieurs strates, chacune portant sur un type spécifique de récidive au volant. Il importe cependant de ne pas perdre la vue d'ensemble. Outre les multiples strates, les différents niveaux doivent donc également être combinés. Techniquement, une telle structure est possible, car les sources de données officielles en Belgique permettent d'identifier le type de récidive au volant.

Formes de récidive

Une quatrième condition pour l'avenir est d'intégrer un tableau de bord de la récidive au volant dans un moniteur de la récidive plus général. Indépendamment des défis pratiques liés à la qualité des données, cela pourrait apporter d'énormes avantages à l'étude de la récidive (routière) en Belgique. Un tel outil permettrait, par exemple, d'établir un lien entre les infractions au volant de référence et la récidive non liée à la route et inversement, ce qui pourrait fournir de nouveaux enseignements. L'identification des différentes formes de récidive au volant mériterait, en outre, plus d'attention dans le tableau de bord existant, car nous n'avons actuellement aucune idée des infractions routières de référence et des récidives au volant qui surviennent souvent ensemble et pourquoi, et de la manière dont elles sont liées à l'ensemble.

Indicateurs de récidive

Un moniteur de la récidive au volant idéal en Belgique serait, en outre, capable d'afficher un éventail relativement large d'indicateurs, allant de la prévalence de la récidive routière (c'est-à-dire le pourcentage de contrevenants commettant une nouvelle infraction au cours d'une période donnée), de la fréquence de la récidive routière (le nombre moyen de fois qu'un groupe de personnes récidive) et de l'ampleur de la récidive routière (le nombre total de cas de récidive au sein d'un groupe donné de contrevenants) à des indicateurs liés aux antécédents du contrevenant, y compris la nature des comportements délictuels, l'âge au départ et la durée de la « carrière ». Le tableau de bord actuel se concentre sur la fréquence de la récidive routière, tandis que la prévalence et l'ampleur de la récidive ne peuvent être déduites qu'indirectement. Les autres indicateurs, plus particulièrement ceux relatifs aux antécédents en matière d'infractions, ne peuvent être déterminés à partir du tableau de bord. Le tableau de bord pourrait être optimisé en y incluant également ces indicateurs de récidive routière. Il serait possible de le faire en mettant les micro-données à la disposition des chercheurs (sous réserve d'une autorisation juridique), ou en agrégeant les micro-données de manière à ce que plusieurs de ces indicateurs soient disponibles par défaut dans le tableau de bord.

Données contextuelles

Enfin, sur la base de la littérature scientifique, il importe qu'un moniteur de la récidive au volant permette d'avoir un aperçu des informations contextuelles sur les récidivistes de la route. L'analyse du rapport montre clairement que le tableau de bord de la récidive au volant contient déjà une série de données contextuelles, qui sont principalement de nature démographique (genre, âge, domicile, origine, province et communes). C'est l'une des forces du tableau de bord actuel. En revanche, les informations contextuelles liées aux infractions elles-mêmes sont actuellement intégrées dans le tableau de bord à un niveau assez général, alors que des infractions routières très concrètes en sont à la base. Il est important d'avoir une bonne vue d'ensemble de ces infractions spécifiques pour étudier certains groupes de récidivistes routiers, tels que les contrevenants aux limitations de vitesse et les conducteurs roulant sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues illicites. L'inclusion de ces caractéristiques mérite donc une attention particulière à l'avenir.

Summary

This report examines the feasibility of expanding the traffic recidivism dashboard into a scientifically supported traffic recidivism monitor in Belgium. In short, a traffic recidivism monitor is a research instrument that allows for the systematic study of figures and statistics on traffic recidivism. A traffic recidivism monitor represents a potentially important tool in the fight against traffic recidivism. It can enhance our knowledge of the subject to effectively address traffic recidivism and take targeted actions. Unlike some of our neighboring countries, such an instrument in Belgium is only partially available in the form of a traffic recidivism dashboard. The research questions of this study are "What are the conditions for developing a traffic recidivism monitor in Belgium, and how do these conditions relate to the current traffic recidivism dashboard?"

This report examines the conditions for a traffic recidivism monitor in Belgium using an ideal-typical method. In a first step, this method implies that through a study of the scientific literature on (traffic) recidivism, the substantive requirements of a desired traffic recidivism monitor in Belgium are uncovered. This report focuses on several components of recidivism as derived from the literature, namely (1) the observation period of traffic recidivism (2) types of traffic recidivism (3) forms of traffic recidivism (4) indicators of traffic recidivism and (5) background characteristics. These requirements are discussed in further detail one by one to then arrive at the substantive foundations of a scientifically supported traffic recidivism monitor.

In a second step, this ideal type is compared with an existing initiative in Belgium, namely the traffic recidivism dashboard. Information about the dashboard was obtained based on a series of meetings and interviews with the College of Prosecutors-General and the College of Courts between March 2022 and November 2023. The traffic recidivism dashboard is an information management instrument of the Judicial Order that automatically aggregates and visualizes individual traffic recidivism data based on official data from the Public Prosecutor's Office and Courts. This report discusses the content of this traffic recidivism dashboard in more detail and compares this content with the substantive requirements of a scientifically supported traffic recidivism monitor. The aim of this comparison is to examine where the differences are situated, and which functionalities are currently missing in the traffic recidivism dashboard in order to then identify the theoretical next steps towards a traffic recidivism monitor.

Observation period of recidivism

A first condition or possible step for a traffic recidivism monitor is the transition from a legal to a scientific approach to traffic recidivism, whereby the observation period is extended as much as possible. A longer observation period allows for the study of more cases of traffic recidivism, leading to better insights into traffic recidivism. The existing dashboard has a retrospective period of five years (i.e., four years preceding the latest offense between 2019 and 2023), which is relatively short. The reason for this is a recent change in the handling procedure of traffic offenses with the introduction of the cross-border process. However, this retrospective period will increase as annual updates to the dashboard are made (provided that updates are consistent and do not undermine data comparability). Additional interventions to extend the observation period could be made by further integrating police and judicial data and adding administrative sanctions to the dashboard.

Currently, the logic of the dashboard is also retrospective in nature, focusing on recidivism offenses, while in the future, as a second condition, it would be desirable to work more according to a prospective logic, starting from the index offense and then mapping out evolutions with regard to measures, interventions, and recidivism. At the moment, the dashboard also does not yet contain information at the level of measures and interventions, and this information will need to be added to the dashboard in the future via correctional data and data from justice houses and general prosecutors' offices.

Types of recidivism

A third condition for a traffic recidivism monitor in Belgium is the integration and identification of multiple types of traffic recidivism in the traffic recidivism dashboard. These types of traffic recidivism include repetition of the traffic violation, being stopped again, being arrested or detained again, and being reconvicted. Although several of these types (excluding convictions) are already included in the dashboard, it is not entirely clear which ones and to what extent this information is complete. Moreover, it is not possible to distinguish between the different types of traffic recidivism. It would represent a step forward towards a traffic recidivism monitor if the different types of traffic recidivism are discussed in more detail and further specified in the traffic recidivism dashboard. Both better documentation and further identification are important if we want to

examine and compare dynamics and patterns for different types of traffic recidivism separately. In this respect, it is best to work with multiple layers, with each layer addressing a specific type of traffic recidivism. However, it is important that the overall picture is not lost. In addition to multiple layers, the different levels should hence also be combined. Technically speaking, such a structure is feasible because official data sources in Belgium allow for the identification of the type of traffic recidivism.

Forms of recidivism

A fourth condition for the future is to integrate a traffic recidivism dashboard into a more general recidivism monitor. Apart from the practical challenges related to data quality to achieve this, this could bring enormous benefits for the study of (traffic) recidivism in Belgium. For example, such an instrument could make it possible to link traffic index offenses to non-traffic recidivism and vice versa, which could generate new insights. In addition, the identification of different forms of traffic recidivism deserves more attention in the current dashboard because currently, we have no insight into which traffic index offenses and which traffic recidivism offenses often occur together and why, and how this relates to the whole.

