



Rapport n° 2022-R-09-FR

Le processus de sanction par les tribunaux de police belges et l'influence de facteurs non-réglementés

Etude de cas standardisés – Vignettes



Le processus de sanction par les tribunaux de police belges et l'influence de facteurs non-réglementés

Etude de cas standardisés – Vignettes

Rapport n° 2022-R-09-FR

Auteurs : Shirley Delannoy, Isabel Verwee, Ricardo Nieuwkamp

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias

Date de publication : 2/06/2022

Dépôt légal : D/2022/0779/23

Veuillez référer au présent document de la manière suivante : Delannoy, S., Verwee, I. & Nieuwkamp, R. (2022). Le processus de sanction par les tribunaux de police belges et l'influence de facteurs non-réglementés – Etude de cas standardisés – Vignettes, Bruxelles : Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Het bestraffingsproces in de Belgische politierechtbanken en de invloed van niet-gereguleerde factoren – Onderzoek naar gestandaardiseerde cases – Vignetten.

This report includes a summary in English.

Remerciements

Cette étude a été financée par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

L'institut Vias remercie les personnes et organisations suivantes pour leurs contributions à cette étude :

- Les juges de police qui ont accepté de partager de leur temps et de leur expérience pour répondre à nos questions ;
- Les Présidents des juges de paix et de police qui ont accepté de partager nos nombreuses sollicitations auprès de leurs arrondissements ;
- Dr. Enide Maegherman, Docteure en Psychologie Légale de l'Université de Maastricht et l'Université de Gothenburg, pour sa précieuse participation aux recommandations fournies quant à la méthodologie et à la rédaction des sections portant sur le processus décisionnel, les fonctions de la condamnation et la méthode des vignettes.
- Dr. Frédéric Schoenaers de l'Université de Liège pour sa relecture attentive et critique ainsi que ses remarques constructives.

La responsabilité exclusive du contenu du rapport incombe à ses auteurs.

Table des matières

Liste des tableaux et figures	6
Résumé	7
Summary	9
Terminologies	11
1 Introduction	12
2 Processus décisionnel et Sanctions encourues	13
2.1 Situation de la sécurité routière – Vitesse et Alcool au volant	13
2.1.1 Prévalences de comportements liés à la vitesse	13
2.1.2 Prévalences de comportements liés à la conduite sous influence d'alcool	14
2.1.3 Prévalences en termes d'infractions	14
2.2 Condamner et sanctionner – Chaîne décisionnelle et arsenal législatif	16
2.2.1 La chaîne décisionnelle	16
2.2.2 Les fonctions de la condamnation	19
2.2.3 Marge d'appréciation et l'objectivation des faits	20
2.3 Les peines encourues par les contrevenants de la route	23
2.3.1 Degré d'infractions et peines encourues	23
2.3.2 Loi d'aggravation	25
3 Méthodologie	27
3.1 Etude de cas standardisés – Vignettes	27
3.1.1 Recherche par vignettes – aspects méthodologiques	27
3.2 L'étude actuelle – Adaptations méthodologiques	29
3.2.1 Echantillon et recrutement	29
3.2.2 Matériaux	31
3.2.3 L'attribution de la sanction	32
3.2.4 Collecte des données	34
4 Les résultats	36
4.1 Informations relatives aux profils interrogés	36
4.2 Résultats – Les sanctions pour l'imprégnation alcoolique	37
4.2.1 Résultats des questionnaires – CSI	39
4.2.2 Résultats des entretiens – CSI	41
4.2.3 Synthèse des résultats – CSI	46
4.3 Résultats – Les sanctions pour l'excès de vitesse	47
4.3.1 Résultats des questionnaires – Vitesse	50
4.3.2 Résultats des entretiens – Vitesse	52
4.3.3 Synthèse des résultats – Vitesse	54
4.4 Facteurs additionnels et Rôle de l'audience	55
4.4.1 Contexte de l'infraction	55
4.4.2 Situation exceptionnelle du contrevenant	55
4.4.3 Impact de la sanction	56
4.4.4 Des règles personnelles de calcul	56

4.4.5	Objectiver les faits	57
4.5	Discussions	58
4.5.1	Contextualisation du cas individuel	58
4.5.2	Recommandations d'ordre méthodologiques	58
5	Conclusions	61
	Références	64
	Annexe 1 – Les sanctions pour excès de vitesse et conduite sous influence de l'alcool	69
	Les sanctions en cas d'infractions pour excès de vitesse	69
	Les sanctions en cas d'infractions pour conduite sous influence de l'alcool	70
	Annexe 2 – Sanctions données par les juges pour la CSI – Profil initial	74
	Annexe 3 – Sanctions données par les juges pour la vitesse excessive – Profil initial	75
	Annexe 4 – Vignettes « Alcool »	76
	Annexe 5 – Vignettes « Vitesse »	83

Liste des tableaux et figures

Tableau 1. Mesures et sanctions en cas de récidive. _____	26
Tableau 2. Répartition théorique des juges de police entre les différents tribunaux de police. _____	30
Tableau 3. Références des vignettes soumises aux juges et descriptif du profil. _____	37
Tableau 4. Synthèse des sanctions principales données au profil dit de "base" pour la conduite sous influence d'alcool. _____	38
Tableau 5. Synthèse des sanctions attribuées dans les questionnaires en ligne pour la CSI. _____	39
Tableau 6. Références des vignettes soumises aux juges et descriptif du profil pour les excès de vitesse. _	48
Tableau 7. Synthèse des sanctions principales données au profil dit de "base" pour l'excès de vitesse en agglomération. _____	49
Tableau 8. Synthèse des sanctions attribuées dans les questionnaires en ligne pour la vitesse. _____	50
Tableau 9. Sanctions encourues en cas d'excès de vitesse (sans accidents) _____	69
Tableau 10. Sanctions encourues en cas de conduite sous influence de l'alcool _____	70
Figure 1. Prévalences autodéclarées des excès de vitesse en fonction du genre (2018). _____	14
Figure 2. Prévalence autodéclarée de la conduite sous influence de l'alcool en fonction de la région (2018). _____	14
Figure 3. Evolution du nombre d'infractions liées à la vitesse (2011 à 2020). _____	15
Figure 4. Evolution du nombre d'infractions pour conduite sous influence de l'alcool (2011 - 2020). _____	16
Figure 5. Schéma de la chaîne de politique criminelle. _____	18

Résumé

Le processus décisionnel qui sous-tend une condamnation ou un acquittement à la suite d'une infraction de la route n'est pas un simple calcul ou une science exacte, et ce processus demeure en partie insaisissable étant donné l'absence de réglementation légale sur les fonctions qu'une peine doit remplir pour être « adéquate » et les larges pouvoirs discrétionnaires des juges. A la suite de la littérature et de diverses études menées sur le processus de décision des sanctions, il apparaît qu'un certain nombre de facteurs influençant la décision de sanction restent difficilement appréhendables. Au sein de ces facteurs « d'influence », il y a bien entendu les réglementations prévues par la Loi qui statuent sur les faits qualifiés de délictueux (et leur degré). Quant aux facteurs « non-réglémentés », en particulier les facteurs relatifs au profil du contrevenant, il ressort qu'encore peu de recherches ont porté spécifiquement sur les cas des infractions de la route sanctionnées par les juges de police. Cette étude s'inscrit dans cet objectif : étudier les facteurs qui affectent la détermination de la peine par les juges de police en se concentrant, d'une part, sur les facteurs dits réglementés, à travers une revue documentaire portant sur le processus de condamnation et les fonctions de la peine, et d'autre part, sur l'impact des facteurs qui ne sont pas stipulés par la loi. L'influence de ces facteurs non réglementés par la loi a été évaluée par la méthode expérimentale des vignettes.

La revue documentaire a mis en exergue que pour décider de la peine à infliger à la personne condamnée, le juge de police dispose d'une certaine liberté pour déterminer les preuves sur lesquelles fonder sa décision, ainsi que d'un large pouvoir d'appréciation pour décider de la sanction à imposer aux personnes qu'il déclare coupables. Sur la base de l'arsenal législatif et de l'ensemble de règles définissant les peines minimales et maximales possibles, le juge décide de la peine principale et accessoire à appliquer tout en devant s'assurer de la légalité de celle-ci. La légalité des sanctions est l'une des rares limites du pouvoir discrétionnaire du juge dans la détermination de la peine (Van den Wyngaert, 2014). Par ailleurs, il convient également de préciser que le juge ne peut prendre en compte que les faits inclus dans l'accusation (Stevens et al., 2016) et que la sanction doit être individuelle et proportionnelle à la gravité du crime.

Des études se sont également penchées sur l'impact d'autres facteurs non stipulés par la loi sur les décisions de condamnation. Parmi les facteurs épinglés, nous trouvons : l'âge, le genre, la situation sociale du condamné et la personne du juge. Ces différents facteurs peuvent exercer une influence au niveau de la sévérité de la peine ou encore au niveau du choix du type de peine. A noter que pour l'âge et la situation financière du prévenu, des réglementations existent quant à certaines considérations à prendre en compte.

Méthodologie

Afin de déterminer l'influence potentielle de facteurs non réglementés sur le processus décisionnel des sanctions par les juges de police, la méthode expérimentale des vignettes s'est révélée particulièrement prometteuse. Cette méthode a pour objectif de partir d'une situation hypothétique (la plus réaliste possible) pour inviter les intervenants à indiquer ce qu'ils le feraient face à cette situation. Les vignettes ou scénarii peuvent prendre diverses formes dépendamment du terrain d'étude. Dans le cadre de cette étude, les vignettes ont pris la forme de procès-verbaux fictifs simplifiés (pour conduite sous influence d'alcool (CSI) et pour excès de vitesse). Ces vignettes ont été soumises à des juges de police belges. Sur base de ces dossiers fictifs, les juges ont été amenés à déterminer la sanction qu'ils attribueraient et à expliciter le raisonnement qui les amenait à cette décision.

Au sein des vignettes, six variables ont été manipulées en vue de déterminer leur éventuelle influence dans le processus décisionnel de sanction. Ces variables ont trait au profil du contrevenant et à son statut potentiel de récidiviste :

- L'antécédent d'infraction de roulage (la récidive)
- L'âge
- L'expérience de conduite
- La situation professionnelle
- La situation familiale
- Le statut martial

Principaux résultats et conclusions

18 juges ont participé à l'étude, dix via un questionnaire en ligne, huit via des entretiens semi-structurés. Une analyse descriptive des résultats des enquêtes en ligne, combinée à une analyse thématique du contenu des entretiens, ont permis de mettre en exergue les principaux éléments suivants :

- Pour le profil d'âge moyen, indiquant implicitement une plus longue expérience de conduite, l'influence de ce facteur est à pondérer en fonction de l'âge qui sera renseigné. Plus l'âge est élevé (78 ans), plus des paramètres additionnels vont entrer en compte et influencer la sanction : long parcours de conducteur exemplaire, situation économique, santé physique et mentale, aptitudes à la conduite. Pour la vitesse, c'est principalement le « long parcours sans faute » qui entrera en compte afin d'attribuer une mesure de faveur (suspension simple ou probatoire). Tandis que pour la CSI, bien qu'une erreur de parcours puisse arriver, la nature même de l'infraction éveille l'inquiétude des juges sur les capacités physiques et/ou psychiques de la personne.
- L'influence du facteur « novice » est quant à lui principalement limité à l'obligation légale de conditionner la réintégration du permis à la réussite du permis théorique ou pratique. Certains juges notifiaient cependant l'éventuelle situation financière limitée de ce profil, impliquant dès lors la possibilité d'un plus large sursis sur l'amende ou la possibilité d'une peine de travail autonome (PTA) sur demande expresse. Les sanctions alternatives (les cours DI) apparaissent également comme plus appropriées pour ce profil. Cependant, le profil du jeune conducteur (sans condamnation antérieure) apparaît comme ayant moins d'effet sur la détermination de la peine qu'un conducteur plus mûr/âgé (sans condamnation antérieure).
- Le statut marital n'exerce aucune influence sur la détermination de la sanction.
- L'indication relative au fait que le contrevenant est parent induit principalement une influence sur la modalisation de la déchéance du permis de conduire. Un juge a cependant insisté sur le fait qu'être parent devrait éveiller le contrevenant à plus de conscience de son comportement sur la route.
- Le statut professionnel « sans emploi » sert d'indication d'une éventuelle situation de précarité ou de difficulté financière et sociale, pouvant induire une autre orientation de la sanction initiale soit en adaptant le sursis (pour que la peine soit supportable), soit une suspension de prononcé (probatoire), soit en donnant une PTA.
- L'antécédent judiciaire relatif à une conduite en dépit d'une déchéance a presque automatiquement induit l'application de l'art. 38§6, avec adaptations du montant de l'amende et de la déchéance via un sursis.

Ces résultats amènent à établir que ce sont principalement les facteurs relatifs à la situation économique et sociale, et aux capacités de conduire qui peuvent induire une éventuelle orientation vers tel ou tel type de sanction. Deux facteurs additionnels sont également utilisés par certains juges, principalement pour objectiver le dossier et déterminer des indicateurs « aggravants » : l'heure et le lieu de l'infraction. Pour la CSI, l'heure ressort comme ayant le plus de poids pour l'aggravation ou comme curseur d'alerte (une alcoolémie élevée en fin d'après-midi étant plus inhabituelle et interpellante qu'une alcoolémie en soirée ou une nuit de weekend). Pour la vitesse, une infraction commise à proximité d'une école, de surcroît à l'heure de la sortie des classes, peut constituer un facteur d'aggravation dans le choix de la peine.

La nature distincte des infractions induisait inévitablement une analyse différenciée des résultats collectés, mais la nécessité de distinguer les analyses pour ces deux infractions a également été renforcée par les approches adoptées par les juges lors des entretiens. En abordant les dossiers liés à l'infraction pour CSI, les praticiens ont soulevé de nombreuses questions additionnelles pour approfondir la connaissance du dossier (et sa contextualisation) et identifier d'éventuelles problématiques de dépendance, de précarité sociale et/ou financière sous-jacentes à ce type de comportement à risque. L'infraction pour l'excès de vitesse était quant à elle globalement abordée avec plus de « schématisation », en suivant des sortes de règles de calcul.

A la suite des huit entretiens menés, cette étude met également en exergue le rôle que revêt l'audience dans la contextualisation des faits et la « coloration » du dossier. A travers les entretiens, ce moment-clé dans le processus de détermination de la peine a été identifié comme le moment d'échange avec le prévenu permettant aux juges de savoir à qui ils ont affaire, comprendre les circonstances de l'infraction et entendre s'il y a éventuellement amendement. Par ailleurs, pour le prévenu, ce moment est l'occasion d'informer le juge d'éventuelles contraintes personnelles, d'une éventuelle situation complexe afin d'orienter le choix vers une sanction plus supportable.

Malgré certaines limites inhérentes à la méthodologie des vignettes et à l'échantillon d'acteurs interrogés soit par questionnaire soit par entretien, il est toutefois pertinent de conclure que les variables testées, prises de manière isolée, semblent exercer une influence limitée sur la sanction finale. Mais quand celles-ci sont mises en relation les unes avec les autres dans le contexte de l'infraction, tant au niveau du procès-verbal que de l'audience, leur influence peut croître permettant aux juges de moduler la sanction afin que celle-ci soit la plus proportionnelle et adéquate à l'infraction commise et au profil du contrevenant.

Summary

The decision-making process behind a conviction or an acquittal as a result of a traffic offence is not a simple calculation or an exact science. It remains to some extent elusive, given the lack of legal regulation around the functions that a sentence must fulfil to be 'appropriate' and the wide discretionary powers of judges. The literature and various studies into the decision-making process surrounding sanctions show that a certain number of factors that influence the penalty decision remain difficult to grasp. Among those 'with influence' are, of course, the regulations laid down by law that decide on the facts qualified as punishable (and their degree of punishability). As far as the non-regulated factors are concerned, and in particular those concerning the profile of the offender, little specific research seems to have been conducted on cases of traffic offences punished by police courts. This study is part of the following aim: to examine the factors that affect sentencing by police judges, focusing on the so-called regulated factors through a literature review of the sentencing process and the function of sentencing, and on the impact of factors that are not stipulated by law. The impact of the factors not regulated by law was investigated through the experimental vignette method.

The literature study showed that the police judge, when deciding on the punishment to be imposed on the convicted offender, has a great deal of discretion as to the evidence on which he bases his decision. In other words, he has a wide margin of discretion in deciding what punishment to impose on those he declares guilty. On the basis of the legal arsenal and the set of rules that determine the possible minimum and maximum penalties, the judge decides on the main penalty and the additional penalties to be imposed. He or she must ensure that the sanction is lawful. The legality of the sanctions is one of the few restrictions on the judge's discretionary power in sentencing (Van den Wyngaert, 2014). In addition, we should also clarify that the judge may only take into account the facts contained in the indictment (Stevens et al., 2016) and that the sanction must be individual and proportionate to the seriousness of the crime.

Other studies also looked at the impact of other factors not determined by law on sentencing decisions. Among these factors are: the age, the gender, the social situation of the convicted person and the person of the judge. These different factors may influence the severity of the sentence or the choice of type of sentence. We also note that, as far as the age and financial situation of the accused are concerned, there is some regulation of certain considerations to be taken into account.

Methodology

To determine the potential influence of the unregulated factors on the sanctioning decision process by police judges, the experimental vignette method proved particularly promising. This method aims to start from a hypothetical (but as realistic as possible) situation and invites the participants to indicate what they would do in such a situation. The vignettes or scenarios can take different forms depending on the field of study. In the context of this study, the vignettes consist of fictitious official reports (for driving under the influence of alcohol (DUI) and for speeding). These vignettes were presented to Belgian police judges. Based on these fictitious files, the judges had to determine which sanction they would impose and explain the reasoning that led them to that decision.

Within these vignettes, six variables were used to find out their possible influence in the decision process concerning the sanction. These variables have to do with the profile of the offender and his possible status of recidivist:

- the traffic offence record (recidivism)
- the age
- the driving experience
- the professional situation
- the family situation
- marital status

Main results and conclusions

18 judges participated in the study, ten via the online questionnaires, eight via semi-structured interviews. A descriptive analysis of the results of the online questionnaires, combined with a thematic analysis of the content of the interviews, made it possible to draw the following main conclusions:

- For the oldest profile, which implicitly indicates a longer driving experience, the influence of this factor must be weighed according to the age that will be given. The higher the age (78 years), the more

additional parameters will play a role and can influence the sanction. For DUI, these are a long record as an exemplary driver, economic condition, physical and mental health and driving abilities. For speed, it is mainly a 'long, faultless track record' that will be taken into account to grant a favourable sanction (regular or probation suspension). For DUI, and although a slip is possible there too, the very nature of the offence will cause judges to be concerned about the physical and psychological capabilities of the person concerned.

- The influence of the novice factor is mainly limited to the legal obligation for the judge to make the reinstatement of the driving licence dependent on passing the theoretical or practical test. However, certain judges also pointed out the possible limited financial situation of this profile, which therefore implies the possibility of a longer postponement of the fine, or the possibility of an autonomous community service upon explicit request. The profile of a young driver (without a previous conviction) seems to have less effect on the penalty than that of an older driver (without a previous conviction).
- Marital status has no effect on the sentencing.
- The fact that the offender has children mainly influences the modalities of the forfeiture of the right to drive. However, one judge emphasized the fact that being a parent should also lead to a greater awareness of one's own behaviour on the road.
- The professional status 'unemployed' is an indication of a possible state of vulnerability or of financial and/or social problems, which can lead to a change in the original sanction, either by adjusting the deferment (to make the punishment bearable), by a suspension of sentence (probation), or by imposing a work penalty.
- A judicial record of driving despite a prohibition on driving leads almost automatically to the application of art. 38 §6, with adjustments of the fine and of the prohibition on driving, through a postponement measure.

From the results we conclude that especially the factors related to the economic and social situation and the driving skills indicate a possible inclination towards one type of sanction. Two additional factors are still used by some judges, mainly to objectify the case and to establish 'aggravating' indicators: the time and the place of the offence. As far as DUI is concerned, the time of day seems to carry more weight as an aggravating factor or alarm signal (a high alcohol concentration at the end of the afternoon is less common and more alarming than in the evening or during a weekend night). In terms of speed, an offence committed near a school, especially at the time when the children leave school, may be an aggravating factor in the choice of punishment.

The different nature of the offences inevitably had to lead to a differentiated analysis of the results collected, but the need to keep the analyses for the two types of offence apart was also reinforced by the approach taken by the judges during the interviews. When studying the files on offences for DUI, the researchers encountered numerous additional questions in order to delve deeper into the file (and its contextualisation) and to identify any problems in terms of addiction and social and/or financial vulnerability that underlie this type of risk behaviour. Infractions for speeding were generally accompanied by a more 'schematic' approach, by following some sort of calculation rules.

After the eight interviews conducted, the role of the hearing itself in contextualising the facts and 'colouring' the file also emerges from this study. On the basis of the interviews, the key moment in the process of determining the sentence could be identified as the moment of exchange with the defendant, which enabled the judge to understand who he was dealing with, what the circumstances of the offence were and whether there was any hope of improvement. For the defendant, this is also the moment to inform the judge of personal limitations or a possible difficult situation that could steer the choice towards a more bearable sanction.

Despite inherent limitations of the vignette methodology and of the sample of actors interviewed, either through a questionnaire or an interview, it remains a relevant conclusion that the indicators examined, considered in isolation, seem to have only a limited influence on the final sanction. However, if those indicators are interrelated in the context of the offence, both at the level of the report and at the hearing, their influence can increase, allowing judges to modulate the sanction so that it is most proportional and appropriate to the offence committed and the profile of the offender.

Terminologies

Alcoolémie (BAC)

La quantité d'alcool dans le sang. Cette concentration est exprimée en pour mille.

Base de données Mach

Base de données nationale utilisée par les parquets de police (Mammoth at Central Hosting).

Comportement observé vs comportement auto-rapporté

Le comportement observé est obtenu par des mesures comportementales où la prévalence ou la fréquence du comportement étudié est directement observée. Le comportement auto-rapporté provient d'enquêtes dans lesquelles les participants auto-rapportent (déclarent) un comportement déterminé.

CSI

Conduite sous influence. Dans le présent rapport, le terme CSI ne fait référence qu'à la conduite sous influence de l'alcool.

DI

Driver Improvement. Cours d'amélioration utilisés comme mesures alternatives éducatives pour les contrevenants de la circulation.

ESRA

E-survey of road users' attitudes : une enquête internationale en ligne qui sonde les attitudes et le comportement auto-rapporté par rapport à la sécurité routière, organisée dans 24 pays européens, notamment (pour plus de détails : www.esranet.eu).

EAD

Ethylotest anti-démarrage.

PI

Perception immédiate.

PTA

Peine de travail autonome.

PV

Procès-verbal.

Vignette

Scénario fictif décrivant une situation le plus souvent hypothétique à travers laquelle le chercheur invite le répondant à se plonger afin d'expliquer ce qu'il ferait face à cette situation. Dans le présent rapport, la vignette consiste en un procès-verbal simplifié statuant sur une infraction au code de la route commise en février 2021 et le profil du contrevenant.

1 Introduction

En abordant la question du processus de condamnation et de détermination des peines en matière de roulage, l'un des défis majeurs qui émerge consiste à déterminer les facteurs qui influencent le choix de la sanction. Parmi ces facteurs, il y a bien entendu les réglementations prévues par la Loi qui statuent sur les faits qualifiés de délictueux (et leur degré) et les sanctions qui en découlent. Mais quant aux facteurs « non-réglés », en particulier les facteurs relatifs au profil du contrevenant, il ressort qu'encore peu de recherches ont porté spécifiquement sur les cas des infractions de la route sanctionnées par les juges de police. Cette étude s'inscrit dès lors dans cette démarche et se concentrera sur le processus de décision du juge de police concernant la peine à imposer.

Afin de déterminer l'influence d'une série de facteurs sur le processus décisionnel des sanctions pour les infractions de roulage, la méthode des vignettes a été mise en œuvre. Les « vignettes » peuvent prendre diverses formes en fonction du terrain d'étude (procès-verbal, cas clinique, ...) et correspondent à des mises en situation le plus souvent hypothétiques dans lesquelles les répondants sont invités à se plonger avant de répondre à des questions ou d'explicitier leur position ou raisonnement face à cette situation. Les vignettes peuvent être vues comme un stimulus et une aide pour inciter les répondants à discuter librement de leurs réflexions. Elles permettent d'étendre la discussion plus loin que ne le permettrait un simple entretien semi-structuré ou un questionnaire en replongeant l'interlocuteur dans un vécu (Sampson & Johannessen, 2020). En outre, à travers la standardisation des situations hypothétiques, la méthode des vignettes permet d'observer les principaux aspects d'un processus décisionnel et de saisir l'influence de différentes variables sur ce processus décisionnel (Laumond, 2020).

Décliné en trois volets, ce rapport s'attèle dans un premier temps à développer dans le chapitre 2 les premiers éléments déterminant le processus de la peine en se basant sur une revue de la littérature et le cadre législatif. Ce chapitre dresse un bref état de lieux en matière de prévalences et d'infractions de deux comportements à risques que sont la conduite sous influence (CSI) et la vitesse excessive. Ensuite, la revue de la littérature permet de saisir les grands principes du processus de détermination de la peine, en examinant les fonctions de la condamnation, le pouvoir discrétionnaire et d'appréciation du juge, et les premiers facteurs non-réglés identifiés dans la littérature.

Le second volet discute le choix de la méthodologie pour déterminer les manières et les raisons qui amènent les juges de police belges à réagir à certains facteurs dans la détermination de la sanction. Il convient de répondre à cette question de manière expérimentale, en demandant aux juges de décider de la peine à imposer dans plusieurs vignettes (situations hypothétiques). Dans le cadre de cette étude, les vignettes correspondent à des procès-verbaux fictifs simplifiés relatant une infraction (soit de conduite sous influence de l'alcool, soit d'excès de vitesse en agglomération). Sur base de ces procès-verbaux fictifs, les intervenants (des juges de police) ont été invités à indiquer quelle sanction ils appliqueraient et les raisons de leur décision. Au sein des vignettes, différents facteurs ayant trait au profil du contrevenant ont été manipulés (âge, emploi, composition familiale...), ce qui permettra d'évaluer l'effet de ces facteurs sur la décision de la sanction. Afin de concevoir l'étude des vignettes de la meilleure façon possible pour les objectifs de la présente recherche, la littérature sur l'utilisation des vignettes est également examinée et discutée.

Les résultats de la méthode expérimentale des vignettes sont présentés dans le troisième volet de ce rapport, au chapitre 4. L'influence des facteurs manipulés est rapportée et décrite distinctement pour les vignettes concernant la CSI et les vignettes concernant l'excès de vitesse en agglomération. Ces résultats sont ensuite complétés des thématiques additionnelles qui sont apparues lors de l'analyse des entretiens et questionnaires.

2 Processus décisionnel et Sanctions encourues

2.1 Situation de la sécurité routière – Vitesse et Alcool au volant

Différents indicateurs peuvent être évalués pour établir un état des lieux de la sécurité routière en Belgique. Ces indicateurs ont trait à différents types de mesures et permettent de déterminer comment se situe un pays, par rapport à ses voisins, ou encore au cours des années, et d'identifier les comportements les plus problématiques sur la route. Les indicateurs les plus communément utilisés sont le risque de décès sur la route, les risques subjectifs ou objectifs de se faire prendre, la prévalence de comportements à risques observés ou auto-déclarés, le volume d'infractions constatées par la police, ou encore l'évaluation des mesures mises en œuvre à travers la politique criminelle pour sanctionner les comportements inadéquats.

Dans le cadre de cette étude, nous limiterons la comparaison à deux indicateurs¹ qui se révèlent pertinents afin de contextualiser la situation de la sécurité routière : les comportements observés et auto-déclarés, et le volume de contentieux constaté. Etant donné que ce sont les infractions pour vitesse excessive et de conduite sous influence d'alcool qui seront traités dans la recherche vignette, nous n'aborderons que ces deux comportements à risque dans la suite de cette étude. On entend par comportement à risques, tout comportement qui accroît le risque d'accident et sa gravité pour les usagers de la route (Schoeters, Daniels, & Wahl, 2018). Le choix de la vitesse excessive ou inadaptée et de la conduite sous influence de l'alcool s'explique, d'une part, par leur implication dans les causes d'accidents et leurs prévalences sur la route, et d'autre part, car qu'il s'agit de deux types d'infractions sanctionnés par un juge de police, en cas d'excès de vitesse grave ou de taux d'alcoolémie élevé. Par ailleurs, la vitesse et l'alcool au volant constituent deux comportements particulièrement problématique car ils sont malheureusement relativement acceptés socialement (voir pour plus de détails Schinkus, Meesmann, Delannoy, Wardenier, & Torfs, 2021), et qu'ils sont parmi les principales causes d'insécurité routière, de par leur implication dans les accidents mortels. Par exemple, rien que sur les autoroutes, il a été établi que la vitesse inadaptée ou trop élevée est incriminée dans 38% des accidents mortels, et la conduite sous influence de l'alcool a joué un rôle dans 11% des accidents mortels (Slootmans & Daniels, 2017).

2.1.1 Prévalences de comportements liés à la vitesse

En Belgique, la vitesse constitue le comportement à risque le plus fréquemment constaté sur la route avec plus de 4 millions d'infractions constatées en 2020. Les dernières mesures comportementales sur les routes, datant de 2015 (elles sont donc à interpréter avec prudence, les comportements et les mesures de sécurité routière évoluant avec le temps) établissaient que ce sont 36% des usagers qui roulent trop vite en agglomération sur routes limitées à 50km/h, 41% sur les routes limitées à 70 km/h, 57% hors agglomération sur les routes à 90 km/h à deux voies et 40% sur les routes à deux bandes limitées à 120 km/h (Schinkus & Schoeters, 2018; Temmerman, 2016). Ces prévalences d'excès de vitesse sont d'autant plus interpellantes que plus la vitesse est élevée, plus le risque d'accident est élevé, et plus la gravité de ces accidents grimpe (Van den berge & Pelssers, 2020). Il a été estimé qu'une réduction de 10% de la vitesse serait associée à une baisse de 31% des accidents mortels (Elvik, 2009 cité par Schinkus et al., 2021).

En termes de comportement rapporté, le tableau n'est pas plus glorieux : 62% des participants belges à l'enquête ESRA², menée en 2018, déclarent ne pas respecter les limitations de vitesse en agglomération, 72% hors agglomération et 68% sur autoroutes (nous sommes donc au-dessus des pourcentages observés en 2015 sur route). Par ailleurs, ce comportement dangereux lié à la vitesse est plus prépondérant chez les hommes que chez les femmes, quel que soit le régime de vitesse (Schinkus et al., 2021).

¹ Pour un état des lieux plus complet de la sécurité routière en Belgique, l'institut Vias a publié en 2021 un rapport procédant : Slootmans, F., Delannoy, S. & Van den Berghe, W. (2021). Situation de la sécurité routière en Belgique – Informations de base pour les États Généraux de la Sécurité Routière 2021, Bruxelles : Institut Vias.

² ESRA (E-survey of road users' attitudes) est une enquête internationale en ligne qui sonde les attitudes et le comportement auto-rapporté par rapport à la sécurité routière, organisée dans 24 pays européens, notamment (pour plus de détails : www.esranet.eu).