Indicators of recidivism

An ideal traffic recidivism monitor in Belgium is also capable of displaying a relatively wide range of indicators, ranging from traffic recidivism prevalence (i.e., the percentage of offenders committing a new offense in a certain period), traffic recidivism frequency (average number of times a group of people re-offends), and traffic recidivism extent (total number of recidivism cases within a certain group of offenders) to indicators related to the offense career, including the crime mix, starting age, and career duration. In the current dashboard, traffic recidivism frequency is central, while recidivism prevalence and recidivism extent can only be indirectly inferred. Other indicators, and more specifically indicators related to the offense career, cannot be determined based on the dashboard. The dashboard could be optimized by also including these traffic recidivism indicators in the dashboard. This can be done by making microdata available to researchers (provided legal permission), or by aggregating microdata in such a way that several of these indicators become standardly available in the dashboard.

Background characteristics

Based on the scientific literature, it is finally important that a traffic recidivism monitor enables insight into the background characteristics of traffic recidivists. The analysis in the report makes it clear that the traffic recidivism dashboard already contains a range of background characteristics, mainly of a demographic nature (gender, age, domicile, origin, province, and municipalities). This is a strength of the current dashboard. Background characteristics related to the offenses themselves, on the other hand, are currently processed at a fairly general level in the dashboard, while very specific traffic offenses underlie them. A good understanding of these specific offenses is important for studying certain groups of traffic recidivists, such as speed offenders and driving under the influence of alcohol and/or illegal drugs. Therefore, including these more specific characteristics deserves the necessary attention in the future.

1 Introduction

Cette étude examine la faisabilité de la mise en place d'un moniteur de la récidive au volant en Belgique. En bref, un moniteur de la récidive au volant est un outil de recherche qui permet de présenter et d'étudier de manière systématique les chiffres et statistiques en matière de récidive au volant. L'importance d'un tel suivi de la récidive est considérable. La récidive au volant, c'est-à-dire le fait de commettre deux infractions routières ou plus au cours d'une période donnée, reste un problème persistant dans la circulation (belge). Des chiffres récents montrent que près de la moitié (45 %) de tous les contrevenants au Code de la route en Belgique sont à nouveau condamnés par la suite pour une infraction routière. De plus, cette nouvelle condamnation intervient souvent assez rapidement, en l'occurrence dans un délai de deux ans (Nieuwkamp & Silverans, 2019, p. 5 ; Delannoy et al., 2021). Des études indiquent, en outre, que les récidivistes commettent non seulement plus d'infractions routières que les non-récidivistes, mais qu'ils sont également plus susceptibles d'être impliqués dans des accidents de la route (Goldenbeld & Twisk, 2009 ; Wardenier, 2021). En d'autres termes, la récidive au volant constitue un défi majeur pour la sécurité routière en Belgique. Le suivi et l'analyse systématiques de la récidive au volant sont donc essentiels.

Aucun moniteur de la récidive au volant n'est actuellement disponible pour le grand public en Belgique. Cette situation contraste avec celle de certains pays voisins, dont les Pays-Bas (Wartna et al., 2011). Un moniteur de la récidive au volant est, cependant, un outil très utile pour lutter contre la récidive routière. Il permet, par exemple, la collecte et l'étude systématiques de données nationales ou représentatives du pays sur la récidive au volant, ce qui améliore notre connaissance de ce phénomène. Un moniteur nous permet aussi de nous faire une meilleure idée de la carrière délinquante des récidivistes au volant et de l'efficacité de certaines sanctions et mesures. Bien que différentes études se soient déjà intéressées à la récidive au volant en Belgique (Goossens et al., 2003 ; Nieuwkamp & Silverans, 2019 ; Silverans et al., 2018 ; Wardenier et al., 2021), aucune d'entre elles n'a utilisé un moniteur de la récidive au volant. Certains aspects de la récidive au volant (tels que les antécédents des récidivistes ou l'efficacité de certaines sanctions et mesures) n'ont, dès lors, pas encore été suffisamment étudiés.

Cette étude explore les conditions nécessaires au développement d'un moniteur de la récidive au volant en Belgique. Par « conditions », nous entendons les conditions et les aspects qui doivent être satisfaits avant qu'un moniteur de la récidive au volant reposant sur des bases scientifiques puisse être élaboré. Nous examinons ces conditions sous le prisme de la méthode idéal-type (Gerhardt, 1994 ; Stapley et al., 2021, 2022 ; Weber, 1904). Cette méthode induit que nous identifions, dans un premier temps et sur la base d'une étude de la littérature scientifique sur la récidive (routière) et d'un moniteur de la récidive (routière), les aspects cruciaux ou les contours d'un moniteur de la récidive routière souhaitable ou « idéal-type » en Belgique. Si nous savons qu'un moniteur de la récidive au volant peut être un outil efficace pour lutter contre la récidive au volant, nous en savons moins sur ce à quoi un tel outil devrait ressembler spécifiquement dans un contexte belge. L'analyse de la littérature scientifique aborde cette question.

Dans un deuxième temps, nous examinons la faisabilité effective d'un tel moniteur de la récidive au volant en Belgique. Pour ce faire, nous comparons les contours de l'idéal-type avec ceux d'un outil déjà existant pour étudier la récidive au volant en Belgique, à savoir le tableau de bord de la récidive au volant. En bref, le tableau de bord de la récidive au volant est un outil de gestion de l'information demandé et facilité par le Service public fédéral Mobilité et Transports dans le but d'effectuer des recherches sur la récidive au volant et la sécurité routière. Pour élaborer ce tableau de bord, un protocole d'accord a été signé en 2022 entre le Ministère public et le Collège des cours et tribunaux, d'une part, et l'institut Vias, d'autre part. Le tableau de bord de la récidive au volant a pour objectif d'agréger et de visualiser automatiquement les données relatives à la récidive au volant en s'appuyant sur la base de données centrale « MaCH » du Service public fédéral Justice. Des informations sur l'état actuel de ce tableau de bord ont été obtenues par le biais d'une série de réunions et d'entretiens avec le Collège des procureurs généraux et le Collège des cours et tribunaux entre mars 2022 et octobre 2023. En comparant le moniteur de la récidive au volant souhaité et le tableau de bord actuel, ce rapport entend contribuer à l'identification des prochaines étapes pour la réalisation d'un moniteur de la récidive au volant reposant sur des bases scientifiques en Belgique. Ce point est important, car le développement du tableau de bord de la récidive au volant est un processus progressif, la première étape intégrant les informations du Collège des procureurs généraux, puis celles du Collège des cours et tribunaux.

2 Un moniteur de la récidive au volant en Belgique

Cette section examine plus en détail à quoi devrait ressembler un moniteur de la récidive au volant idéal en Belgique. Il expose le contenu d'un moniteur de la récidive au volant « idéal-type » dans notre pays.

2.1 Contenu du moniteur de la récidive au volant

Le contenu du moniteur de la récidive au volant est le type d'informations qu'un tel moniteur doit contenir pour faciliter la recherche et la politique en matière de récidive au volant. Les composants sont expliqués ci-dessous, point par point. Nous examinons successivement la période d'observation de la récidive, les types et les formes de récidive au volant, ainsi que les indicateurs spécifiques et les sources de données pour l'étude de la récidive au volant. Cette section s'appuie sur la littérature scientifique nationale et internationale relative à la mesure et à l'étude de la récidive (routière).