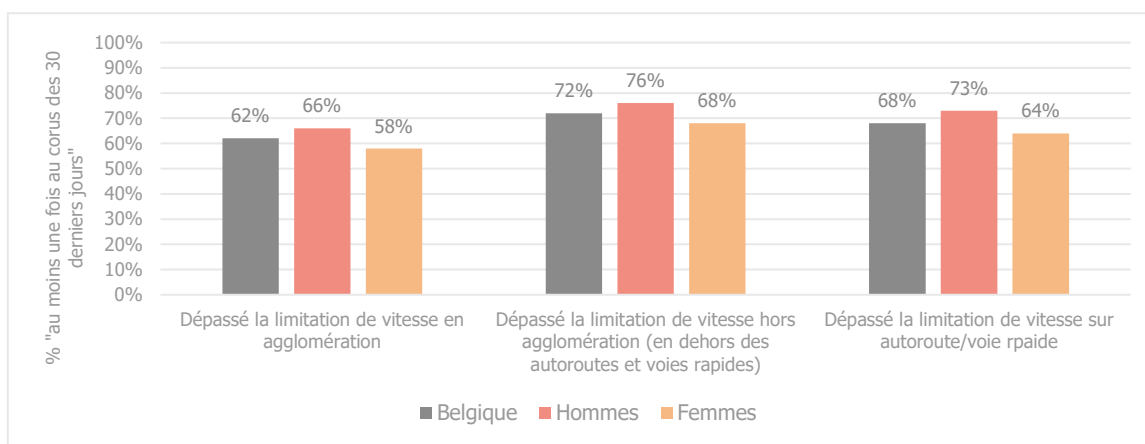


Figure 1. Prévalences autodéclarées des excès de vitesse en fonction du genre (2018).
Source : Schinckus et al. (2021).

2.1.2 Prévalences de comportements liés à la conduite sous influence d'alcool

La conduite sous influence de l'alcool est également l'une des principales causes d'insécurité routière en Belgique, notre pays étant malheureusement tristement réputé pour sa culture de l'alcool au volant (Schinckus et al., 2021). En 2018, 1,94 % des conducteurs belges testés au hasard en Belgique présentaient une alcoolémie (CAS) supérieure ou égale à la limitation légale de 0,5 g/l, et ce pourcentage monte jusqu'à près de 13% durant les contrôles de nuits de weekend et près de 11% les nuits de semaine (Brion, Meunier, & Silverans, 2019). Ces prévalences sont alarmantes, d'autant que le risque d'accident est 40% plus élevé pour les conducteurs au-dessus de la limite légale d'alcoolémie (Leskovšek et al., 2018 cité dans Brion et al., 2019) et que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a établi qu'un accident sur quatre est lié à l'alcool en Europe (OMS, 2017).

La dernière enquête ESRA menée en 2018 montre que ce sont 24% des automobilistes qui ont déclaré avoir pris, au moins une fois au cours des 30 derniers jours, le volant de leur voiture en étant peut-être au-delà de la limite légale d'alcoolémie pour pouvoir conduire, taux qui est largement supérieur à ceux relevé dans la précédente édition qui était environ de 12% (Schinckus et al., 2021).

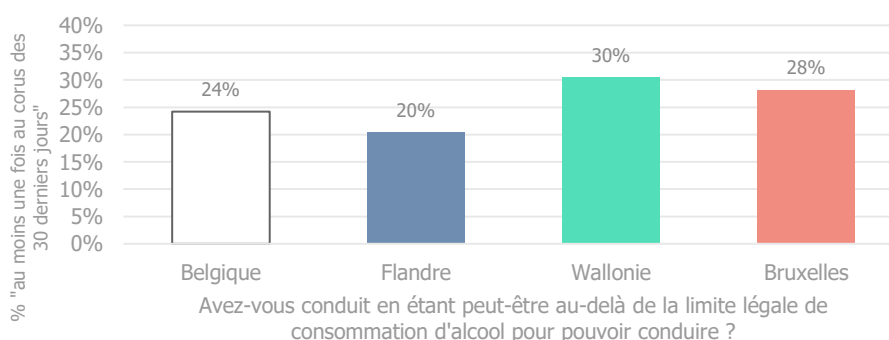


Figure 2. Prévalences autodéclarées de la conduite sous influence de l'alcool en fonction de la région (2018).
Source : Schinckus et al. (2021).

2.1.3 Prévalences en termes d'infractions

En 2020, ce ne sont pas moins de 5.355.827 infractions routières qui ont été commises et constatées par la police en Belgique (Police Fédérale³³). Et, il ne s'agit là que de la partie visible de l'iceberg car ces chiffres ne prennent en compte que les infractions constatées par la police, caméra ou autres systèmes de contrôle. Au sein de ce volume de contentieux, les infractions liées aux excès de vitesse et celles liées à la conduite sous influence d'alcool n'occupent pas la même proportion.

³³ https://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/statistieken_circulation/interactief/ (consulté le 8 mars 2022).

Les excès de vitesse représentent la plus grosse partie des infractions constatées, avec plus de 75% des infractions comptabilisées en 2020 (4.030.468), ceci pouvant s'expliquer par la stratégie de la politique des contrôles mise en œuvre en Belgique. Ce sont principalement des excès de vitesse de 0-10 km/h (2.261.449) et de 11-20 km/h (1.325.023) au-dessus de la limite qui sont commis. Tandis que les excès de vitesse de 30 km/h au-dessus de la limite représentent plus de 330.000 infractions. Les excès de vitesse sont constatés à l'aide de caméras fixes ou mobiles et depuis 2012, ce volume ne fait qu'augmenter, en particulier pour les excès de 0-10km/h et de 11-20 km/h au-dessus de la limite (83% des infractions en 2012 contre 88% en 2020). Globalement la hausse des infractions pour excès de vitesse peut s'expliquer par la présence et l'utilisation accrue de radars-tronçons⁴.



Figure 3. Evolution du nombre d'infractions liées à la vitesse (2011 à 2020).
Source : Police fédérale. Infographie : Institut Vias.

⁴ A noter que pour 2021, ce sont 7 nouvelles autoroutes wallonnes qui seront dotés de telles caméras : https://www.rtf.be/info/societe/detail_les-radars-troncons-flasheront-24h-24-sur-sept-autoroutes-belges-voici-leur-emplacement-sur-une-carte?id=10863857 (consulté le 25 octobre 2021).

Les infractions pour conduite sous influence de l'alcool arrivent relativement loin derrière les excès de vitesse, avec 31.065 cas détectés en 2020. Ce volume de contentieux reste globalement assez stable depuis 2011 bien qu'une diminution soit observée où le nombre de constatations pour CSI d'alcool sont passés de 51.879 cas en 2019 à 31.065 cas en 2020, diminution fortement liée à la pandémie de coronavirus dans le pays.

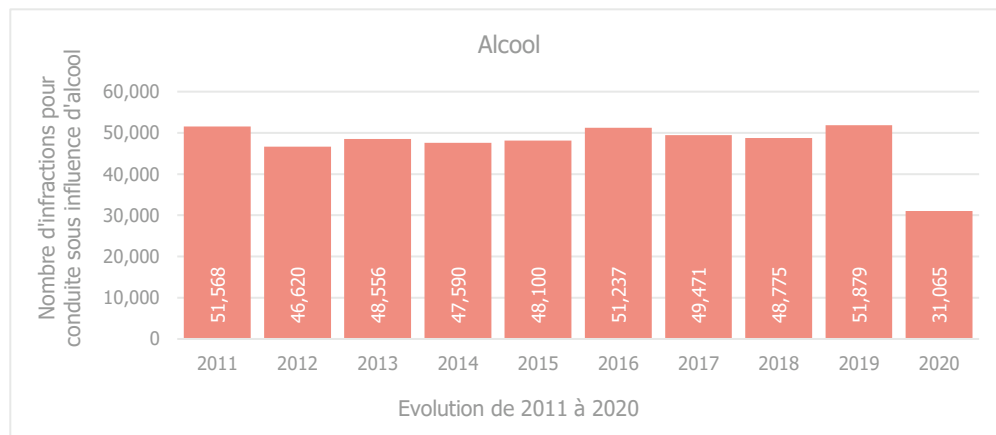


Figure 4. Evolution du nombre d'infractions pour conduite sous influence de l'alcool (2011 - 2020).

Source : Police fédérale. Infographie : Institut Vias

Quant à la dernière mesure de comportement dans le trafic, celle-ci a révélé que près de 1,94% des automobilistes interceptés se trouvaient sous influence d'alcool (c'est-à-dire qu'ils circulaient avec une alcoolémie supérieure à la limite légale de 0,22 mg d'alcool par litre d'air alvéolé expiré (AAE), pourcentage pondéré par le volume de trafic (Brion et al., 2019). Il est à noter que depuis 2014, la police et le parquet ont la possibilité de traiter certaines infractions liées à l'alcool via une perception immédiate (PI) qui n'implique généralement pas de procès-verbal. Cette possibilité s'applique aux résidents ayant leur domicile sur le territoire belge et une alcoolémie de maximum 1,2 pour mille et aux étrangers ayant une alcoolémie de maximum 1,5 pour mille. Dans le cas de réitération de conduite sous influence de l'alcool, le procureur peut référer vers le tribunal (Nieuwkamp & Sloomans, 2020). A titre indicatif, les sanctions relatives à la conduite sous influence de l'alcool et aux excès de vitesse sont reprises en annexe du présent rapport

2.2 Condamner et sanctionner – Chaîne décisionnelle et arsenal législatif

2.2.1 La chaîne décisionnelle

En matière d'infractions routières, la stratégie de la politique criminelle englobe un ensemble de moyens et mesures visant à influencer les usagers de la route afin que ceux-ci adoptent un comportement sûr sur la route. Cet objectif est visé à travers la mise en œuvre d'un plan d'action s'articulant autour de trois approches clés : la surveillance, la communication et la sensibilisation. Alors que la communication a pour objectif d'accroître le risque subjectif de se faire prendre, et la sensibilisation vise à informer les usagers de la route, la surveillance a trait quant à elle aux contrôles par les services de police et aux mesures en matière de poursuite et de sanction (Adriaensen, Kluppels, & Goldenbeld, 2015).

La surveillance inclut l'ensemble des moyens et mesures mis à disposition des trois acteurs de la politique criminelle en matière de sécurité routière. Le premier acteur est la police. Celle-ci assure les missions relatives à la circulation, en ce compris les contrôles et les missions d'éducation, de sensibilisation, de conseil et d'information (Adriaensen et al., 2015). En cas d'infraction constatée par la police, celle-ci sera traitée le plus souvent dans le cadre de la perception immédiate (PI). Dès paiement de cette perception, l'action publique s'éteint et le dossier est clos. Toutefois, en cas de non-paiement ou dans le cas d'infractions ne pouvant être réglée par une PI, la police transmettra le procès-verbal au parquet qui statuera sur la suite.

Le deuxième acteur, le Parquet (et l'ensemble de ses protagonistes), représente la société et en défend les intérêts. Il a pour missions de rechercher les infractions et de poursuivre, le cas échéant, leurs auteurs, que

ce soit à travers une médiation pénale, une probation prétorienne, une transaction, un classement sans suite ou encore une citation à comparaître. Cette dernière est requise dans le cas où les personnes n'ont pas rempli les conditions précédentes ou dans le cas d'infractions graves (4^e degré) et de délits (Kluppels, 2017). En cas de citation à comparaître, le parquet a la charge de la préparation du dossier, en y incluant les antécédents judiciaires si présents. L'ensemble du dossier avec argumentation de la preuve et proposition de peine est alors remis au tribunal de police. Le choix de la mesure décidé par le parquet est déterminé par le type d'infraction, les besoins et les spécificités de la circonscription administrative. Mais afin de canaliser les possibilités de choix de chaque parquet, le parquet général émet des directives qui abordent les modalités de règlement possibles et proposent des choix. En outre, à travers la concertation avec les zones de police, le Parquet a la possibilité d'orienter la stratégie de surveillance et de contrôles des infractions en définissant l'intensité et le choix de contrôles à effectuer (Adriaensen et al., 2015).

Le tribunal de police est quant à lui le dernier maillon de la chaîne décisionnelle de la surveillance et de la mise en œuvre de la stratégie de la politique criminelle. Lorsque les faits sont avérés et que l'instruction a été menée à terme, le tribunal procède à un choix de sanction parmi les moyens et mesures prévus par la loi. Pour toutes les peines et mesures déterminées par la Loi, le Code pénal en délimite également les valeurs minimales et maximales. Et toutes les peines peuvent être prononcées à titre effectif ou conditionnel (probation). Les possibilités de sanctions ou mesures pour l'alcool au volant et les vitesses sont décrits en annexe 1.

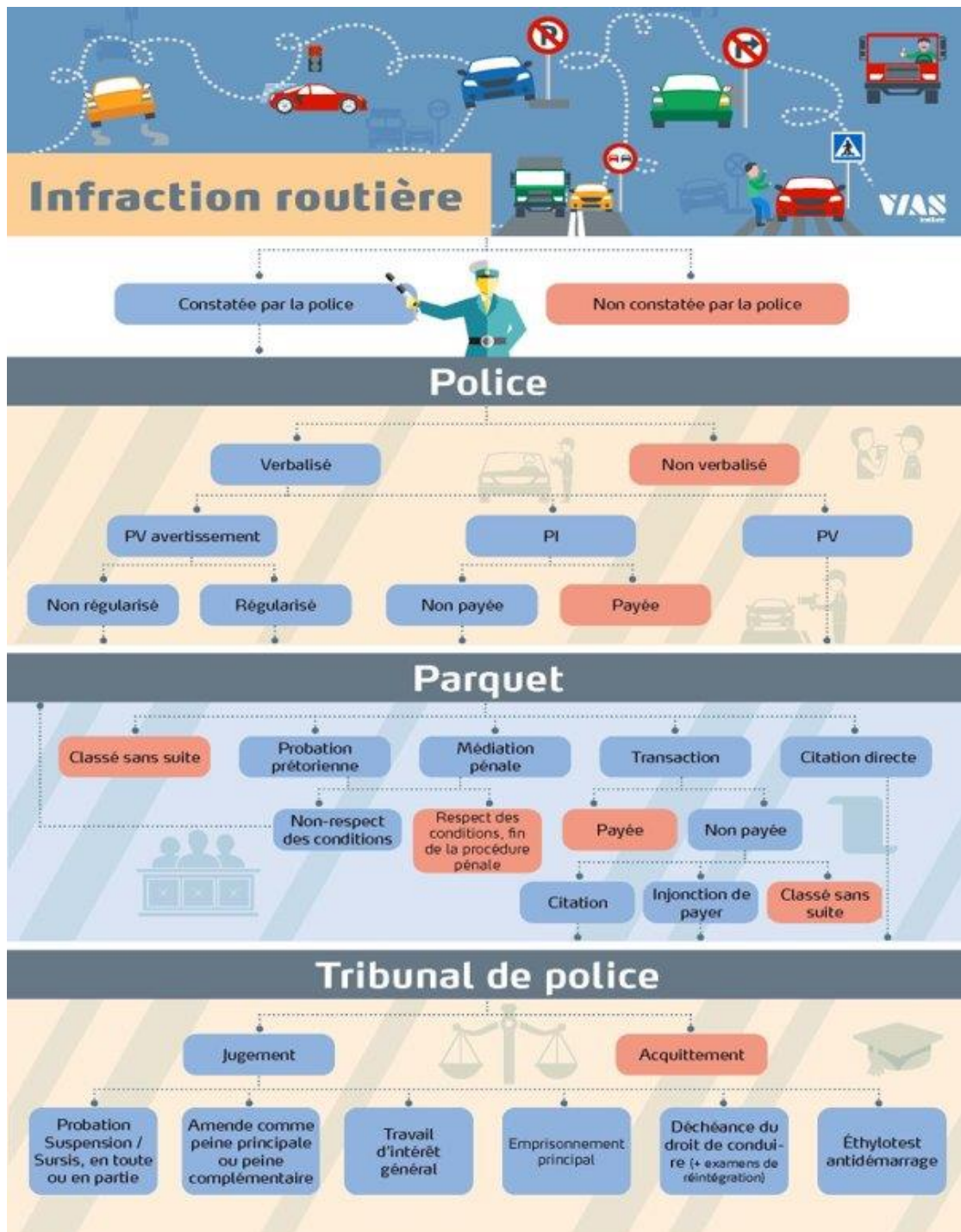


Figure 5. Schéma de la chaîne de politique criminelle.
Source : Institut vias, document interne.

2.2.2 Les fonctions de la condamnation

Afin de déterminer la peine à infliger à un individu condamné, il faut d'abord considérer les fonctions que la peine doit remplir⁵. Selon Tonry (2005), les objectifs essentiels de la condamnation sont de punir les criminels et de prévenir la criminalité. Bien que d'autres objectifs puissent également jouer un rôle, comme par exemple encourager les plaidoyers de culpabilité, la dissuasion et la punition peuvent être considérées comme les principaux objectifs de la condamnation. Krukkert (2018) mentionne en outre, entre autres, la réhabilitation, la resocialisation, la protection de la communauté ou le fait de rendre un auteur inoffensif.

L'une des fonctions clés de la condamnation est qu'elle doit avoir une fonction préventive pour dissuader les infractions ou les violations. La fonction préventive peut être générale ou spécifique (Krukkert, 2018). Dans le cas d'une fonction préventive générale, le délinquant potentiel doit être conscient du risque de sanction. Le contrevenant potentiel doit alors peser les avantages de commettre la violation par rapport au risque et à la sévérité de la punition potentielle (SWOV, 2013). L'objectif est alors que les risques de sanction l'emportent sur les avantages de commettre la violation, ce qui motive le délinquant potentiel à ne pas commettre la violation.

Une autre fonction est la dissuasion spécifique. Cette dissuasion est orientée vers l'auteur de l'infraction et vise à le dissuader de commettre d'autres violations, d'enrayer la récidive et la persistance de comportements déviants. Il a été démontré que la combinaison de la surveillance et de la sanction prévient la violation des règles et est bénéfique pour la sécurité routière (Goldenbeld et al., 2013). En outre, il n'est pas nécessairement vrai que la fonction de dissuasion est directement proportionnelle à la sévérité de la sanction en cas d'infraction au code de la route. Par exemple, on pense qu'une peine de 2 ans de prison a peu d'effet supplémentaire par rapport à une peine d'un an de prison, car une peine d'un an de prison est déjà vécue comme une punition sévère. En revanche, l'augmentation des amendes peut avoir un effet plus important, car l'augmentation relative est plus perceptible (Goldenbeld et al., 2013). Cependant, dans l'étude, Moffat et Poynton (2007) n'ont pas découvert que le montant de l'amende était significativement lié à la probabilité que l'individu commette une autre infraction au volant. En outre, ils n'ont pas non plus trouvé d'argument en faveur d'une déchéance de permis plus longue entraînant une réduction de la récidive⁶. L'effet de la punition sur la récidive dépend de la peur d'être puni, qui inclut intrinsèquement la peur d'être pris. Par conséquent, si la probabilité perçue d'être pris pour avoir commis une violation ou un délit est faible, l'effet de la sanction sera également limité. La probabilité subjective de se faire prendre est considérée comme le facteur le plus influent sur l'efficacité des réglementations (Goldenbeld, 1994).

Outre l'objectif de dissuasion et de punition, l'objectif de réhabilitation ou de resocialisation doit également être pris en compte dans la décision de condamnation. L'idée qui sous-tend ces objectifs est d'améliorer le comportement du délinquant dans la société. La resocialisation est rendue plus difficile lorsqu'une peine de prison est imposée, car elle éloigne littéralement le délinquant de la société. Par conséquent, les formes alternatives de sanction ont récemment gagné plus de soutien (Kluppels, 2017 ; Persiau, 2019). Limbourg (2016) a également constaté que les juges de police considéraient la resocialisation comme un facteur important lors de la détermination de la peine. Ils estimaient qu'un changement d'attitude du délinquant est nécessaire, ce qui est difficile à acquérir par une simple incarcération, malgré son effet dissuasif. En outre, les juges de police ont également estimé qu'il était difficile de modifier le comportement des délinquants habituels dans la circulation. Néanmoins, ils ont également exprimé l'espoir que l'imposition d'une courte peine d'emprisonnement puisse faire peur à l'auteur de l'infraction et l'amener à modifier son comportement à l'avenir (les effets d'une telle mesure n'ayant pas été évalués à la connaissance des auteurs du présent rapport).

De Keijser (2001) a également étudié la relation entre la justification et le but de la punition (ses fonctions) et la détermination de la peine chez les juges néerlandais. Cette recherche avait pour objectif d'examiner dans quelle mesure la pratique actuelle de la condamnation aux Pays-Bas est basée sur des principes (moraux) cohérents, directs et légitimes. Dans sa recherche, De Keijser a constaté que lorsque les juges recevaient des descriptions de cas identiques, il y avait très peu de consensus sur les fonctions de la condamnation qui étaient considérées comme importantes. En outre, il y avait de grandes divergences entre les peines spécifiées, et la peine imposée n'avait pas de relation cohérente avec les fonctions données à la condamnation. Par conséquent, on peut affirmer que, bien que les fonctions de la condamnation doivent être prises en compte

⁵ Nous remercions notre collègue Dr. Enide Maegherman, de l'Université de Maastricht (Pays-Bas), pour sa contribution à la création de la revue littéraire portant sur les fonctions de la condamnation, les peines encourues en cas d'infractions et la méthodologie des vignettes.

⁶ L'institut Vias a dressé en 2021 une revue de la littérature portant sur les effets des sanctions en termes de risque de récidive pour trois infractions : l'alcool au volant, la vitesse et la conduite sans permis de conduire (voir à ce sujet Delannoy, Silverans, & Nieuwkamp, 2021).

lors de l'imposition d'une peine, ce n'est pas toujours le cas dans la pratique. Par conséquent, l'importance de comprendre d'autres facteurs qui peuvent affecter la détermination de la peine apparaît évidente.

2.2.3 Marge d'appréciation et l'objectivation des faits

En matière de prononcé de la peine, le juge bénéficie d'une marge d'appréciation lui permettant d'individualiser la peine et de la situer entre les minima et maxima légaux. Le terme d'individualisation désigne la faculté de modulation de la peine par le juge selon la nature de l'infraction et les caractéristiques propres au contrevenant : « L'individualisation consisterait donc à adapter la peine au délinquant appréhendé en fonction de traits qui lui sont personnels » (Ben M'barek, 2019).

Ce principe enjoint les autorités judiciaires à personnaliser les modalités de la peine prononcée puis exécutée, car le juge est « le garant du respect des différentes finalités assignées à la peine à savoir sanctionner le condamné de manière à protéger la société, prévenir la récidive, mais également favoriser l'amendement, l'insertion ou la réinsertion du justiciable » (Dubourg, 2016). A travers ce principe, le juge a la liberté de tenir compte des circonstances atténuantes ou aggravantes et des caractéristiques personnelles du contrevenant pour déterminer la sévérité de la peine (et sa proportionnalité) et d'y accorder des mesures de sursis, de suspension du prononcé ou d'acquiescement. A noter que les circonstances atténuantes sont facultatives et strictement personnelles (Michiels & Jacques, 2015). En outre, l'individualisation de la peine ne se limite pas uniquement à la peine principale. Ce principe est également appliqué dans la modélisation de la peine accessoire accompagnant la peine principale.

Le juge a la possibilité de baser son jugement sur une diversité de paramètres qui sont mis à sa disposition dans le dossier cité à comparaître, ceux-ci donnent la *couleur* du dossier et incluent la nature et le degré de l'infraction, le procès-verbal relatant les circonstances de l'infraction, le casier judiciaire du prévenu et le devoir d'enquête. Lors de l'audience et de son instruction, de nouvelles couches vont permettre d'objectiver les faits. Le juge, s'il le désire, pourra dès lors personnaliser la peine pour que celle-ci soit proportionnelle aux faits et supportable pour le prévenu.

2.2.3.1 Décisions en matière de condamnation

En ne se basant que sur les faits inclus dans l'accusation (Stevens et al., 2016), le juge peut décider de différentes peines, à savoir des peines principales et des peines complémentaires. Le juge peut imposer des peines principales de trois catégories : amendes, peine privative de liberté ou travaux d'intérêt général (Service Public Fédéral Justice, s.d.). La personne condamnée peut également se voir infliger des peines supplémentaires, notamment le retrait de son permis de conduire ou la perte de certains droits (Informatie Vlaanderen, s.d.).

On pense que la détermination de la peine dépend fortement des connaissances et de l'expérience du décideur (Monsieurs et al., 2011). Tout comme le juge de police belge dispose d'une grande liberté pour déterminer les preuves sur lesquelles fonder sa décision, il dispose également d'un large pouvoir d'appréciation pour décider de la sanction à imposer aux personnes qu'il déclare coupables (Jureca, s.d.). La décision de la punition ou de la sanction à imposer à quelqu'un est soumise à quelques règles juridiques, telles que la peine minimale et maximale qui peut être imposée. Ainsi, en décidant de la sanction, le juge doit s'assurer de la légalité de la peine. Le principe de légalité marque également l'une des rares limites du pouvoir discrétionnaire du juge dans la détermination de la peine (Van den Wyngaert, 2014).

La deuxième exigence en matière de détermination de la peine concerne le principe de proportionnalité. La sanction doit être proportionnelle à la gravité du crime. Les peines imposées ne peuvent pas être plus sévères que nécessaire. Selon De Keijser (2001), la réponse à la question de savoir quelle punition est justifiée et appropriée peut avoir diverses conséquences sur la personne qui est punie, la manière dont elle est punie, le rôle de la victime, ainsi que le contenu et la sévérité de la peine. En outre, il a fait valoir que l'imposition d'une peine est une pratique moralement problématique, car elle implique d'infliger une souffrance ou un chagrin, directement ou indirectement. Par conséquent, il est nécessaire de justifier moralement l'imposition d'une peine (De Keijser, 2001).

La peine devrait également être cohérente entre les différents crimes. Une étude précédente a examiné la décision sur la détermination de la peine chez les magistrats belges par rapport à la nécessité perçue de lignes directrices sur la détermination de la peine afin de réduire la disparité entre les peines (Monsieurs et al., 2011). Une enquête examinant ce sujet a été remplie par 272 magistrats, y compris des juges au tribunal de première instance ainsi que dans les cours d'appel, et des procureurs. La grande majorité des personnes interrogées

dans le cadre de cette étude ont déclaré qu'elles tenaient toujours ou souvent compte de la manière dont elles avaient décidé précédemment dans des affaires similaires. Par conséquent, l'expérience du juge dans des affaires similaires semble être un facteur important. En revanche, les décisions des collègues sont considérées comme moins influentes par les juges. En ce qui concerne la cohérence des décisions de condamnation, un peu plus de la moitié des juges ont répondu qu'un traitement unique dans les affaires est justifié par certaines différences au sein de l'affaire, alors que d'autres différences appellent un traitement égal dans la condamnation. Les magistrats ont précisé que les différences qui appellent un traitement unique de l'affaire sont par exemple la personnalité du délinquant, son casier judiciaire et son sens des responsabilités, l'impact sur la victime et la nature des preuves. Les facteurs qui exigeraient un traitement égal comprennent la nature du crime, les dommages, l'âge, la race et le sexe du délinquant. La plupart des répondants sont en faveur de la cohérence dans la détermination des peines.

2.2.3.2 Facteurs juridiques

Pour déterminer la sanction à donner au défendeur, le juge ne peut mobiliser que les faits qui sont reprochés au prévenu (Stevens et al., 2016). Dans le cadre de l'accusation, les faits de l'événement sont qualifiés en une violation. Il n'est pas nécessaire que tous les éléments de la violation spécifique soient mentionnés dans l'accusation contre le défendeur (Stevens et al., 2016). Les faits doivent être qualifiés en termes de violations au cours de la procédure d'enquête. Ainsi, les faits dans l'accusation peuvent être requalifiés jusqu'au délibéré, ce qui signifie que l'accusation peut être adaptée jusqu'au délibéré. Le juge a toujours le devoir de vérifier la qualification. Le juge a également un large pouvoir d'appréciation pour modifier la formulation de l'accusation, tant que les faits de l'affaire restent les mêmes, et que les droits de la défense sont respectés (Stevens et al., 2016). Le juge de police est alors lié par l'accusation dans la violation qu'il peut considérer comme prouvée, et par la suite, la peine qu'il peut imposer. Selon les conclusions du Limbourg (2016), plusieurs infractions peuvent également être combinées sous une seule accusation, et un défendeur peut également faire face à plusieurs accusations.

D'après la littérature mentionnée ci-dessus, il apparaît que le juge dispose d'un pouvoir discrétionnaire pour la décision sur la peine. La détermination de la peine doit remplir plusieurs fonctions et il n'existe pas de réglementation légale sur les fonctions qu'elle doit remplir pour être considérée comme une bonne décision. En outre, l'analyse documentaire montre que plusieurs facteurs, au-delà de ceux qui sont réglementés par la loi, peuvent affecter la décision de condamnation. Peu de recherches ont été menées sur l'application des réglementations légales existantes en matière de détermination de la peine. Par conséquent, il est primordial d'étudier les facteurs qui affectent la détermination de la peine par les juges de police dans la pratique. Il est suggéré que l'étude actuelle se concentre également sur l'impact des facteurs qui ne sont pas stipulés par la loi, car ceux qui sont réglementés par la loi sont peu susceptibles de pouvoir expliquer toutes les divergences dans les décisions de condamnation.

2.2.3.3 Au-delà des facteurs juridiques

En plus des facteurs légaux décrits ci-dessus, tels que les objectifs de la condamnation et les peines qui peuvent légalement être prononcées, plusieurs autres facteurs peuvent affecter les décisions de condamnation. Il s'agit notamment de facteurs qui ne sont pas légalement réglementés dans le cadre de la détermination de la peine, mais qui peuvent néanmoins influencer le juge.

Parmi les facteurs épinglés par la littérature, nous trouvons : l'âge, le genre, la position sociale et la personne du juge.

Genre

Le sexe est l'un des facteurs susceptibles d'affecter la détermination de la peine. Des recherches antérieures ont montré que les femmes accusées reçoivent des peines plus clémentes que les hommes. En outre, certains facteurs influent différemment sur la détermination de la peine pour les femmes que pour les hommes. Il s'agit notamment des antécédents criminels, qui ont un impact plus important sur l'imposition d'une incarcération pour les femmes que pour les hommes (Doerner & Demuth, 2014). Dans une analyse de dossiers, Limbourg (2016) a constaté que la majorité des infractions routières étaient commises par des hommes. Sur la base d'entretiens avec des juges de police, il a été déterminé que le sexe de l'individu n'avait pas d'impact sur la peine qu'il recevait, bien que ce soit le cas lorsqu'il est combiné avec l'attitude du défendeur et le type d'infraction. Ces résultats diffèrent de ceux d'autres recherches et pourraient s'expliquer par la différence entre les infractions au code de la route et les autres crimes. Selon les conclusions de Monsieurs et al. (2011), le sexe est également l'un des facteurs qui devraient favoriser la cohérence des peines. Malgré la pertinence de

ce facteur, il a été décidé de ne pas évaluer l'incidence du genre sur la décision de condamnation des juges de police dans la présente étude.

Âge

L'âge du défendeur est un autre facteur susceptible d'affecter la peine prononcée. L'âge est souvent contrôlé lors de l'étude des décisions, mais il est rarement au centre de la recherche (Koons- Witt et al., 2014). Steffensmeier et al. (1995) ont constaté que les délinquants âgés de 21 à 25 ans recevaient la peine la plus sévère. Cependant, dans leur méta-analyse sur l'imposition de la durée des peines, Wu et Spohn (2009) n'ont trouvé aucun effet de l'âge du délinquant sur la durée de la peine de prison. Pour les infractions devant le juge de police, certaines réglementations concernant l'âge existent également. Par exemple, si le juge condamne un conducteur qui a un permis depuis moins de deux ans à perdre le droit de conduire, alors le recouvrement du droit de conduire est subordonné à la réussite de l'examen théorique ou pratique de conduite (Art 38 §5). La peine imposée peut donc différer selon l'expérience de conduite, qui est probablement corrélée à l'âge du conducteur. Selon l'analyse des dossiers réalisée par Limbourg (2016), la majorité des personnes qui sont accusées d'une infraction routière ont entre 18 et 30 ans. D'après les juges de police interrogés par Limbourg (2016), l'âge n'a pas d'incidence sur le prononcé des peines. Cependant, l'âge semble interagir avec les condamnations antérieures pour déterminer la peine. Ainsi, un jeune conducteur sans condamnation antérieure aura moins d'effet sur la détermination de la peine qu'un conducteur plus âgé sans condamnation antérieure.