2.1.1 Période d'observation de la récidive au volant

La période d'observation de la récidive au volant désigne généralement la période au cours de laquelle la récidive survient. La littérature scientifique distingue traditionnellement l'approche juridique et l'approche par les sciences sociales de la récidive (routière) (De Blander et al., 2019 ; Nieuwkamp & Silverans, 2019 ; Robert et al., 2015). Les deux approches diffèrent quant à leur vision de la période d'observation de la récidive au volant. Si l'approche juridique fait référence à la récidive d'une infraction au Code de la route dans un délai spécifique de, par exemple, deux ou trois ans, la récidive est beaucoup moins liée à une période déterminée dans le cas de l'approche par les sciences sociales. Au contraire, dans le cadre de cette approche, il importe peu que l'on commette une deuxième infraction routière dans un délai de deux ans ou plus après l'événement ou l'infraction de référence.¹ Dans les deux cas, il est question de récidive au volant pour cette approche. L'approche par les sciences sociales de la récidive au volant considère la période entre deux infractions comme une information pertinente et vise donc une période d'observation aussi longue que possible. Cet exercice permet, par exemple, de distinguer les récidivistes rapides des récidivistes lents, ou d'examiner comment la récidive est liée à certains facteurs tels que le temps écoulé depuis l'infraction de référence, le type de sanction et le type d'infraction.

Il est important que les points de départ et d'arrivée de la période d'observation soient clairement définis. Le point de départ détermine, en effet, le moment à partir duquel un contrevenant a la possibilité ou est « à risque » de récidiver, tandis que le point d'arrivée (intermédiaire) indique le moment où la récidive survient effectivement. La plupart des études scientifiques sur la récidive au volant privilégient une approche prospective de la récidive au cours de la période d'observation. Cela signifie que le suivi de la récidive implique l'examen des infractions au Code de la route commises *après* l'infraction de référence, et non *avant* l'infraction comme dans le cas d'une approche rétrospective.

L'avantage d'une approche prospective de la récidive au volant est qu'elle se prête mieux à l'étude de l'effet de certaines mesures et interventions et qu'elle permet de déterminer si les personnes récidivent (moins) par la suite, ceci parce que, par exemple, la période qui précède l'infraction de référence et les antécédents délictueux peuvent être considérés comme des antécédents des personnes faisant partie du groupe d'étude. Pour pouvoir analyser l'efficacité des interventions, il est, en outre, nécessaire de savoir quelle intervention a eu lieu après l'infraction de référence et de déterminer si les personnes récidivent ou non après cette infraction de référence et l'intervention. Une approche rétrospective peut moins bien répondre à ce besoin, car seules les (interventions sur) infractions antérieures sont prises en compte.

Il est important de fixer le début et la fin d'une période d'observation afin de calculer le délai effectif de récidive, la rapidité de récidive, ainsi que la nature de la carrière délictueuse. Le début et la fin d'une période d'observation peuvent être enregistrés de différentes manières. Il peut s'agir du jour de l'infraction routière, mais aussi de la date à laquelle une sanction est prononcée ou du moment auquel une personne quitte la prison.² La spécification claire du début et de la fin d'une période d'observation est un aspect important de toute étude sur la récidive.

¹ L'événement ou l'infraction de référence est l'événement ou l'infraction punissable qui rend le commettant susceptible de récidiver et qui constitue le point de référence de l'historique d'infraction.

² Ce n'est, en effet, qu'après avoir quitté la prison qu'un conducteur peut effectivement récidiver.

2.1.2 Types de récidive au volant

Outre la période d'observation, la littérature scientifique subdivise la récidive au volant en différents types (Maltz, 1984 ; Zara & Farrington, 2015). Tableau 1 résume les principaux types de récidive au volant. En bref, une distinction est faite entre (1) la répétition de l'infraction routière, (2) la nouvelle interpellation, (3) la nouvelle arrestation ou détention administrative et (4) la nouvelle condamnation.

La répétition d'une infraction routière concerne la récidive dans le contexte une nouvelle infraction routière est commise dans un certain délai à la suite d'une précédente infraction, sans que la police le constate. Une forme courante de répétition en Belgique consiste, par exemple, à enfreindre les règles de vitesse deux fois ou plus en tant qu'automobiliste (Wartna, 2009). La répétition peut également impliquer la conduite à deux reprises ou plus sous l'influence de drogues illégales, de l'alcool ou sans assurance. Elle peut aussi qualifier une combinaison d'infractions routières, comme la conduite sous l'influence de l'alcool à un moment donné et un excès de vitesse à un autre.

Idéalement, un moniteur de la récidive au volant permet de connaître les récidives des conducteurs en matière d'infractions routières. Le problème est que les données dont nous disposons ne permettent pas de connaître toutes les répétitions d'infractions routières ou en donnent, a contrario, trop. Les données autodéclarées constituent, par exemple, une source d'information. Dans ce contexte, on demande aux personnes interrogées, à l'aide d'un questionnaire, si elles ont commis une ou plusieurs fois une (série d') infraction(s) routière(s) au cours d'une période donnée. Les données autodéclarées peuvent toutefois être sujettes à des comportements de réponse socialement souhaitables ou à des effets de mémoire, et ne sont pas toujours collectées de manière représentative, ce qui fausse les chiffres.

Un deuxième type de récidive au volant, à savoir la nouvelle interpellation, correspond en grande partie à la répétition d'une infraction routière. Elle se distingue toutefois de la répétition dans la mesure où le rôle de la police est ici mis en avant. Lors d'une nouvelle interpellation, une infraction routière (physique ou autre) est à nouveau constatée par la police, ce qui n'est pas le cas lors d'une répétition. Dans de nombreux cas, cela aboutit à un règlement à l'amiable (c'est-à-dire au paiement d'une amende pour infraction routière), mais dans certains cas, une nouvelle interpellation peut également conduire à une comparution devant un magistrat et à une éventuelle condamnation.

La nouvelle arrestation désigne, quant à elle, la ré-arrestation (administrative) d'un conducteur pour une infraction routière. Contrairement à la nouvelle interpellation, la ré-arrestation induit des infractions routières plus graves, telles que le délit de fuite, l'ivresse, les grands excès de vitesse, etc. Ce faisant, la police décide d'arrêter à nouveau l'usager de la route pour une infraction et de l'emmener au poste de police pour une audition. Cela peut conduire à la libération ou à l'arrestation effective de l'auteur de l'infraction, selon la décision du magistrat.

Enfin, il y a la nouvelle condamnation lorsqu'un conducteur est à nouveau condamné par un tribunal de police pour la même infraction ou un autre délit routier. Il importe de souligner, à cet égard, que la distinction entre les faits de circulation et les décisions de justice n'est pas toujours évidente. Dans certains cas, un jugement peut, en effet, porter conjointement sur plus d'un fait. Il est donc important, pour chacun des types distincts, d'indiquer explicitement quelle est l'unité de récidive, et si elle se réfère à une nouvelle procédure pénale (portant sur un ou plusieurs faits) ou à un nouveau fait.

L'étude empirique de la récidive au volant repose principalement sur les statistiques officielles. Les statistiques officielles sont des statistiques produites dans un cadre national par un service statistique national au profit du fonctionnement du gouvernement national. Elles diffèrent des données autodéclarées en ce sens qu'elles sont collectées de manière plus systématique et objective et qu'elles sont indépendantes de l'évaluation du comportement de l'individu. Les bases de données importantes dans ce domaine en Belgique sont les données du Casier judiciaire central, ainsi que le SIDIS-Greffe et la base de données nationale des parquets de police (la base de données « MaCH »).

Tableau 1 Types de récidive (routière)

Type	Description
<ul style="list-style-type: none"> • Répétition d'une infraction routière 	<ul style="list-style-type: none"> • Un conducteur qui commet une autre infraction dans un délai déterminé sans être interpellé ou identifié par la police pour cette infraction. • Les données sur les répétitions ne sont pas incluses dans les statistiques officielles, car elles ne sont pas enregistrées par la police.
<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle interpellation 	<ul style="list-style-type: none"> • Le conducteur qui a fait l'objet d'une sanction pénale (perception immédiate, proposition de transaction ou ordre de paiement) et qui commet à nouveau un fait punissable dans un certain délai. • Les données sur la récidive routière sont compilées sur la base des conducteurs qui reçoivent une nouvelle amende sans être nécessairement physiquement interpellés par la police.
<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle arrestation/détention administrative 	<ul style="list-style-type: none"> • Un conducteur arrêté précédemment pour une infraction routière et arrêté à nouveau pour un fait punissable dans un certain délai. • Les données sur la récidive routière sont compilées sur la base des conducteurs arrêtés à nouveau.
<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle condamnation 	<ul style="list-style-type: none"> • On parle de nouvelle condamnation lorsqu'un conducteur est à nouveau condamné par le tribunal de police pour le même délit ou pour un autre délit. • Les données sur la récidive routière sont compilées sur la base des conducteurs condamnés à nouveau.

La littérature scientifique est relativement unanime quant à l'importance des statistiques officielles pour étudier la récidive (routière) et quant au fait qu'elles constituent la meilleure source d'information pour un moniteur de la récidive (routière) (Andersen & Skardhamar, 2017 ; De Blander et al., 2019 ; Fazel & Wolf, 2015 ; Wartna, 2009). Les données officielles sont, en effet, riches en informations sur les comportements délictuels et offrent bien plus de possibilités que les chiffres autodéclarés. Les données officielles permettent, par exemple, d'étudier plusieurs types de récidive (routière) dans le cadre d'un même projet de recherche. Elles offrent, en outre, beaucoup plus de possibilités en termes de période d'observation et potentiellement plus d'informations sur les antécédents des récidivistes (au volant).

Cela dit, les statistiques officielles présentent également des lacunes. Elles doivent, par exemple, faire face au problème des occurrences inconnues. Toutes les infractions routières ne sont, en effet, pas constatées par la police, de telle sorte que les statistiques officielles sous-estiment toujours les infractions routières et la récidive au volant. Les statistiques officielles sont également affectées par le problème des occurrences inconnues/invisibles. Si certaines infractions routières peuvent être constatées par la police, il n'est pas toujours possible d'identifier l'auteur final de l'infraction, par exemple parce qu'une plaque d'immatriculation ne peut être identifiée ou parce qu'il y a délit de fuite. En Belgique, on peut également affirmer que les infractions de type SAC5 (pour les petits excès de vitesse) relèvent des occurrences inconnues/invisibles. Ces infractions sont, en effet, sanctionnées de manière purement administrative, ce qui signifie que ce groupe de contrevenants n'est pas inclus dans les données et n'est donc pas pris en compte dans les chiffres de la récidive.

Malgré ces lacunes, il reste important que la recherche sur la récidive précise toujours exactement quels types de récidive au volant sont étudiés.³ Selon le type de récidive au volant étudié, on obtient, en effet, des chiffres différents sur le phénomène. Les données officielles sur les infractions routières commencent généralement avec l'interpellation des contrevenants, car c'est cette information qui est enregistrée. Un moniteur de la récidive au volant peut prendre en compte l'existence de plusieurs types de récidive au volant en incluant tous ces types dans l'outil de telle sorte que les différents types de récidive puissent être étudiés à la fois en combinaison et indépendamment les uns des autres. Cela peut, par exemple, se faire en travaillant avec plusieurs strates, chacune approfondissant une chaîne donnée de la procédure formelle de sanction, sans perdre la vue d'ensemble. La vue d'ensemble est, en effet, importante pour avoir une image complète des

³ Le Centre de recherche scientifique et de données (WODC) des Pays-Bas base, par exemple, systématiquement ses mesures de récidive sur les chiffres de condamnation, complétés par des données du Ministère public, car de nombreuses affaires pénales sont traitées par le Ministère public dans ce pays. Parallèlement, le WODC travaille sur une méthodologie de mesure de la récidive au volant basée sur les données de ré-arrestation. La mesure dans laquelle ces trajectoires distinctes peuvent être intégrées est actuellement à l'étude.

infractions (et de leur traitement) et permet de voir immédiatement quel pourcentage de contrevenants ayant commis une infraction routière particulière récidive et sous quelle forme.

2.1.3 Formes de récidive

En complément des types de récidive, la littérature scientifique fait la distinction entre trois formes de récidive au volant. Ces formes sont la récidive générale, la récidive spécifique et la récidive spéciale (Dams, 2010 ; Nieuwkamp & Silverans, 2019). La littérature scientifique parle de récidive *générale* lorsque l'infraction récidivante n'est pas de même nature que l'infraction de référence et est donc indépendante du type de récidive. Il y a, par exemple, récidive générale lorsqu'une personne est condamnée une première fois pour excès de vitesse (l'infraction de référence) et qu'elle est ensuite condamnée pour vol (l'infraction de récidive).

Contrairement à la récidive générale, la récidive *spécifique* induit de commettre le même délit. L'auteur de l'infraction commet non pas une infraction différente, mais la même que l'infraction de référence, comme conduire pour la deuxième fois sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues illégales, ou commettre un vol pour la deuxième fois.

En cas de récidive *spéciale*, le type d'infraction est particulièrement important. On parle, par exemple, de récidive spéciale lorsqu'un conducteur est d'abord condamné pour conduite sous l'influence de l'alcool et qu'il est ensuite condamné pour excès de vitesse. Dans cet exemple, l'infraction de référence n'est pas la même que l'infraction de récidive, mais les deux infractions sont liées à des infractions routières. En d'autres termes, la catégorie d'infractions concerne la circulation, et pas deux catégories différentes. Ce serait le cas si l'infraction de récidive concernait, par exemple, des coups et blessures volontaires ou un vol, qui sont des faits qui, par définition, n'ont que peu ou pas de rapport avec la circulation.

Aux Pays-Bas, une distinction supplémentaire est établie entre les formes de récidive basées sur le règlement (sanction ou mesure) de l'infraction de récidive, et plus spécifiquement sur le fait qu'une peine privative de liberté (partiellement) sans sursis soit imposée ou non pour l'infraction de récidive.⁴ Cette distinction permet d'approfondir la question de la récidive pendant la libération conditionnelle et donc la réincarcération. En outre, les Pays-Bas font également une distinction entre les infractions de récidive graves et très graves, qui sont identifiées comme telles lorsqu'elles sont passibles d'une peine légale minimale, notamment une peine privative de liberté de huit ans ou plus.

Un moniteur de la récidive au volant fait idéalement partie intégrante d'un moniteur global de la récidive et comprend donc des formes générales, spécifiques et spéciales de récidive. Selon le type d'étude et la nature de la question de recherche, on peut alors choisir d'utiliser des « critères imbriqués » (où la récidive générale inclut la récidive spéciale et spécifique et où la récidive spéciale inclut la récidive spécifique) ou des critères « désimbriqués » (où l'accent est mis, par exemple, uniquement sur la récidive spéciale dans la circulation combinée à la récidive spécifique). Le grand avantage d'un moniteur de la récidive au volant dans le cadre d'un moniteur global de la récidive est que pour les infractions routières de référence, la récidive non liée à la circulation peut également être examinée et que pour les infractions non routières de référence, la récidive au volant peut également être étudiée, ce qui apporterait une grande plus-value pour la recherche sur le comportement délictueux plus général et la récidive. Cela n'est pas possible si le moniteur de la récidive au volant est isolé.

2.1.4 Indicateurs de récidive au volant

L'étude de la récidive se concentre souvent sur des indicateurs spécifiques pour étudier la récidive (routière). Un premier indicateur clé est la *prévalence de la récidive*. Cet indicateur examine le pourcentage d'individus ou de conducteurs qui commettent une nouvelle infraction et qui, par conséquent, récidivent. De ce fait, plus la période d'observation est longue, plus le taux de récidive et donc la prévalence de la récidive sont élevés.

Un autre indicateur clé est la *fréquence de la récidive*. Cet indicateur montre le nombre moyen de récidives d'un groupe de personnes. Dans la pratique, la détermination de la fréquence de récidive se résume souvent

⁴ En cas de récidive avec peine privative de liberté sans sursis, par exemple, les infractions sont comptabilisées comme des infractions de récidive lorsqu'elles ont été assorties d'une peine privative de liberté sans sursis.

à compter le nombre de nouveaux procès-verbaux de police ou le nombre de nouvelles condamnations ou arrestations et détentions administratives⁵.