Situation sociale

La situation financière précaire (et par conséquent, la situation socio-économique) constitue également un autre facteur pouvant entrer en considération dans le choix de la sanction. Alors qu'il était facultatif jusqu'en 2005, l'élément relatif au statut social du contrevenant doit être pris en compte lors de l'imposition de l'amende, tel que stipulé dans l'article 195 du Code d'Instruction Criminelle, « (...) Il [le juge] justifie en outre le degré de chacune des peines ou mesures prononcées. [Lorsqu'il condamne à une peine d'amende, [il tient compte], pour la détermination de son montant, des éléments invoqués par le prévenu eu égard à sa situation sociale. ». C'est au défendeur de fournir les éléments justifiant de sa situation sociale. Les recherches montrent que lorsque seule une amende est imposée, c'est la situation financière qui joue un rôle (Limbourg, 2016). Toutefois, d'autres facteurs fournissent « indirectement » des indications sur la situation financière précaire du contrevenant, tel que le fait que le prévenu soit sans emploi ou occupe une certaine fonction professionnelle. Par ailleurs, la situation sociale aurait également une influence sur le type de sanction donnée, où le choix de la peine serait déterminé par son coût social ou sa « supportabilité » financière et sociale (Vanhamme & Beyens, 2007).

Personne du juge

La personne du juge qui décide de la peine peut également avoir un impact sur le processus de décision. Les études sur l'influence des caractéristiques individuelles du juge sur la décision de condamnation se sont d'abord concentrées sur la race et le sexe, puis ont commencé à inclure l'âge, l'expérience et l'état civil du juge (Johnson, 2006). Dans ces recherches, qui datent désormais d'un certain temps, on a constaté que certains de ces facteurs avaient une incidence sur la détermination de la peine, même si les résultats de certaines études se contredisaient. Dans des recherches plus récentes, Johnson (2006) a constaté que les juges plus âgés étaient moins susceptibles d'incarcérer les défendeurs condamnés. Dans une enquête menée auprès de juges de droit pénal aux Pays-Bas, il a été déterminé que la façon dont le juge perçoit son propre rôle peut également affecter le processus décisionnel (Maegherman, 2020).

2.3 Les peines encourues par les contrevenants de la route

2.3.1 Degré d'infractions et peines encourues

Les peines imposées sont contrôlées par l'éventail des peines minimales et maximales stipulées par la loi. Les peines minimales et maximales qui peuvent être prononcées sont décrites dans la loi sur la circulation routière, selon quatre degrés possibles, certaines infractions n'étant pas catégorisées par degré et faisant l'objet de mesures spécifiques, telles que la conduite sous influence d'alcool (Titre IV, Chapitre 5 de la loi du 16 mars 1968 sur la sécurité routière). Les sanctions relatives aux excès de vitesse et à la conduite sous influence d'alcool, les deux infractions testées dans la méthode des vignettes (développée en chapitre 3), sont présentées en annexe 1 du présent rapport.

Le code de la route prévoit des peines pour l'ensemble de infractions réparties en quatre catégories, ainsi que pour les infractions exclues de ces catégories et relatives aux infractions au règlement, au permis de conduire, au délit de fuite et à la conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues ou de médicaments. La catégorisation des infractions est répartie en quatre degrés : les infractions qui mettent indirectement en danger la sécurité des personnes (2^e degré), les infractions qui mettent directement en danger la sécurité des personnes (3^e degré) et les infractions qui mènent presque irrémédiablement à des dommages physiques (4^e degré). Les infractions de 1^{er} degré enfin sont celles considérées comme gênantes ou discourtoises et qui n'appartiennent pas aux catégories définies précédemment (www.police.be⁷). Les sanctions relatives aux excès de vitesse et à la conduite sous influence d'alcool, les deux infractions testées dans la méthode des vignettes (développée en chapitre 3), sont présentées en annexe 1 du présent rapport. Le document disponible pour la loi sur la circulation routière indique que les montants indiqués dans ce document et les tableaux de l'annexe 1 doivent être multipliés par 8 (ce sont les décimes additionnels).

Au Titre IV, chapitre 2, article 29, paragraphe 1, de la loi du 16 mars 1968 sur la circulation routière, il est stipulé que le non-respect des règles découlant de la loi, qui menace directement la sécurité d'une personne et dans lequel un accident entraîne presque inévitablement des dommages corporels, ainsi que les infractions consistant à ignorer l'ordre d'arrêt d'une personne autorisée, sont considérés comme des infractions au quatrième degré. L'amende possible est de 40 à 500€. En outre, l'accusé peut également perdre le droit de conduire un véhicule pendant au moins 8 jours et au plus 5 ans. Si la sentence comprend cette dernière peine, le juge doit motiver, de manière précise mais succincte, les raisons pour lesquelles cette peine a été choisie, et doit justifier la durée de la sanction (art. 163). Un exemple d'infraction à ce degré serait de franchir un passage à niveau lorsque les barrières sont fermées, ou d'inciter un conducteur à rouler excessivement vite.

Art. 29. §1^{er} de la loi du 16 mars 1968 sur la circulation routière :

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, désigner en tant que telles comme infractions du quatrième degré les infractions aux règlements pris en exécution des présentes lois coordonnées qui mettent directement en danger la sécurité des personnes et qui sont de nature à mener presque irrémédiablement à des dommages physiques lors d'un accident et les infractions qui consistent à négliger une injonction d'arrêt d'un agent qualifié. Ces infractions sont punies d'une amende de 40 euros à 500 euros et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus. Lorsque le juge ne prononce pas la déchéance de conduire, il motive cette décision.

Les infractions du troisième degré comprennent celles qui mettent directement en danger la sécurité des personnes et celles qui constituent l'ignorance des ordres d'une personne autorisée. Ces dernières peuvent être punies d'une amende de 30 à 500€. Les infractions du troisième degré comprennent le fait d'ignorer un feu rouge ou de franchir une ligne continue. Les infractions qui mettent indirectement en danger la sécurité des personnes, celles qui constituent l'utilisation illégale des parkings pour handicapés, ainsi que les comportements relatifs à l'enregistrement qui permettent d'éviter les poursuites, relèvent du deuxième degré et peuvent être sanctionnées par une amende de 20 à 250€. La non-utilisation de la ceinture est un exemple d'infraction au deuxième degré. Les autres infractions au règlement sont classées dans la catégorie des

⁷ <https://www.police.be/5299/actualites/infractions-au-code-de-la-route-du-1er-au-4eme-degre-criteres-et-sanctions> (consulté le 08 février 2022).

infractions de premier degré et sont passibles d'une amende de 10 à 250€, à multiplier à nouveau par 8. Ainsi, chaque infraction est assortie d'une série de sanctions pouvant être imposées. Il convient également de noter que la perte du droit de conduire un véhicule ne peut pas être prononcée de manière isolée et ne peut donc pas agir comme une peine principale (Persiau, 2019).

Pour les infractions du quatrième degré, parallèlement aux amendes financières (qui occupent une place dominante dans les sanctions infligées), les juges ont également la possibilité de sanctionner les contrevenants de la route d'une peine de travail autonome (PTA) ou d'une peine d'emprisonnement (ces dernières n'étant appliquées que pour des cas définis). Une peine de travail à titre de peine principale peut être prononcée lorsqu'un fait est de nature à entraîner une peine de police ou une peine correctionnelle (c'est-à-dire en principe un maximum de cinq ans de privation de liberté)⁸ et celle-ci sera de minimum 20 heures et de maximum 300 heures. Cette peine ne peut être prononcée que si le prévenu s'est présenté ou a été représenté à l'audience et qu'il a donné son accord en personne ou par l'intermédiaire de l'avocat qui le représente. Cette peine est obligatoirement assortie d'une peine de substitution (peine de prison ou amende) dans le cas où elle ne peut être respectée. La durée de la peine de travail autonome et les modalités de la peine de substitution dépendent de la gravité du délit, entre autres (SPF Justice, s.d.).

La conduite sous influence d'alcool n'est pas catégorisée dans l'un des quatre degrés d'infraction et fait l'objet de mesures spécifiques reprises dans le Chapitre 5 « Imprégnation alcoolique et ivresse », article 34 à 37/1 du code de la route. Différents paliers de taux d'alcoolémie ont été établis, chacun assortis de niveaux de sanctions. Un contrevenant contrôlé avec un taux de 0,22 à 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré (0,5 – 0,8 g/l) s'expose à une amende de 25€ à 500€. Alors qu'un taux d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré (0,8 g/l) sera puni d'une amende allant de 200€ à 2.000€. L'état d'ivresse⁹ est également sanctionné par des mesures distinctes exposant le contrevenant à une amende allant 200€ à 2.000€ et à une déchéance du droit de conduire d'un mois à cinq ans. La durée de la déchéance est stipulée par le juge au moment de la condamnation. Les sanctions relatives à la conduite sous influence d'alcool sont reprises en annexe 1 du présent rapport.

Depuis le 1^{er} juillet 2018¹⁰, l'arsenal législatif a également été adapté au sujet de l'application des éthylotests anti-démarrage et les juges ont l'obligation d'imposer l'éthylotest anti-démarrage pour une période d'un à trois ans ou même à vie, aux conducteurs :

- qui ont été contrôlés avec un taux d'alcool dans le sang de plus de 1,8 ‰, qu'ils soient récidivistes ou non (article 37/1 de la loi de la circulation routière et arrêtés royaux du 26 novembre 2010).
- récidivistes qui ont déjà été condamnés avec un taux d'alcool d'au moins 1,2 pour mille au cours des 3 dernières années.

Cependant, le juge pourra déroger à cette obligation moyennant une motivation contraire. Pour les autres infractions en matière d'alcool, le juge conservera la possibilité (sans être obligé) de condamner à l'éthylotest anti-démarrage. Le prévenu condamné à installer un éthylotest anti-démarrage doit payer lui-même les frais (qui revient à environ 3.500€¹¹ pour un an). Toutefois, le juge a la possibilité de déduire ces frais de l'amende, totalement ou en partie (jusqu'à 1 € au minimum).

En cas de dépendance à l'alcool, c'est-à-dire que la personne n'est plus apte à conduire, le juge ne peut pas imposer d'éthylotest antidémarrage mais bien une déchéance du droit de conduire en raison d'une incapacité physique ou psychique (art. 42 de la Loi de la circulation routière). Dans ce cas, la personne déchue ne peut demander une révision qu'après au moins six mois.

En termes de condamnation pour une infraction relevant des compétences du tribunal de police, le juge attribue une peine principale (amende, peine d'emprisonnement ou peine de travail) et une peine accessoire peut également être prononcée conjointement à la peine principale. La peine accessoire vise à pouvoir adopter une réaction la plus adaptée possible à l'encontre du contrevenant (Adriaensen et al., 2015). Les peines

⁸ Avec des exceptions clairement établies. Pour plus d'informations à ce sujet, voir : SPF Justice ([https://www.om-mp.be/om_mp/files/en-savoir-plus/brochures/FR/9-La peine de travail autonome.pdf](https://www.om-mp.be/om_mp/files/en-savoir-plus/brochures/FR/9-La%20peine%20de%20travail%20autonome.pdf)).

⁹ « L'état d'ivresse peut être défini comme la condition dans laquelle quelqu'un se retrouve, en ayant bu de l'alcool ou pris d'autres substances, ayant pour conséquence que les actes de cette personne sont incohérents, non conventionnels et irrationnels et mènent à la constatation que il ou elle a perdu le contrôle durable de ses actes. » ([Intolaw.be](https://www.intolaw.be/)).

¹⁰ <https://news.belgium.be/fr/lethylotest-anti-demarrage-des-peines-plus-severes-des-le-1er-juillet-2018> (consulté le 18 novembre 2021)

¹¹ Pour un calcul plus précis des coûts liés à l'éthylotest anti-démarrage : <file:///C:/Users/shirley.delannoy/Downloads/2019-aperçu-des-prix-du-contrat-éthylotest-antidémarrage.pdf>

accessoires sont principalement la déchéance du permis de conduire et la confiscation ou l'immobilisation du véhicule comme mesure de sûreté.

En outre, le juge peut assortir la peine soit d'un sursis partiel ou total qui peut être probatoire, à savoir conditionnée par le respect de certaines modalités (par exemple : le suivi d'une formation spécifique) ; soit suspendre son jugement, totalement ou partiellement, ce qui correspond donc à une suspension simple ou à une suspension probatoire s'accompagnant d'un délai d'épreuve d'un à cinq ans (en cas de commission de nouvelles infractions dans le délai prononcé, la suspension du prononcé pourra être révoquée). La suspension du prononcé est une mesure d'individualisation de la peine qui tend à réduire les inconvénients – tels les risques de stigmatisation et de déclassement – qui s'attachent au prononcé d'une condamnation et vise à stimuler l'amendement (Michiels & Jacques, 2015). Et finalement, le juge a bien entendu la possibilité d'acquitter le contrevenant.

2.3.2 Loi d'aggravation

La loi du 9 mars 2014 a modifié en profondeur l'approche adoptée pour identifier et sanctionner les auteurs d'infractions récidivistes. Concrètement, cette loi constitue un changement important dans l'appréhension de la notion de récidive et dans l'arsenal répressif de la sécurité routière. Tout d'abord, la nouvelle législation augmente le risque d'être considéré comme récidiviste puisqu'auparavant, seule la répétition d'une même infraction pouvait être prise en considération pour l'application de la récidive. La nouvelle législation considère une personne comme récidiviste si elle a commis une combinaison des infractions les plus graves au cours d'une période de trois ans (SPF Mobilité et Transports¹²; Pelssers, 2017).

Ces infractions les plus graves au code de la route sont :

- Infractions du quatrième degré au Code de la Route
- Excès de vitesse graves avec retrait de permis obligatoire
- Conduite sans être titulaire d'un permis de conduire, sans être médicalement apte ou après un retrait immédiat du permis de conduire
- Délit de fuite avec dommages exclusivement matériels et délit de fuite avec morts ou blessés
- Conduite sous l'emprise grave d'alcool
- Ivresse ou état apparenté
- Confier un véhicule à une personne ivre ou inciter une personne ivre à conduire un véhicule
- Conduite sous l'emprise de drogues
- Conduite en dépit d'une déchéance ou sans avoir réussi les examens de réintégration
- Utilisation d'un détecteur de radar ou de tout autre moyen pouvant servir à empêcher ou compliquer la constatation d'infractions

Ensuite, outre d'être plus rapidement considérés comme récidivistes, les infractionnistes-récidivistes sont également plus sévèrement punis. Une personne qui commet un délit grave dans les trois ans, après une précédente condamnation, sera déchue de son permis de conduire pendant minimum trois mois. Dans le cas de deux nouveaux délits dans les trois ans suivant une première condamnation, ceux-ci entraîneront minimum six mois de déchéance du permis de conduire. Et si trois nouveaux délits sont commis dans les trois ans, cela s'accompagnera d'une interdiction de conduire pendant neuf mois. À chaque récidive, la réhabilitation du droit de conduire est assortie de quatre examens de réintégration : un examen théorique et pratique, ainsi qu'un examen médical et psychologique. Si le récidiviste ne réussit pas ces examens, il ne peut être réhabilité dans son droit à conduire (SPF Mobilité et Transports; Pelssers, 2017).

¹² https://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/legislation_et_reglementation/recidive

Tableau 1. Mesures et sanctions en cas de récidive.
(Source : Code de la route, SPF Mobilité et Transports, 2020).