Un troisième indicateur concerne l'*ampleur de la récidive*, c'est-à-dire le nombre total de cas de récidive au sein d'un certain groupe de contrevenants (tels que ceux conduisant sous l'influence de l'alcool, sous l'influence de drogues illégales, les contrevenants aux limitations de vitesse, etc.). Il importe, bien sûr, en l'occurrence de contrôler la taille d'un groupe d'étude pour permettre des comparaisons entre différents groupes d'étude. En ce sens, cet indicateur est souvent exprimé à l'aide d'une mesure standardisée pour 100 contrevenants.

D'autres indicateurs sont étroitement liés à la recherche sur les carrières délinquantes (Blumstein & Blumstein, 1986 ; Latessa et al., 2020). Une carrière délinquante désigne l'ensemble des infractions (routières) commises par un auteur spécifique au fil du temps. Les indicateurs importants sont le début (moyen) (*onset*) et la fin (moyenne) (*termination*) d'une carrière délinquante, la durée (moyenne) (*duration*) d'une carrière délinquante, ainsi que la combinaison d'infractions au cours d'une telle carrière (*crime mix*).

Pour un moniteur de la récidive au volant, il est important que tous les indicateurs pertinents soient inclus autant que possible et qu'ils soient calculés pour différents types de récidive routière. Cela peut se faire, d'une part, en rendant les micro-données sous-jacentes au moniteur de la récidive au volant accessibles aux chercheurs, afin de permettre des analyses approfondies. Toutefois, avant que cela ne devienne possible, les aspects relatifs à la protection de la vie privée dans le cadre du traitement des données devront être abordés, notamment la base juridique, la sécurité de l'information, le traitement des données à caractère personnel, etc. D'autre part, ces informations peuvent également être incluses en agrégeant les micro-données à la base du moniteur de manière à ce que tous ces paramètres soient calculés.

2.1.5 Données contextuelles

Sur la base de la littérature scientifique, il importe aussi qu'un moniteur de la récidive au volant permette d'avoir un aperçu des informations contextuelles sur les récidivistes routiers. Cela permet, d'une part, d'examiner les caractéristiques démographiques des récidivistes. Les informations contextuelles permettent, d'autre part, de distinguer différentes cohortes, à savoir des groupes de personnes ayant un trait commun. Ces caractéristiques communes peuvent être de nature purement démographique, comme le genre, l'âge et la nationalité. Mais elles peuvent également se référer aux infractions elles-mêmes, y compris le type d'infraction de l'infraction de référence/de récidive (par exemple, les groupes de contrevenants pour conduite sous l'influence de l'alcool), l'année d'enregistrement d'un événement de référence particulier, la nature de la peine, ainsi que le passé pénal d'un récidiviste. La spécification des cohortes sur la base des informations contextuelles permet non seulement de comparer plusieurs indicateurs de récidive entre différentes cohortes, mais aussi d'examiner les évolutions par cohorte sur une plus longue période. Les cohortes peuvent, en outre, également être croisées entre elles (par exemple, genre X âge), ce qui permet des formes très nuancées d'analyse (descriptive).

⁵ En marge des indicateurs de prévalence de la récidive et de fréquence de la récidive, Wartna (2009) distingue deux autres indicateurs, à savoir la vitesse de récidive (c'est-à-dire le délai écoulé entre une infraction de référence et une infraction de récidive, qu'elle soit de même nature ou pas) et la gravité de la récidive (c'est-à-dire la gravité d'une infraction de récidive après une infraction de référence). Nous ne les considérons pas comme des indicateurs indépendants, mais plutôt comme une forme de récidive (pour la gravité de la récidive) ou comme un dérivé de la prévalence de la récidive et de la fréquence de la récidive (pour la vitesse de récidive).

2.2 Les contours d'un moniteur de la récidive au volant en Belgique

Sur la base de la discussion ci-dessus, nous pouvons esquisser les contours d'un moniteur de la récidive belge scientifiquement étayé. Une *première* exigence de fond d'un moniteur de la récidive au volant est qu'il utilise une approche de la récidive (au volant) fondée sur les sciences sociales, dans laquelle la période pendant laquelle une personne est susceptible de récidiver ne s'arrête pas après un certain temps (comme deux ou trois ans dans l'approche juridique de la récidive au volant), mais s'étend plutôt dans le temps aussi longtemps que possible, avec un point de départ et un point d'arrivée clairs. À l'instar d'autres études scientifiques, il est également souhaitable d'examiner les infractions *qui suivent* et pas *celles qui précèdent* l'infraction de référence pour le suivi de la récidive au volant. Ce n'est qu'en combinant une approche par les sciences sociales avec une approche prospective de la récidive au volant dans un moniteur de la récidive au volant qu'il sera possible d'obtenir une image précise et fiable de la récidive routière et du rôle des antécédents criminels et des interventions spécifiques.

Une *deuxième* exigence de fond est que le moniteur de la récidive au volant documente et identifie plusieurs types de récidive (répétition d'une infraction, une nouvelle interpellation, une nouvelle arrestation ou détention administrative, une nouvelle condamnation), ce qui permet de les décrire et de les étudier de manière intégrée à l'aide de données officielles. Cela pourrait se faire en dotant, par exemple, le moniteur de plusieurs strates, en commençant par une strate générale avec tous les types de récidive au volant pour avoir une vue d'ensemble, puis en axant chaque strate sur un type particulier de récidive au volant. On irait ainsi de plus en plus loin dans la chaîne pénale et on aboutirait aussi systématiquement à moins de récidivistes.

Troisièmement, un moniteur de la récidive au volant doit idéalement faire partie intégrante d'un moniteur global de la récidive et englober les formes générales, spécifiques et spéciales de récidive. En fonction du type d'étude, des critères spécifiques peuvent alors être choisis pour extraire les formes appropriées de récidive, parmi lesquelles la récidive routière, par exemple. Le principal avantage de cette méthode est que la récidive non routière peut également être examinée pour les infractions (de référence) routières et que la récidive routière peut être prise en compte pour les infractions (de référence) non routières.

Quatrièmement, un moniteur de la récidive au volant devrait permettre d'étudier plusieurs indicateurs de la récidive au volant, notamment la prévalence de la récidive, la fréquence de la récidive et l'ampleur de la récidive. Les indicateurs relatifs à la carrière délinquante d'un récidiviste de la route sont également importants, à savoir le début et la fin de la carrière, sa durée et la combinaison et le nombre d'infractions commises au cours de cette carrière. Ce serait possible en mettant les micro-données sous-jacentes au moniteur de la récidive au volant à la disposition des chercheurs, ou en agrégeant les micro-données de manière à ce que tous les indicateurs de récidive au volant soient disponibles dans le moniteur. Tous ces indicateurs de récidive au volant sont à la base d'un moniteur de qualité, en particulier lorsqu'ils peuvent être étudiés pour différents types et formes de récidive au volant, par cohorte et sur une période de temps relativement longue.

Enfin, un moniteur de la récidive au volant devrait permettre l'utilisation des antécédents des contrevenants. Ceci afin d'étudier les antécédents démographiques des récidivistes, mais aussi parce que les antécédents permettent de faire la distinction entre différentes cohortes, ce qui permet d'étudier la récidive pour différents groupes de recherche.

3 Faisabilité d'un moniteur de la récidive au volant en Belgique

En Belgique, il n'existe actuellement aucun moniteur de la récidive au volant entièrement développé. Les études sur la récidive au volant en Belgique dans le cadre de projets spécifiques ont, jusqu'à présent, principalement utilisé des ensembles de données compilées (en partie ad hoc) basées sur des statistiques officielles. Cela ne signifie bien entendu pas qu'aucune mesure significative n'a été prise en vue de l'élaboration d'un moniteur de la récidive au volant en Belgique. L'évolution la plus significative dans ce domaine est l'élaboration d'un *tableau de bord de la récidive au volant* par le Collège des procureurs généraux et le Collège des cours et tribunaux. Dans ce chapitre, nous examinons de plus près ce tableau de bord et déterminons dans quelle mesure il répond aux exigences de contenu d'un moniteur de la récidive au volant étayé scientifiquement. À cet égard, il est important de souligner que l'objectif de cet exercice est d'identifier les prochaines étapes possibles pour développer un moniteur de la récidive au volant.

3.1 Le tableau de bord de la récidive au volant

Le tableau de bord de la récidive au volant est un outil de gestion de l'information du pouvoir judiciaire qui rassemble automatiquement les (micro-)données individuelles relatives aux infractions routières et à la récidive provenant de la base de données officielle du Ministère public et des cours et tribunaux à un niveau agrégé et les visualise. Le tableau de bord utilise SAS Visual Analytics. Il est conçu de telle sorte que les utilisateurs ayant ou non des compétences statistiques (avancées) puissent utiliser la plateforme. Il contient des données de 2019 à 2023 et sera accessible à un public plus large en 2024. Outre la visualisation et l'analyse de données statistiques agrégées, les utilisateurs pourront également exporter des données agrégées vers d'autres bases de données en vue d'une analyse plus approfondie. En termes de forme, le tableau de bord de la récidive au volant n'est pas substantiellement différent d'un moniteur de la récidive au volant. Au niveau du contenu, des mesures doivent en revanche encore être prises, comme le résume le Tableau 2 et l'expliquent les sections suivantes.

3.2 Du tableau de bord de la récidive au volant au moniteur de la récidive au volant

3.2.1 Période d'observation de la récidive au volant dans le tableau de bord de la récidive au volant

L'approche du tableau de bord de la récidive au volant est principalement juridique et moins fondée sur les sciences sociales. Le tableau de bord de la récidive au volant utilise actuellement la même période d'observation pour tous, à savoir les quatre années qui précèdent le fait le plus récent, entre 2019 et 2023. Une définition cohérente ne peut, en effet, être assurée que pour cette période avec les données disponibles. La période d'observation s'étendra toutefois au fur et à mesure que de nouvelles mises à jour du tableau de bord seront prévues dans les années à venir, mais cette définition de la période d'observation indique clairement que la stratégie du tableau de bord est actuellement de nature rétrospective plutôt que prospective. À partir du moment où une infraction routière est constatée, il est possible de remonter quatre ans en arrière pour vérifier s'il y a ou non récidive. Les données sont donc telles que chaque contrevenant a au moins un fait. Des délimitations peuvent être établies sur une ou plusieurs infractions pour identifier les récidivistes dans le tableau de bord et ainsi déterminer l'ampleur de la récidive. La période d'observation peut être sélectionnée par l'utilisateur à l'aide de filtres spécifiques.

Une *première condition* pour obtenir un moniteur de la récidive au volant plus optimal est d'allonger la période d'observation dans le tableau de bord. C'est le seul moyen de réaliser une étude plus approfondie de la récidive au volant. L'une des façons d'y parvenir consiste à intégrer les données de la police aux données judiciaires existantes, ce qui permettrait de combiner des données plus pertinentes. Un autre moyen consiste à rendre les mises à jour annuelles du tableau de bord aussi cohérentes que possible, en préservant la comparabilité des indicateurs et en augmentant automatiquement la période d'observation au fil du temps.

Tableau 2 Comparaison entre le moniteur de la récidive au volant souhaité et le tableau de bord de la récidive au volant existant

	Moniteur de la récidive au volant idéal-type		Tableau de bord de la récidive au volant existant
Période d'observation de la récidive	Sciences sociales	↔	Juridique
	Prospective		Rétrospective, sans information sur les interventions, ce qui ne permet pas d'examiner l'impact des mesures et des sanctions.
Types de récidive	Répétition	↔	Plusieurs types de récidive au volant sont inclus, mais on ne sait pas exactement lesquels et ils ne sont pas classés par type.
	Nouvelle interpellation		
	Nouvelle arrestation		
	Nouvelle condamnation		
Formes de récidive	Générale	↔	Toutes les formes de récidive au volant sont incluses, mais les formes ne sont pas précisées. Le tableau de bord ne fait pas non plus partie d'un moniteur global de la récidive.
	Spécifique		
	Spéciale		
Indicateurs de récidive	Prévalence de la récidive	↔	L'accent est mis principalement sur la fréquence de la récidive, les autres indicateurs n'étant pas pris en compte ou seulement de manière indirecte.
	Fréquence de la récidive		
	Ampleur de la récidive		
	Carrière délinquante		
	Niveau individuel		
	Fiable et valide		
Antécédents	Cohortes concrètes sur base de critères démographiques et de critères spécifiques des infractions	↔	Cohortes claires, comprenant des informations sur les infractions à la loi sur la récidive croisée, les degrés d'infraction et les grands excès de vitesse en agglomération et hors agglomération. Les informations sont néanmoins agrégées, ce qui rend impossible l'examen d'infractions spécifiques.

Actuellement, l'approche du tableau de bord est rétrospective. Le tableau de bord ne comprend que les infractions antérieures des personnes en état de récidive, combinées aux infractions sans récidive. La raison en est un changement dans la procédure de traitement des infractions routières à la suite de l'introduction de la procédure transfrontalière. L'approche rétrospective a pour conséquence qu'il est difficile d'étudier l'efficacité des interventions parce qu'il faut toujours remonter dans le temps et que les mesures et les interventions ne sont pas automatiquement reprises. Une *deuxième* condition est que le tableau de bord bénéficie, en ce sens, d'une approche plus prospective de la récidive au volant, en partant plus explicitement de l'infraction de référence (plutôt que de l'infraction de récidive) et en examinant ensuite quel type d'intervention a eu lieu et si elle a entraîné ou non une récidive. Cette deuxième condition implique que les informations liées aux interventions (éventuellement accompagnées d'informations supplémentaires sur la mise en œuvre de cette intervention) soient également ajoutées au tableau de bord.

3.2.2 Types de récidive routière repris dans le tableau de bord de la récidive au volant

Le tableau de bord de la récidive au volant contient de multiples décisions avec une notion de culpabilité (y compris les recouvrements immédiats payés, les règlements à l'amiable payés, les injonctions de payer réglées, les injonctions de payer transférées pour exécution, les jugements [à l'exclusion des acquittements] et les probations prétoriennes) et donc également de multiples types de récidive au volant. Le tableau de bord ne fait pas de distinction entre le type de décision prise par le juge de police et le type d'acte entrepris par la police. Il n'est donc pas possible, dans le tableau de bord actuel, de savoir s'il s'agit d'une nouvelle interpellation policière, d'une nouvelle arrestation, d'une détention administrative, d'une nouvelle condamnation ou d'un autre type de sanction. Le tableau de bord intègre plusieurs types de récidive au volant dans la même base de données, sans préciser lesquels.

Une *troisième condition* préalable à la mise en place d'un moniteur de la récidive au volant consiste donc à structurer le tableau de bord de manière à pouvoir se concentrer sur des types de récidive spécifiques. Les différents types de récidive au volant seraient ainsi mieux structurés et mieux stratifiés. Il s'agirait, de préférence, d'une structure générale qui regroupe tous les types de récidive afin d'obtenir une vue d'ensemble de toutes les infractions et du pourcentage de récidivistes. À l'aide d'un bouton de sélection ou d'un filtre, il devrait alors être possible d'étudier distinctement et de comparer différents types de récidive au volant pour plusieurs indicateurs de récidive. Ce principe de stratification semble techniquement réalisable, car les sources de données officielles permettent d'identifier le type de récidive au volant.