Nouvelle(s) infraction(s)	Durée de la déchéance du droit de conduire	Examens de réintégration obligatoires	Amendes
Si une nouvelle infraction dans les trois ans	minimum trois mois	+ examen théorique et pratique + examen médical et psychologique	Oui
Si deux nouvelles infractions dans les trois ans	minimum six mois	+ examen théorique et pratique + examen médical et psychologique	Oui
Si trois nouvelles infractions dans les trois ans	minimum neuf mois	+ examen théorique et pratique + examen médical et psychologique	Oui

3 Méthodologie

3.1 Etude de cas standardisés – Vignettes

Afin d'étudier la prise de décision juridique, plusieurs méthodologies peuvent être choisies. Cependant, au lancement de cette étude, deux inconnues subsistaient : les praticiens allaient-ils être volontaires pour y participer et comment pouvions-nous nous assurer de leur participation ? Car il convient de noter que les praticiens ne participent pas de la même manière que la population générale ou que les étudiants aux études expérimentales et qu'en outre, leur participation est même plutôt rare. Cela peut s'expliquer par le fait que les praticiens ne sont pas toujours ouverts à la participation à la recherche, ce qui rend souvent difficile l'obtention d'un échantillon de taille suffisante pour les plans expérimentaux (Maegherman, 2020). Bien que les praticiens puissent avoir des raisons tout à fait valables de ne pas prendre part à une recherche expérimentale, comme des contraintes de temps, cela limite toutefois les méthodes de recherche possibles qui peuvent être utilisées.

A la suite de ce questionnement, une première méthodologie envisagée est l'étude des dossiers de cas (Bieneck, 2009). Ainsi, les dossiers qui correspondent à un certain paramètre (par exemple, pour une région, une période ou un crime particulier) peuvent être analysés afin d'identifier ou d'élucider les facteurs qui affectent la décision. La recherche utilisant des dossiers de cas existants peut être décrite comme observationnelle et descriptive, car elle ne comprend pas de manipulation expérimentale. Elle peut néanmoins fournir des informations très précieuses, et peut être considérée comme une méthodologie pertinente pour déterminer les facteurs à tester dans l'approche des vignettes. Par exemple, l'analyse des dossiers de cas de Limbourg (2016) a fourni un aperçu des facteurs qui affectent la prise de décision par le juge de police en Flandre orientale.

L'utilisation de vignettes (ou de scénarii) est un autre moyen d'étudier la prise de décision juridique. Pour les phénomènes difficiles à appréhender, que ce soit par leur nature sensible (portant sur des sujets délicats) ou leur nature complexe (faisant intervenir des facteurs interdépendants dans la prise de décision), l'utilisation de vignettes montre un plus grand potentiel que l'analyse des dossiers de cas, car elles s'avèrent particulièrement adéquates pour donner la possibilité au répondant de donner du sens à la situation par lui-même et d'explorer la complexité du phénomène (Gueroui, 2016). Elles servent de stimulus et elles invitent le répondant à partager d'une manière spontanée ses impressions et pensées (Sampson & Johannessen, 2020) en indiquant les tenants et aboutissants du sens donné à la situation (dans le cas de cette étude, les raisons qui amènent au choix de la sanction en réponse à l'infraction commise).

Une dernière méthode fut également investiguée, cette méthode consiste à interroger les décideurs juridiques. Selon Bieneck (2009), on utilise généralement un entretien semi-standardisé, basé sur des variables jugées influentes selon la théorie existante. Cette méthode fournit de nombreuses informations qualitatives, mais elle présente la limite inhérente de l'autodéclaration, et peut donc donner lieu à des réponses socialement désirables. En outre, cette méthode prend beaucoup de temps et nécessite un investissement en temps considérable de la part des praticiens. La méthode des vignette combinée à une méthode de collecte basée sur des entretiens fut mise en œuvre dans la présente recherche, et cette approche est discutée plus en profondeur dans la section suivante.

3.1.1 Recherche par vignettes – aspects méthodologiques

Pour analyser le processus de détermination d'une sanction, la méthode des vignettes constitue une approche méthodologique prometteuse car elle permet de partir d'une situation hypothétique pour inviter les intervenants à indiquer ce qu'ils feraient dans la réalité. Les vignettes ou scénarii sont un type de matériel pouvant prendre diverses formes dépendamment du terrain d'étude. Les vignettes prennent le plus communément une forme textuelle et peuvent consister en de brefs messages-guides ou des récits étendus et détaillés (Hughes et Huby, 2002), ou encore elles peuvent prendre la forme d'un procès-verbal fictif (tel que dans le cadre de cette étude). Pour d'autres terrains, elles peuvent consister en une vidéo, une image ou toute autre forme de stimulus auquel l'acteur est amené à répondre (Gueroui, 2016).

Du point de vue du processus cognitifs, Atzmüller et Steiner (2010) ont fait valoir qu'en combinant les méthodes traditionnelles de recherche par enquête et les expériences de vignettes, la recherche peut conserver les atouts de validité externe et interne de chacune de ces méthodes. Selon eux, les enquêtes ont une validité externe élevée, en raison de la possibilité qu'elles offrent d'inclure des mesures multivariées et multivalentes. En outre, on peut également considérer qu'elles ont un bon degré de représentativité.

Cependant, la nature passive de l'obtention d'informations par le biais de la recherche par sondage (sans manipulation expérimentale) limite également la valeur de la recherche par sondage. La manière active dont les plans expérimentaux plus traditionnels recueillent des informations pourrait alors être considérée comme une alternative préférable, bien qu'elle soit à son tour limitée par le manque de représentativité. Les études par vignettes offrent donc une combinaison de méthodes permettant de conserver certains des avantages des deux types de recherche.

L'utilisation de vignettes a été décrite comme un moyen de mieux comprendre les comportements de choix complexes. Les jugements qui peuvent être étudiés à l'aide de vignettes exigent généralement une certaine forme de connaissance a priori (Rossi, 1979). Barter et Renold (1999) ont fait valoir que les vignettes ont trois objectifs principaux lorsqu'elles sont utilisées dans la recherche sociale. Elles permettent d'explorer le contexte des actions et de donner un aperçu de la façon dont plusieurs variables influencent ces actions ou décisions. Elles peuvent également contribuer à clarifier les jugements individuels et complexes des personnes et offrent un format permettant d'aborder plus facilement des sujets sensibles ou des dilemmes moraux. Hughes et Huby (2002) affirment que la qualité des données obtenues à l'aide de vignettes peut être accrue en raison de l'intérêt des participants pour la recherche, de leur perception de la pertinence de la recherche et du réalisme de la vignette. Ainsi, les vignettes doivent être aussi réalistes que possible.

Wason, Polonsky et Hyman (2003) ont donné plusieurs raisons pour lesquelles les études par vignettes sont préférables aux études basées sur des questions directes. Par exemple, ces raisons incluent le fait que les vignettes peuvent inclure un plus grand nombre de facteurs, et peuvent donc être plus réalistes. La validité interne et la fiabilité peuvent également être mieux atteintes par les matériaux standardisés. L'attention des personnes interrogées peut également se concentrer plus facilement sur les facteurs spécifiques qui sont pertinents pour la question de recherche. Elle peut contourner les difficultés que d'autres méthodes de recherche peuvent présenter, comme le temps ou les dépenses. En outre, l'utilisation de vignettes peut réduire l'effet de désirabilité sociale et accroître la participation des répondants. Schoenberg et Ravdal (2000) ont également fait valoir que l'utilisation de vignettes, en appliquant des outils quantitatifs, est susceptible d'être plus agréable et relaxante, et qu'elle est moins susceptible d'entraîner une surcharge de travail pour le répondant, par rapport au processus d'interview. Cet aspect est apparu comme particulièrement pertinent dans la mise en œuvre initiale de la méthode des vignettes de la présente étude.

Aguinis et Bradley (2014) ont donné plusieurs recommandations de bonnes pratiques basées sur une revue de littérature extensive et multidisciplinaire. L'utilisation de vignettes a été jugée particulièrement utile lorsqu'un contrôle est nécessaire sur un certain nombre de variables indépendantes. En outre, les vignettes permettent aux chercheurs de mener des expériences sur des sujets potentiellement sensibles d'une manière éthique. Ils ont également mis en garde contre le fait que les scénarios hypothétiques des vignettes peuvent ne pas être en mesure d'imiter le contexte réaliste, par exemple dans les décisions à fort enjeu.

Un autre facteur mentionné par Aguinis et Bradley (2014) est le niveau d'immersion, selon lequel une plus grande immersion dans le matériel est censée améliorer la validité des données. Cependant, compte tenu de la nature du matériel (procès-verbal d'une infraction de la route) dans la présente recherche, on s'attend à ce qu'une simple présentation sur papier ou en ligne soit la plus réaliste, et donc le niveau d'immersion approprié. Le nombre de vignettes à présenter aux participants dépend également de l'objectif de la recherche et de l'échantillon disponible pour tester le matériel : « Si les relations causales (liens entre les variables) sont l'essence de l'étude, le chercheur doit prendre en considération toutes les variations possibles des variables et construire un nombre de scénarios en conséquence (...). Cependant, si le but est de rechercher le sens de la situation, un nombre réduit de scénarios devrait être compensé par des questions ouvertes du pourquoi afin de saisir le lien éventuel entre les variables (...). » (Finch, 1987 cité par Gueroui, 2016)

Les vignettes peuvent être utilisées pour mesurer et comprendre les processus implicites de raisonnement interne et de prise de décision. Afin de comparer les influences subconscientes de facteurs qui affectent consciemment le processus décisionnel de la personne, il est également utile de demander explicitement aux répondants quels sont les facteurs qui affectent leur prise de décision. Cela peut se faire sous plusieurs formes. Par exemple, une question ouverte pourrait demander aux participants ce qu'ils trouvent important pour prendre leur décision. L'un des avantages d'une telle question ouverte est que de nouveaux facteurs qui influencent la décision peuvent être mis en lumière, ce qui pourrait être utilisé dans des recherches ultérieures. Une autre façon de demander aux participants de réfléchir aux facteurs qui influencent leur décision consiste à leur demander de classer les facteurs manipulés dans les vignettes. Pour éviter que leur classement n'influence les vignettes, cette question doit être posée après que les participants ont répondu aux vignettes. L'avantage d'une telle question est qu'elle permet de savoir quel facteur les répondants trouvent le plus

influent. Une autre version, dans laquelle les participants se contentent de sélectionner les facteurs qui influencent leur décision, ne permettrait pas de connaître l'importance relative accordée aux différents facteurs.

La méthode des vignettes est donc un outil particulièrement prometteur permettant de soumettre et de partir d'un matériel concret comme base de discussion avec les acteurs impliqués. Toutefois, étant donné le choix des scénarii testés et des indicateurs manipulés, la méthode des vignettes présente aussi des limites. Bien qu'elle permette d'explorer la complexité d'une situation, elle ne permet cependant pas de prendre en compte tous les facteurs possibles qui influent effectivement sur les décisions. Les vignettes sont sélectives par nature et la priorité sera donnée à certains facteurs aux dépens d'autres, en comparaison à la vie réelle (Gueroui, 2016).

3.2 L'étude actuelle – Adaptations méthodologiques

Comme l'a montré l'analyse documentaire, il semble y avoir très peu de théories relatives à la prise de décision juridique en cas d'infractions de la route. L'étude actuelle a dès lors pour objectif de donner un aperçu de la manière dont ces décisions sont prises.

Initialement, une approche quantitative de la méthode des vignettes avait été sélectionnée étant donné qu'elle permet un investissement de temps limité de la part des répondants tout en touchant un large échantillon. Cette approche fut mise en œuvre à travers la soumission d'un questionnaire en ligne qui a été diffusé auprès de l'ensemble des juges de police de Belgique durant l'été 2021 (du 5 juillet au 10 septembre 2021) par le biais des Présidents des juges de paix et de police. Ce sont théoriquement tous les juges de police qui ont été invités à participer à l'étude. Malgré plusieurs relances et la durée mise à disposition pour participer et remplir le questionnaire (2 mois et demi), le taux de réponse est resté faible. Une approche qualitative a été ajoutée à notre cadre méthodologique, et des entretiens semi-structurés ont été réalisés avec des juges de police qui ont été sélectionnés par nos magistrats de référence. Les deux méthodes utilisées sont décrites dans la sous-section 3.2.4.1 du présent chapitre.

3.2.1 Echantillon et recrutement

La Belgique compte théoriquement 111 juges de police (voir Tableau 2). Le juge de référence ayant participé à l'élaboration des vignettes et des indicateurs, nous a indiqué que les postes étaient occupés à 80-90%, ce qui représente entre 88 et 100 juges potentiellement atteignables pour cette étude.

La demande de collaboration à l'étude a été introduite auprès des différents présidents des juges de paix et de police, tant néerlandophones que francophones, qui se sont chargés de diffuser la demande auprès de l'ensemble des juges de police. A travers les différentes missives envoyées, les juges de police étaient informés de la tenue de l'enquête, de ses objectifs, de la confidentialité de leur participation, de la durée estimée pour y répondre et de la date de fin. Lors qu'ils arrivaient sur la page d'accueil de l'enquête, les participants étaient à nouveau informés de l'objectif et de la procédure de l'étude, ainsi que de la politique de confidentialité de l'étude confirmant que leur participation était totalement confidentielle et que les données étaient traitées de manière strictement anonyme et ne pourraient pas être rattachées à une personne spécifique.

Tableau 2. Répartition théorique des juges de police entre les différents tribunaux de police.
(source : Loi du 1^{er} décembre 2013¹³ portant sur la réforme des arrondissements judiciaires)

Tribunal - Arrondissement	Juges
Anvers	19
Limbourg	7
Bruxelles	14 (11 FR et 3 NL)
Hal - Vilvorde	5 (3 Vilvorde et 2 Hal)
Louvain	4
Brabant wallon	3
Flandre orientale	14
Flandre occidentale	12
Eupen	1
Liège	12
Luxembourg	3
Namur	5
Hainaut	12
<i>Total</i>	<i>111</i>

La première méthode de recueil de données a été effectuée à travers la plateforme Key Survey et n'a permis de collecter que 11 questionnaires dûment complétés. L'objectif visé à travers cette méthode de collecte des données était de procéder à une analyse de variance, appelée ANOVA, afin de déterminer la dépendance de variables indépendantes (indicateurs du profil du contrevenant) sur la variable dépendante (l'infraction). La quantité de questionnaires étant largement insuffisante pour procéder à une analyse de variance (il était nécessaire de collecter 50 questionnaires remplis – 25 questionnaires par infractions), il ne nous a pas été possible de porter à terme cette méthodologie et il a été opté de compléter l'analyse par une recherche qualitative. Les résultats de l'enquête en ligne ont cependant été intégrés à ce rapport.

Les entretiens semi-directifs sont apparus comme étant la méthode de collecte de données la plus adéquate pour atteindre les objectifs de cette étude : déterminer l'influence de certains indicateurs sur le processus de sanction, et pourquoi ces indicateurs influencent ou non la décision. Cette méthode d'entretien se révèle particulièrement pertinente pour comprendre des aspects spécifiques d'un phénomène général. A travers des questions ciblées et ordonnées, il est possible d'obtenir des informations de qualité et circonscrites sur la thématique à aborder en un laps de temps relativement raisonnable.

¹³ Loi du 1^{er} décembre 2013 portant sur la réforme des arrondissements judiciaires et modifiant le Code judiciaire en vue de renforcer la mobilité des membres de l'ordre judiciaire.

3.2.2 Matériaux

Comme mentionné, la conception initiale de l'étude s'orientait vers une collecte de données par le biais d'un questionnaire en ligne et l'utilisation de l'outil d'analyse des variances (ANOVA). Suit ensuite l'étape de détermination et de sélection des indicateurs à tester. La méthode d'analyse de variance implique de constituer un échantillon de taille significative afin de pouvoir effectuer une comparaison statistique de l'influence des différents facteurs et des différentes combinaisons de facteurs. Plus cet échantillon est grand plus le nombre d'indicateurs pouvant être testés est grand. Or l'échantillon disponible est fortement limité. Il était dès lors nécessaire de limiter les indicateurs testés afin d'assurer une représentativité statistique.

En termes de gravité d'infraction, il aurait pu paraître pertinent d'évaluer l'influence du degré de l'infraction sur la décision de sanction en intégrant, par exemple, des infractions de 2^e et de 4^e degré dans les indicateurs à tester. Or, par définition la gravité de l'infraction va exercer une influence sur la sanction (les minima et maxima étant déterminés par la loi). En outre, les infractions de deuxième degré sont généralement sanctionnées d'une perception immédiate. Si la perception immédiate n'est pas payée, le parquet peut proposer une transaction. Si cette dernière n'est toujours pas payée, le contrevenant peut être cité à comparaître au tribunal de police¹⁴. Il se révélait donc peu plausible de référer à une infraction de deuxième degré (voire même de troisième degré) dans l'établissement des vignettes. Nous nous sommes donc concentrés sur des infractions de quatrième degré pour situer les vignettes.

Les deux infractions sélectionnées, de quatrième degré, pour établir les vignettes font l'objet obligatoirement d'une citation à comparaître devant un tribunal :

- La première est relative à une infraction pour conduite sous influence avec un taux de 0,78 mg/l AAE (plus de 1,80 g/l) : « Art. 34. §2.1° 16.03.1968. Analyse de l'haleine ou du sang avec au moins 0,5 mg/l ou 1,2 g/l »
- La seconde est relative à une infraction pour excès de vitesse en agglomération (plus de 35 km/h au-dessus de la limite de 50 km/h) : « Le conducteur du Art. 11.1. AR 01.12.1975. Dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 50 km à l'heure. »

Les indicateurs sélectionnés et manipulés dans les vignettes, sont :

- L'antécédent :
 - Les infractions antérieures d'un délinquant peuvent être manipulées de plusieurs manières, et il a été démontré par le passé qu'elles affectaient la détermination de la peine, bien que cela reste un sujet de débat. Depuis 2015, la nouvelle législation impose de sanctionner plus durement les récidivistes pour infractions graves, si la réitération des infractions a lieu au cours d'une période de trois ans (pour plus de détails, voir section 2.3.3) (Pelssers, 2017). Dans une vignette, cet indicateur relatif à la récidive a dès lors été manipulé en indiquant un antécédent judiciaire de roulage dans le casier judiciaire. Initialement, l'antécédent judiciaire était relatif à une infraction pour conduite avec un véhicule non assuré. Toutefois, il s'est avéré que le choix de cet antécédent judiciaire était peu judicieux car ce type d'infraction n'entre pas sous la loi d'aggravation et que les premières analyses des questionnaires ont montré une certaine incertitude des répondants à savoir s'ils devaient ou non appliquer l'art.38§6. Il fut donc décidé pour les entretiens semi-directifs menés avec les juges d'adapter cet antécédent par une conduite en dépit d'une déchéance, infraction commise en 2019 (moins de trois ans avant les nouveaux faits).
- L'âge et l'expérience de conduite du contrevenant :
 - L'âge du contrevenant est la seconde variable manipulée. Trois tranches d'âge ont été prises en compte : 20 ans, 37 ans et 48 ans. Le premier indicateur d'âge mettait en évidence de manière implicite le peu d'expérience de conduite du conducteur (renforcé par l'indication dans la vignette que le permis de conduire avait été délivré en mai 2020, soit 1 an avant les faits). L'âge du jeune conducteur a été choisi car, à l'âge de 20 ans, l'expérience de conduite ne peut être supérieure à 2 ans, étant donné qu'il n'est possible de présenter l'examen pratique qu'à partir de 18 ans, et après un minimum de 3 mois de pratique (Vlaamse overheid, s.d.). L'âge du conducteur d'âge moyen a été choisi car il suggère plus d'années d'expérience de conduite et d'expertise. Lors des entretiens semi-directifs avec les juges, il s'est avéré que l'âge de 48 ans était trop peu révélateur d'une différence d'expérience de conduite par rapport au profil initial (37 ans). La discussion ouverte qu'autorisent les entretiens, a dès lors permis

¹⁴ Code de la route, Dispositions légales : <https://www.code-de-la-route.be/dispositions-penales> (consulté le 14 octobre 2021).

d'adapter et de tester les âges de 60 ans et 78 ans pour saisir s'il y avait une influence, et les raisons de cette influence.

- Situation personnelle :
 - La situation économique du contrevenant comparaissant devant le juge pouvant avoir une influence non-négligeable sur le choix de la sanction, notamment au niveau du montant de l'amende financière (et du degré de sursis) ou encore de l'application de sanctions dites alternatives (voir notamment à ce sujet, Delannoy, Silverans, & Nieuwkamp, 2021), l'information relative à l'occupation professionnelle du contrevenant a été manipulée en indiquant si la personne avait un emploi (« employée ») ou non (« sans emploi »).
 - La composition familiale est un autre indicateur pouvant renseigner des informations sur la situation personnelle du contrevenant, notamment au niveau des contraintes et des charges inhérentes à sa situation personnelle, que ce soient en termes financiers et/ou familiales et/ou de santé. Afin d'évaluer cet impact, les informations relatives à la filiation et au statut marital ont été manipulés (« marié sans enfant », « marié avec enfants », « célibataire sans enfant »).

Ce sont au total six indicateurs qui ont été manipulés, en partant d'un profil initial. Par conséquent, 14 vignettes ont été créées (sept vignettes par infractions) :

1. **Le Profil initial** est un homme âgé de 37 ans, marié sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 2003, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
2. **Profil récidiviste** : homme âgé de 37 ans, marié sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 2003, antécédent judiciaire comprenant une infraction commise en 2019, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
3. **Profil plus avancé** : homme âgé de 48 ans (78 ans pour les entretiens), marié sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 1998, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
4. **Profil Novice** : homme âgé de 20 ans, marié sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 2020, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
5. **Profil avec enfant** : homme âgé de 37 ans, marié deux enfants, employé, en possession du permis de conduire depuis 2003, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
6. **Profil sans emploi** : homme âgé de 37 ans, marié sans enfant, sans emploi, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
7. **Profil célibataire** : homme âgé de 37 ans, célibataire sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 2003, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021

Il est à noter qu'une coquille s'est glissée dans les vignettes en version néerlandophone où le contrevenant était référencé comme « veuf » et non « marié ». Cette coquille est apparue à l'analyse car un juge y a fait mention dans son explicatif du choix de la sanction. Nous avons dès lors opté pour l'intégration de cet indicateur comme étant un « indicateur additionnel de la composition familiale » dans l'étude.

3.2.3 L'attribution de la sanction

Avant de parcourir les vignettes et de donner une décision quant à la sanction (ou l'acquittement éventuel), il était demandé aux praticiens participant de garder à l'esprit trois principes :

- *Les faits et leur gravité sont avérés. Aucune question juridique ne doit être résolue ;*
- *Il n'y a pas eu de victime ou de dégât matériel ;*
- *Le défendeur a comparu à l'audience sans avocat et a seulement demandé la clémence ou une application indulgente de la peine.*

L'infraction de la route dont l'individu est accusé est prouvée. Après lecture de la vignette, les répondants étaient invités à répondre à deux questions, la première est relative à la sanction qu'ils attribueraient, la seconde à la directive qu'ils suivent ou à une méthode de calcul qu'ils utilisent dans ce cas précis.

Q1. Quelle peine imposez-vous pour le(s) chef(s) d'accusation tel(s) que décrit(s) dans le dossier ? Veuillez faire un choix (Plusieurs réponses sont possibles).

0 Amende

Oui/non ?

Si oui, combien (sans les décimes additionnels) :€

0 Déchéance du droit de conduire

Oui/non ?

Si oui, combien de jours ?

Si oui, pour toutes les catégories de permis ?

Si oui, pour tous les jours de la semaine ?

0 Octroyez-vous cette pénalité avec un sursis ?

Oui/non ?

Si oui, veuillez préciser votre réponse :

0 Octroyez-vous cette pénalité avec une probation ?

Oui/non ?

Si oui, veuillez préciser votre réponse (suspension ou sursis ? En cas de report, dans quelles conditions et pour quelle durée ?) :

0 Une peine de probation autonome

Oui/non ?

Si oui, veuillez préciser votre réponse :

0 Une peine de travail autonome

Oui/non ?

Si oui, combien d'heures ?

0 Acquittement

0 Autre peine (veuillez préciser) :

Q2. Pour ce(s) chef(s) d'accusation, disposez-vous d'une directive écrite sur la détermination de la peine ou d'une méthode de calcul fixe pour la détermination de la peine ? Si oui, veuillez expliquer votre réponse.

En termes de peines, les répondants avaient la possibilité de la déterminer et de la moduler selon leur choix, notamment en indiquant le montant de l'amende, la durée de la déchéance, les conditions de la probation ... Pour les réponses données à la fois à l'explication sur la décision de culpabilité et à la décision sur la peine, une analyse thématique peut être menée ultérieurement afin d'identifier les facteurs qui affectent le processus décisionnel (Nowell et al., 2017) en fonction de la décision comptabilisée des répondants, tout en gardant à l'esprit que la simple consigne de devoir expliquer une décision juridique peut également affecter le processus de prise de décision, et les preuves prises en compte (Maegherman, 2020).

Après la présentation et les questions portant sur les vignettes, il était demandé aux participants de classer les facteurs utilisés dans les vignettes, du plus important au moins important pour leur décision. L'objectif étant d'établir quels facteurs ont été considérés comme les plus importants, ce qui peut être comparé aux décisions prises en réponse aux vignettes. Et pour clôturer les questions portant sur le processus décisionnel, les participants étaient invités à expliquer s'ils utilisent une règle (implicite) pour déterminer leur sanction, que ce soit pour calculer le montant de l'amende ou encore la durée de la déchéance, par exemple.

Dans le questionnaire soumis en ligne, les participants ont été invités à remplir une section démographique incluant leur genre, les fonctions occupées dans le domaine de la sécurité routière avant d'être juge de police, les années d'expérience en tant que juge de police et l'arrondissement judiciaire auquel ils sont rattachés. Sachant que certains répondants pouvaient ne pas vouloir remplir cette section, car cela les rendrait facilement identifiables, cette section sur les données démographiques était optionnelle. Cela signifie que les informations obtenues sur la personne du juge sont limitées aux répondants qui ont choisi de remplir cette section. Dans la phase de recherche qualitative, l'entretien démarrait par une courte introduction où les juges étaient invités à se présenter en expliquant les différentes fonctions occupées et le nombre d'années d'expérience en tant que juge.

3.2.4 Collecte des données

3.2.4.1 Approche quantitative

Pour l'enquête en ligne, la structure du dossier et la mise en forme ont été structurées afin que toutes les informations concernant le profil fictif du contrevenant entrent dans une seule page et permettent de limiter la taille du document soumis, et par conséquent, de simplifier la lisibilité du dossier. La durée estimée pour parcourir l'ensemble des dossiers et répondre à toutes les questions était de 15 minutes.

La demande de collaboration à l'étude a été introduite auprès des différents présidents des juges de paix et de police, tant néerlandophones que francophones, qui se sont chargés de diffuser par courriel la demande auprès de l'ensemble des juges de police. Le courriel diffusé contenait le lien permettant d'accéder directement au questionnaire en ligne (de manière anonyme) et informait des objectifs de l'étude et de ses modalités (confidentialité, durée, fonctionnement). Chaque répondant était invité à parcourir sept dossiers (vignettes), tous relatifs à la même infraction : soit l'imprégnation alcoolique, soit l'excès de vitesse en agglomération. La distribution du type d'infraction était aléatoirement répartie entre les répondants. Finalement, 22 questionnaires ont été collectés, dont 12 ont dû être écartés de l'analyse car ils étaient incomplets¹⁵. Après deux mois et demi de diffusion et d'un taux de réponses restés fort bas (11 questionnaires remplis), la décision de changer de méthode de collecte des données fut prise et les chercheurs ont procédé à des entretiens avec des juges volontaires.

L'ordre des vignettes présentées dans l'enquête en ligne était le suivant :

- 1) Profil de base : homme âgé de 37 ans, marié sans enfant, habitant Louvain et employé, au casier judiciaire vierge.
- 2) Profil récidiviste : conduite sans assurance
- 3) Profil d'âge moyen (48 ans)
- 4) Profil novice (20 et permis depuis mai 2020)
- 5) Profil avec enfants (2 enfants)
- 6) Profil sans emploi
- 7) Profil célibataire

3.2.4.2 Approche qualitative

Bien que Bieneck se montre quelque peu réticent à l'utilisation des entretiens, car ceux-ci présentent la limite inhérente de l'autodéclaration qui peut donner lieu à des réponses socialement désirables, il n'en reste pas moins que cette méthode permet de saisir le point de vue des individus et leur compréhension d'une expérience particulière en vue de les rendre explicites (Baribeau et Royer, 2013). En outre, l'utilisation de vignettes en combinaison à l'entretien offrait la possibilité de créer un point d'ancrage à la discussion en invitant le répondant à s'exprimer sur « son » processus de sanction.

Afin d'aborder un certain nombre de thèmes prédéfinis (les indicateurs sélectionnés) et de maintenir une ligne directrice tout en veillant à ne pas enfermer le répondant dans un jeu de question-réponse, les entretiens semi-directifs se sont révélés être la méthode de collecte la plus adaptée. Le guide d'entretien a été construit en vue de pouvoir analyser les mêmes infractions et les mêmes indicateurs que dans la phase quantitative, avec quelques adaptations à la suite des premières analyses faites des données collectées pour les questionnaires. Une autre différence a mentionné est que chaque juge participant à l'entretien devait examiner les deux infractions (au lieu d'une seule par participant dans la phase quantitative). Les différents indicateurs étaient évalués par un jeu de recontextualisation de l'infraction avec une manipulation de l'indicateur à analyser (l'âge, l'expérience du conducteur, la récidive, ...). L'entretien se clôturait par une mise à plat et une classification des indicateurs les plus pertinents, selon le participant, dans la prise de décision et une discussion sur les éventuelles règles implicites appliquées pour calculer les sanctions.

En termes d'indicateurs, les ajustements qui ont été faits concerne le profil d'âge moyen et l'antécédent judiciaire.

- Le profil d'un âge moyen (48 ans) a été choisi car il suggère plus d'années d'expérience de conduite et d'expertise. Or, lors des entretiens semi-directifs avec les juges, il s'est avéré que l'âge de 48 ans était peu révélateur d'une différence d'expérience de conduite par rapport au profil initial (37 ans).

¹⁵ Malgré les vérifications et tests effectués en amont, il s'est avéré que certains répondants ont rencontré des difficultés à poursuivre l'enquête (celle-ci s'arrêtait inopinément). Cette information est remontée tardivement auprès des chercheurs.

Au cours des entretiens il s'est dès lors révélé pertinent d'adapter et de tester les âges de 61 ans et 78 ans pour saisir s'il y avait une influence, comment et pourquoi.

- Concernant l'antécédent judiciaire, initialement, celui-ci était relatif à une infraction pour conduite avec un véhicule non assuré. Toutefois, il s'est avéré que le choix de cet antécédent judiciaire était peu judicieux car ce type d'infraction n'entre pas sous la loi d'aggravation et que les premières analyses des questionnaires ont montré que certains répondants appliquaient l'art.38§6, alors que d'autres ne le faisaient pas. Il fut donc décidé pour les entretiens semi-directifs menés avec les juges d'adapter cet antécédent par une conduite en dépit d'une déchéance, infraction commise en 2019 (moins de trois ans avant les nouveaux faits).