3.2.3 Formes de récidive au volant reprises dans le tableau de bord de la récidive au volant

Le tableau de bord de la récidive au volant se concentre sur les infractions routières et n'examine pas les autres types d'infractions en dehors du contexte routier. En ce sens, il se concentre sur un type particulier de récidive, à savoir la récidive au volant. Le tableau de bord reprend une liste exhaustive des infractions routières. Ces infractions peuvent être classées en fonction du degré d'infraction, c'est-à-dire 1^{er}, 2^e et 3^e degrés, et des excès de vitesse de moins de 10 km ou de plus de 20 km par rapport à la limitation de vitesse. Les infractions relevant de la « récidive croisée » font également partie du tableau de bord. Les infractions routières en récidive croisée sont des infractions qui, selon le législateur belge, représentent un danger particulier pour la sécurité routière (comme la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues illicites, la conduite sans permis de conduire valable, la vitesse excessive et inadaptée, etc.). Elles sont donc plus lourdement sanctionnées. Le tableau de bord de la récidive au volant examine, en outre, les formes spécifiques et générales de la récidive au volant. Dans le tableau de bord, la récidive peut signifier commettre la même infraction routière ou commettre deux infractions routières différentes.

Il est important de noter que le tableau de bord ne permet pas d'établir un lien entre les infractions routières et les infractions commises en dehors du contexte routier, telles que le vol ou la violence. Il n'est, en outre, pas non plus possible (comme pour les différents types de récidive routière) d'identifier les différentes formes de récidive routière. Le tableau de bord est, en effet, conçu de telle sorte qu'il présente, dans un premier volet, la prévalence de certaines infractions de récidive et se concentre, dans un deuxième volet, sur le nombre de faits de récidive routière par personne physique. Bien que des formes spéciales et spécifiques de récidive au volant en soient à la base, l'utilisateur ne peut pas les approfondir. Il n'est pas possible de savoir exactement quelles formes spéciales ou spécifiques de récidive au volant se produisent, car aucune information n'est présentée sur l'infraction de référence par rapport à l'infraction de récidive.

Une *quatrième condition* préalable à la mise en place d'un moniteur de la récidive au volant est donc de l'intégrer dans un moniteur de la récidive plus général et d'accorder plus d'attention (sous forme de visualisation et d'analyse descriptive) aux différentes formes de récidive au volant, y compris aux infractions routières sur lesquelles elles se fondent.

3.2.4 Indicateurs de récidive au volant repris dans le tableau de bord de la récidive au volant

Comme indiqué ci-dessus, l'étude de la récidive (routière) se concentre sur des indicateurs ou des dimensions spécifiques de la récidive (routière), notamment la prévalence de la récidive, la fréquence de la récidive,

l'ampleur de la récidive et les indicateurs liés à la carrière délinquante, notamment le début et la fin, la durée et le *crime mix*.

Le tableau de bord de la récidive au volant y répond dans une certaine mesure. Grâce au tableau de bord, il est, par exemple, possible de se faire une idée de la fréquence de la récidive routière sur une période de cinq ans à partir de 2019, et d'examiner l'évolution de ces fréquences de récidive dans le temps.

Toutefois, pour étudier le problème de la récidive au volant de la manière la plus adéquate possible, il serait souhaitable d'inclure encore plus d'indicateurs dans le tableau de bord. Actuellement, le tableau de bord ne contient, par exemple, pas d'informations sur la prévalence de la récidive, à savoir le pourcentage de tous les auteurs d'infractions routières qui commettent une nouvelle infraction, ce qui est pourtant une mesure importante. Le tableau de bord ne présente pas non plus de chiffres sur la vitesse de récidive (inhérents aux chiffres sur la prévalence de la récidive et la fréquence de la récidive) ou sur l'ampleur de la récidive, et n'approfondit pas les carrières délinquantes. Cela ne veut pas dire que tous ces indicateurs sont absents du tableau de bord. Ainsi, la prévalence de la récidive peut peut-être être calculée indirectement en divisant le nombre de contrevenants ayant commis des infractions multiples par le nombre total de contrevenants au cours d'une période donnée. En revanche, les indicateurs tels que l'ampleur de la récidive, la vitesse de la récidive et les indicateurs liés à la carrière délinquante ne peuvent pas être calculés, car on ne sait pas exactement quelles formes de récidive au volant sont commises et ce qui les sous-tend.

Une *cinquième condition* pour un moniteur de la récidive au volant concerne donc l'inclusion des données qui permettent de calculer ou de représenter indirectement plusieurs indicateurs de récidive au volant. Techniquement, il s'agit ici d'agrèger les micro-données sur lesquelles les données du tableau de bord se fondent de manière à faire ressortir les différents indicateurs de récidive routière, mais cette condition pourrait également être remplie en mettant des micro-données valables et fiables à la disposition des chercheurs (après que toutes les exigences légales et de protection des données aient été respectées) pour une analyse plus approfondie.

3.2.5 Antécédents repris dans le tableau de bord de la récidive au volant

Un aspect intéressant du tableau de bord de la récidive au volant est qu'il permet aux utilisateurs de faire la distinction entre différentes cohortes. Plus précisément, nous pouvons, par exemple, analyser les fréquences de récidive sur une base annuelle, ce qui nous permet d'examiner l'évolution des faits de récidive routière d'une année à l'autre. Il est, en outre, possible d'examiner comment les fréquences de récidive varient en fonction du genre, de l'âge, du domicile, de la nationalité, de la province et des communes. Cela permet notamment aux utilisateurs de découvrir dans quelles provinces/communes la récidive routière est relativement plus répandue, et comment le nombre de faits de récidive diffère en fonction du genre, de l'âge et de la nationalité. Ces variables peuvent à leur tour être croisées, ce qui permet d'examiner les cohortes de manière encore plus spécifique.

Le tableau de bord de la récidive comprend également des informations sur les antécédents liés aux infractions elles-mêmes. Dans le tableau de bord actuel, il est ainsi possible de sélectionner pour un contrevenant une ou plusieurs infractions à la loi sur la récidive croisée, les degrés d'infraction et les grands excès de vitesse en agglomération et hors agglomération. Ces infractions peuvent également être combinées à l'aide des filtres disponibles dans le tableau de bord. La présence de ces antécédents spécifiques à l'infraction est un point fort du tableau de bord, car elle permet d'approfondir l'analyse de groupes particuliers de récidivistes de la route. À l'aide du tableau de bord, il est, par exemple, actuellement possible de distinguer les degrés d'infraction les uns des autres ou de comparer un groupe d'étude de récidivistes de la route d'une année donnée avec d'autres années. Les chercheurs s'appuient toutefois sur des données agrégées pour ce type d'analyse, ce qui est particulièrement difficile dans le cas des degrés d'infraction, car ces catégories contiennent plusieurs types d'infractions routières. De plus, il n'est pas certain que la liste des infractions routières soit réellement exhaustive. Une *sixième* et dernière condition est donc que les micro-données à la base du tableau de bord puissent être utilisées de telle sorte que, outre les caractéristiques démographiques, les antécédents spécifiques aux infractions puissent être étudiés plus en détail et à un niveau inférieur.

4 Conclusions

Ce rapport avait pour but d'examiner la faisabilité de voir évoluer le tableau de bord de la récidive au volant en Belgique vers un moniteur de la récidive au volant scientifiquement étayé et notamment d'identifier les conditions auxquelles un tel moniteur devrait répondre. L'étude a examiné la faisabilité d'un moniteur de la récidive au volant en utilisant la méthode idéal-type. Dans un premier temps, les exigences de fond d'un moniteur de la récidive au volant ont été discutées sur la base d'un examen approfondi de la littérature scientifique. Dans un deuxième temps, une initiative actuelle en termes de développement d'un moniteur de la récidive au volant, à savoir le tableau de bord de la récidive au volant, a été étudiée. Le moniteur idéal-type de la récidive au volant et le tableau de bord de la récidive au volant ont ensuite été comparés, dans le but de savoir où nous en sommes actuellement, où se situent les points de différence et quelles sont les étapes futures et les conditions préalables encore nécessaires au développement d'un moniteur de la récidive au volant fondé sur des bases scientifiques.

L'étude a montré que des mesures importantes ont déjà été prises pour mettre en place un moniteur de la récidive au volant à l'aide du tableau de bord de la récidive au volant, mais que ce tableau de bord peut encore être optimisé pour le rendre plus efficace pour l'étude et la politique en matière de récidive au volant.

Une première étape possible vers un moniteur de la récidive au volant plus efficace consiste à passer d'une approche juridique à une approche par les sciences sociales de la récidive au volant, en élargissant autant que possible la période d'observation. Dans une certaine mesure, cette exigence sera satisfaite automatiquement puisque le tableau de bord sera mis à jour annuellement (à condition que les mises à jour soient cohérentes), mais des interventions supplémentaires pourraient être effectuées, par exemple, en intégrant entre elles les données de la police et de la justice. À l'heure actuelle, le tableau de bord est également essentiellement rétrospectif, avec un accent mis sur les infractions de récidive, alors qu'à l'avenir, il serait souhaitable de travailler davantage de manière prospective, en partant de l'infraction de référence et en répertoriant ensuite les évolutions, par exemple dans l'optique d'évaluer l'efficacité de certaines mesures et interventions. Le tableau de bord ne dispose toutefois pas encore d'informations au niveau des mesures et des sanctions, qui devront y être ajoutées à l'avenir via les données correctionnelles et les données des maisons de justice et des parquets généraux.

Une autre étape souhaitable pour un moniteur de la récidive au volant consiste à structurer le tableau de bord de telle sorte que l'on puisse examiner tant les types de récidive routière ensemble que les types de récidive séparément. Ce rapport distingue quatre types de récidive, à savoir la répétition d'une infraction routière, la nouvelle interpellation, la nouvelle arrestation ou détention administrative et la nouvelle condamnation. En raison du problème des chiffres « sombres » et « gris », seuls les trois derniers types peuvent être ajoutés à un moniteur. Pour faire la distinction entre ces types, il serait bon que le tableau de bord soit stratifié, en commençant par une strate générale contenant tous les types de récidive routière, puis en faisant en sorte que chaque strate représente un type spécifique de récidive. Cela apporterait des avantages significatifs à l'étude de la récidive routière, car les dynamiques et les schémas pourraient être comparés en fonction du type de récidive au volant. À première vue, les sources de données officielles semblent également permettre cette structure, car les micro-données identifient le type de récidive au volant.

Un troisième point de travail possible pour l'avenir est d'intégrer un moniteur de la récidive au volant dans un moniteur de la récidive plus général. Bien que les aspects pratiques liés à la qualité des données pour réaliser ce projet puissent être compliqués, il pourrait néanmoins apporter d'énormes avantages à l'étude de la récidive (routière) en Belgique, car il permettrait d'associer les infractions routières de référence à la récidive non routière et inversement. Indépendamment de ce point, l'identification des différentes formes de récidive au volant mériterait également plus d'attention dans le tableau de bord actuel et nous devrions au moins pouvoir obtenir une vue d'ensemble des infractions routières de référence et de récidive qui surviennent souvent ensemble et pourquoi.

D'autres indicateurs de récidive routière devraient, en outre, être ajoutés au tableau de bord. Ce rapport s'est concentré sur les indicateurs de prévalence, de fréquence et d'ampleur de la récidive routière, ainsi que sur les indicateurs de la carrière délinquante. À ce jour, seul le premier de ces indicateurs est inclus dans le tableau de bord, alors que les micro-données permettent le calcul de plusieurs indicateurs. Ce problème pourrait également être résolu à l'avenir, soit en mettant les micro-données à la disposition des chercheurs, soit en les agrégeant de telle sorte que plusieurs de ces indicateurs soient disponibles par défaut dans le tableau de bord.

Enfin, le rapport constate que si le tableau de bord de la récidive au volant comprend déjà une série d'informations contextuelles, celles liées aux infractions elles-mêmes y sont encore incorporés de manière trop générale. Ces données contextuelles sont pourtant importantes pour l'étude de certains groupes de récidivistes au volant, tels que les contrevenants aux limitations de vitesse et les conducteurs roulant sous l'influence de l'alcool. L'inclusion de ces caractéristiques mérite donc une attention particulière à l'avenir.

Une des principales lacunes de cette étude est qu'elle a essentiellement mis en évidence les étapes théoriques à suivre pour un moniteur de la récidive au volant et qu'elle a quelque peu omis l'aspect pratique de l'exercice. Tout dépend, bien entendu, de la faisabilité pratique de certaines étapes et les recherches futures devront aborder ce point plus en détail. Néanmoins, nous espérons qu'en exposant ce qui devrait être effectivement intégré dans un moniteur de la récidive au volant, et les étapes théoriques ultérieures, nous avons fourni le cadre nécessaire pour l'ensemble du projet futur en vue d'un moniteur de la récidive au volant à part entière et efficace en Belgique.

Références

- Andersen, S. N., & Skardhamar, T. (2017). Pick a Number: Mapping Recidivism Measures and Their Consequences. *Crime and Delinquency*, 63(5), 613–635.
- Blumstein, A., & Blumstein, A. (1986). *Criminal careers and career criminals* (Vol. 1). National Academy Press Washington, DC.
- Dams, M. M. (2010). *Recidive in België en Nederland. Een analyse van 200 jaar rechtspraak en rechtsleer*. Intersentia.
- De Blander, R., Robert, L., Mincke, C., Maes, E., & Mine, B. (2019). *Etude de faisabilité d'un moniteur de la récidive/ Haalbaarheidsstudie betreffende een recidivemonitor*.
- Fazel, S., & Wolf, A. (2015). A systematic review of criminal recidivism rates worldwide: Current difficulties and recommendations for best practice. *PLoS ONE*, 10(6).
- Gerhardt, U. (1994). The Use of Weberian Ideal-Type Methodology in Qualitative Data Interpretation: an Outline for Ideal-Type Analysis. *Bulletin of Sociological Methodology/Bulletin de Méthodologie Sociologique*, 45(1), 74–126.
- Goossens, F., Vanlaar, W., Kluppels, L., & Wiseur, A. (2003). *Leiden sensibilisatiecursussen voor bestuurders onder invloed van alcohol tot een lager recidivegehalte dan klassieke straffen? Een empirische evaluatie van de Belgische sensibilisatiecursussen op basis van de survival time tot de eerste recidive*.
- Latessa, E. J., Johnson, S. L., & Koetzle, D. (2020). *What Works (and Doesn't) in Reducing Recidivism* (2nd ed.). Routledge.
- Maltz, M. D. (1984). *Recidivism*. Academic Press.
- Nieuwkamp, H., & Silverans, P. (2019). De kerfstok van verkeersovertreders Een studie van recidive in het verkeer op basis van gegevens uit het Centraal Strafregister. *Brussel, België: Vias Institute– Kenniscentrum Verkeersveiligheid*.
- Robert, L., Pauwels, L., Vander Laenen, F., Maes, E., & Vermeulen, G. (2015). Meer en beter: onderzoek naar recidive in België. *Panopticon*, 151–157.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer. *Brussel, België: Vias Institute–Kenniscentrum Verkeersveiligheid*.
- Stapley, E., O'Keeffe, S., & Midgley, N. (2021). Essentials of ideal-type analysis: A qualitative approach to constructing typologies. In *Essentials of Qualitative Methods Series*. American Psychological Association.
- Stapley, E., O'Keeffe, S., & Midgley, N. (2022). Developing Typologies in Qualitative Research: The Use of Ideal-type Analysis. *International Journal of Qualitative Methods*, 21, 1–9.
- Wardenier, N., Vermeulen, C., & Nieuwkamp, R. (2021). Over de betrokkenheid van verkeersrecidivisten in verkeersongevallen. *Brussel, België: Vias Institute–Kenniscentrum Verkeersveiligheid*, 1–49.
- Wartna, B. (2009). *In de oude fout: over het meten van recidive en het vaststellen van het succes van strafrechtelijke interventies*. Boom Juridische uitgevers.
- Wartna, B., Blom, M., & Tollenaar, N. (2011). *De WODC-Recidivemonitor-4e herziene versie*.
- Weber, M. (1904). *On methodology of social sciences*. Routledge.
- Zara, G., & Farrington, D. (2015). *Criminal recidivism: Explanation, prediction and prevention*. Willan.



Institut Vias

Chaussée de Haacht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be