4 Les résultats

En vue de rapporter les résultats de cette étude, les analyses ont été menées en deux étapes. Cette approche fut privilégiée afin de pouvoir déterminer quel(s) indicateur(s) influence(nt) la sanction et, identifier les raisons invoquées pour déterminer la sanction. Dans un premier temps, une analyse descriptive des sanctions en lien aux différents indicateurs a été faite afin de restituer ces sanctions et leurs variations. Ensuite, nous avons procédé à une analyse thématique, infraction par infraction (les cas relatifs à la CSI et les cas relatifs à l'excès de vitesse), afin de produire une reformulation du contenu des données sous une forme condensée et formelle (Negura, 2006). Ce traitement des données vise à transposer un certain nombre de thèmes représentatifs du contenu des discours et ce, en rapport avec l'orientation de la problématique de recherche (Paillé et Mucchielli, 2016).

Dans la présentation des résultats, il s'est avéré nécessaire de faire une distinction entre les infractions liées à l'imprégnation alcoolique et celles liées à la vitesse. Les raisons de cette distinction tiennent d'une part à la nature distincte de ces deux comportements et d'autre part, il s'est avéré qu'elles sont abordées différemment par les juges.

Pour chaque infraction, la même structure est utilisée pour rapporter les résultats : d'abord, ce sont les résultats des enquêtes en ligne qui sont présentés et ensuite, les résultats des entretiens semi-directifs. Pour ce faire, une ligne directrice a été établie en présentant les résultats des sanctions et leurs variations à partir du profil dit de base (c'est-à-dire un homme âgé de 37 ans, marié sans enfant, habitant Louvain et employé, au casier judiciaire vierge). Et enfin, à travers l'analyse thématique, les argumentations et représentations des indicateurs ont pu être rapportés.

4.1 Informations relatives aux profils interrogés

La prise de contact avec les juges participants aux entretiens semi-directifs s'est faite par le biais des Présidents des Juges de paix et de police qui ont contacté des juges pour participer à l'étude. Ceux-ci ont été « recrutés » sur base volontaire, de leur disponibilité et de leur non-participation à l'enquête qui a été diffusée en ligne pendant les deux mois d'été. Le biais de sélection des profils ne peut être négligé dans cette étude, en particulier du côté néerlandophone, où une liste de contacts nous a été fournie à la suite de notre demande. Du côté francophone, les juges participants ont directement pris contact avec la chercheuse en charge du projet.

En termes de données démographiques et d'informations relatives à l'arrondissement judiciaire, dans l'enquête en ligne, ces questions étaient optionnelles et seuls huit participants sur onze y ont répondu dont trois, de manière incomplète (le genre et/ou l'arrondissement judiciaire n'ont pas été renseignés). Dans l'approche qualitative, ces données ont été collectées en début d'entretien afin de contextualiser le profil du participant (et de permettre d'avoir une vue d'ensemble de son parcours et de son expérience en tant que juge de police).

Concernant la répartition linguistique, dix juges néerlandophones ont participé à l'étude (six au questionnaire en ligne et quatre aux interviews), et huit francophones (respectivement quatre pour chaque méthode de collecte). Et ce sont sept femmes et neuf hommes qui ont pris part à l'étude (trois répondants à l'enquête en ligne n'ont pas renseigné cette donnée).

En termes de répartition géographique, neuf régions ont pu être couvertes par l'étude quantitative et qualitative et les trois communautés linguistiques ont été couvertes. Nous ne pourrions communiquer en détails les arrondissements qui ont été représentés à travers les enquêtes et entretiens sans risquer de mettre en péril l'anonymat des juges participants.

En termes d'expérience et d'ancienneté en matière de roulage, une grande diversité de profils a pris part à l'étude, diversité de profils tant en termes de fonction occupée avant d'être nommé juge que d'ancienneté en tant que juge de police. Parmi les répondants, tant ceux ayant participé à l'enquête en ligne que ceux ayant participé aux entretiens, ce sont huit personnes qui ont occupé la fonction de procureurs (ou substitut du procureur), 10 qui ont été avocats (dont cinq ont également été procureurs/substituts). En termes d'années d'expériences, certaines personnes ont occupé ces fonctions pendant de nombreuses années.

4.2 Résultats – Les sanctions pour l'imprégnation alcoolique

Pour la conduite sous influence de l'alcool avec un taux 0.78 mg/l (équivalent à 1.8 pour mille), le cadre législatif prévoit un ensemble de mesures pour sanctionner le contrevenant et trois indicateurs, parmi les sept testés, vont normalement induire une adaptation de la sanction initiale. Quel que soit le profil, la procédure judiciaire indique que pour une telle infraction, le contrevenant doit en principe avoir un retrait immédiat du permis de conduire de 15 jours maximum, que le procès-verbal est renvoyé au Parquet de Police et qu'à la requête du Procureur du Roi, le contrevenant est cité à comparaître devant le Tribunal de Police.

Pour le profil dit de base, la loi de la circulation routière statue que le juge peut sanctionner le contrevenant à une amende allant de 200€ à 2.000€ (art. 34, § 2) et à une déchéance de 8 jours à 5 ans. L'éthylotest anti-démarrage est également obligatoire, sauf motivation contraire de la part du juge. Dans le cas d'un profil novice (moins de deux ans de permis de conduire), selon l'article 38 §5, le juge doit prononcer la déchéance du droit de conduire et rendre la réintégration du droit de conduire dépendante au moins de la réussite des examens théorique ou pratique. Concernant le profil récidiviste, l'infraction relative à « une conduite en dépit d'une déchéance » constitue une infraction de 4^{ème} degré. Celle-ci ayant été commise moins de trois ans avant la seconde infraction, elle aura normalement pour effet d'appliquer de l'article 38 §6 de Loi de la circulation routière.

Au total, ce sont 11 juges qui ont attribués une peine pour le dossier lié à la CSI de l'alcool, trois via l'enquête en ligne, huit à travers les entretiens semi-directifs. Le Tableau 4 reprend les sanctions attribuées au profil dit de base (homme de 37 ans, contrôlé avec un taux de 0,78 mg/l le vendredi 5 février à 16h38, marié sans enfant, employé de profession). Les sections suivantes s'attèleront à décrire les variations de la sanction et les raisonnements apportés, en fonction du changement d'indicateur.

Comme précisé en introduction au chapitre 4 du présent rapport, les résultats des enquêtes en ligne (sous-section 4.2.1) sont présentés séparément des résultats des entretiens semi-directifs (sous-section 4.2.2). Les variations entre les différents indicateurs testés sont présentées en partant de la sanction donnée initialement au profil dit de base, en relatant les différents arguments apportés.

Tableau 3. Références des vignettes soumises aux juges et descriptif du profil (annexe 4).

VIGNET A601	1. Profil initial : homme âge de 37 ans, marié sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 2003, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
VIGNET A602	2. Profil récidiviste : homme âge de 37 ans, marié sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 2003, antécédent judiciaire comprenant une infraction commise en 2019, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
VIGNET A603	3. Profil d'âge moyen : homme âge de 48 ans ou 78 ans, marié sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 1998, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
VIGNET A604	4. Profil Novice : homme âge de 20 ans, marié sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 2020, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
VIGNET A605	5. Profil avec enfant : homme âge de 37 ans, marié deux enfants, employé, en possession du permis de conduire depuis 2003, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
VIGNET A606	6. Profil sans emploi : homme âge de 37 ans, marié sans enfant, sans emploi, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
VIGNET A607	7. Profil célibataire : homme âge de 37 ans, célibataire sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 2003, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021

Tableau 4. Synthèse des sanctions principales données au profil dit de "base" pour la conduite sous influence d'alcool.

Profils	Amende	Déchéance du droit de conduire (durée)	Sursis	Ethylotest anti-démarrage (EAD)	Sanction « alternative »	Demande complémentaire
Juge A (NL)	200€	9 semaines	Non	Oui (2 ans)	/	Examen médical et psychologique
Juge C (NL)	200€	4 semaines	Sur la moitié de l'amende avec les cours DI « alcool »	Non	/	/
Juge I (NL)	200€	15 jours	Sur la moitié	Non	/	/
Juge 1 (FR)	200€	15 jours	/	Non	/	/
Juge 2 (NL)	200€	1 mois	Probatoire sur la moitié et avec les cours DI « alcool » si vient à l'audience	Non	Cours DI (si vient à l'audience)	/
Juge 3 (NL)	200€	1 – 3 mois	Oui pour le montant de l'EAD sur l'amende	Oui	/	/
Juge 4 (NL)	(si suspension non respectée : 200€)	Durée non-précisée	/	(si suspension non respectée : oui mais durée non-précisée)	Suspension probatoire de 3 ans + suivi cours DI « Alcool »	/
Juge 5 (NL)	200€	1 mois	Sursis sur la moitié de l'amende et la moitié de la déchéance	Oui mais sur base du résultat de l'examen médical	/	Examen médical pour déterminer si l'EAD est envisageable
Juge 6 (FR)	200€	Oui mais durée non-précisé)	Partiel (sous réserve de la situation financière de la personne) et modalise en fonction de la situation financière de la personne		/	/
Juge 7 (FR)	(option2 : 200€)	30 jours	Sursis sur 125€ + sursis 15 jours de la déchéance	Non	Option 1 : Suspension probatoire avec cours DI	/
Juge 8 (FR)	200€	15 jours	Sursis sur 150€		/	/

4.2.1 Résultats des questionnaires – CSI

Tableau 5. Synthèse des sanctions attribuées dans les questionnaires en ligne pour la CSI.

Note : l'indication « NR » fait référence à « non-renseigné »

Profil	Sanctions	Basic	Récidive	Âge moyen (1973)	Novice	Enfants	Sans emploi	Célibataire
Juge A	Amende	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €
	Sursis	non	non	non	non	non	non	non
	Déchéance	9 semaines	3 mois	9 semaines	9 semaines	9 semaines	9 semaines	9 semaines
	Sanction alternative	non	non	non	non	non	non	non
	Directive ou autre sanction	EAD appliqué + examen médical et psychologique	art.38 §6	EAD appliqué + examen médical et psychologique	EAD appliqué + Examens médical et psychologique + examen pratique ou théorique	EAD appliqué + examen médical et psychologique	EAD appliqué + examen médical et psychologique	EAD appliqué + examen médical et psychologique
Juge C	Amende	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €
	Sursis	oui (sur la moitié)	oui (sur la moitié)	oui (sur la moitié)	oui (sur la moitié)	oui (sur la moitié)	oui (sur la moitié)	oui (sur la moitié)
	Déchéance	1 mois	1 mois	1 mois	1 mois	1 mois	1 mois	1 mois
	Sanction alternative	probation : cours DI (alcool)	probation : cours DI (alcool)	probation : cours DI (alcool)	probation : cours DI (alcool)	probation : cours DI (alcool)	probation : cours DI (alcool)	probation : cours DI (alcool)
	Directive ou autre sanction	EAD non-appliqué	art.38 §6 mentionné mais non-appliqué et EAD non-appliqué	EAD non-appliqué	EAD non-appliqué	EAD non-appliqué	EAD non-appliqué	EAD non-appliqué
Juge I	Amende	200 €	200 €	Non (suspension)	Non (suspension)	Non (suspension)	Non (suspension)	200 €
	Sursis	Oui (moitié)	Oui (de 50€)	Non (suspension)	Non (suspension)	Non (suspension)	Non (suspension)	Oui (moitié)
	Déchéance	15 jours	1 mois	NR	NR	NR	NR	15 jours
	Sanction alternative	non	non	Suspension (3 ans)	Suspension (3 ans)	Suspension (3 ans)	Suspension (3 ans)	non
	Directive ou autre sanction	EAD non-appliqué	EAD non-appliqué et art.38 §6 non-appliqué	EAD non-appliqué	EAD non-appliqué	EAD non-appliqué	EAD non-appliqué	EAD non-appliqué

- Profil initial

Les trois juges ayant répondu au questionnaire ont appliqué une amende de 200€, avec sursis de moitié pour deux d'entre eux. Seul le juge A applique l'EAD (« car c'est la loi ») assorti des examens médicaux et psychologiques. Concernant la durée de la déchéance, celle-ci varie de 15 jours à 9 semaines. En outre, l'application de l'EAD est obligatoire car c'est la loi. Et la durée de deux ans permettrait d'inciter à un changement de comportement :

Q9-10 : « Examen médical et psychologique et EAD pendant deux ans (...). Amende minimale légale effective en l'absence de circonstances aggravantes. Interdiction de conduire = 1 semaine par consommation standard (0,78 = 1,80 pour mille = +/- 9 consommations). (...) » EAD pour 2 ans : limite légale + temps nécessaire pour changer les habitudes. » (Juge A)

Concernant la non-application de l'EAD, celle-ci est justifiée par le casier vierge du prévenu selon le Juge I :

Q10 : « Le prévenu a un casier judiciaire vierge, je lui inflige donc une amende de 200 euros, dont 100 euros avec sursis pendant trois ans. Comme c'est la première fois, il reçoit une suspension de 15 jours du droit de conduire pour toutes les catégories. (...) Le juge est également légalement obligé d'imposer un EAD, étant donné que l'intoxication est de 0,78 mg/l. Je ne le fais pas ici, étant donné le casier judiciaire vierge du défendeur et son plaidoyer de culpabilité. » (Juge I)

- L'expérience de conduite et âge du contrevenant

Les résultats des trois questionnaires en ligne portant sur le facteur « plus mûr/d'âge moyen » (personne âgée de 48 ans), qui implicitement indiquait une plus longue expérience de conduite, indiquent pour deux juges, aucune adaptation de la sanction initiale ni aucun changement dans les motivations apportées à la sanction choisie.

Cependant, pour le juge I, la sanction est adaptée (l'amende devient une suspension probatoire d'une durée de trois ans) du fait que le contrevenant est devenu « veuf » à un jeune âge, qu'une seconde chance doit pouvoir lui être donnée et qu'il a exprimé ses regrets pour les faits. Ce n'est donc pas tant l'expérience de conduite qui est mise en avant mais situation « personnelle » (et possiblement, émotionnelle) du contrevenant qui est utilisée.

Q24 : « Le défendeur se présente devant le tribunal pour la première fois. Il n'a pas de casier judiciaire et est devenu veuf à un jeune âge. Il regrette les faits. Il n'y a pas de problème d'alcool. Je veux lui donner une autre chance et lui accorder le bénéfice de la suspension pendant trois ans. » (Juge I)

Pour le profil novice, seul le juge A sanctionne de l'examen théorique ou pratique, en plus de l'amende, de la déchéance, de l'examen médical et psychologique et de l'application de l'EAD :

Q31 : « Amendes au minimum légal si non coupable et pas de circonstances aggravantes. L'interdiction de conduire est de 1 semaine par consommation (+/- 9 consommations). Examen théorique et/ou pratique obligatoire en vue de la date d'obtention du permis de conduire (-2 ans au moment des faits). Toujours examen médical et psychologique en cas d'alcool. EAD obligatoire en vue de l'ivresse, 2 ans car c'est en moyenne le temps nécessaire pour acquérir d'autres habitudes. » (Juge A)

- La composition familiale

Que la personne soit père de famille ou célibataire, aucune adaptation ou changement de la sanction n'est constatée et notifiée pour le juge A et le juge C. La sanction principale reste la même, de même que la sanction accessoire. De plus, pour le juge A, la situation familiale n'est clairement pas un facteur ouvrant la porte à une atténuation ou adaptation de la peine :

Q38 : « Amendes minimales en cas de casier vierge et sans circonstances aggravantes L'interdiction de conduire est d'une semaine par consommation L'EAD est obligatoire compte tenu du degré d'intoxication (prix de revient - comme dans les autres cas - déduit de l'amende). La situation familiale est grossièrement présentée comme une raison pour accorder un report : ils ne sont pas la victime du tribunal, mais du papa/mari qui circule en état d'ivresse avec un véhicule et porte ainsi atteinte à la sécurité des autres enfants et de leurs parents... » (Juge A)

Au contraire, il conviendrait de recentrer la problématique non pas en identifiant les enfants du prévenu comme étant des victimes, mais les autres enfants et les autres parents (« qui croiseront la route de ce papa qui conduit sous influence d'alcool »).

- L'occupation professionnelle

Le juge I argumente le choix de la sanction pour le profil « sans emploi » en se basant sur les facteurs de la situation professionnelle et personnelle de la personne (veuf et avec deux enfants), et de la première infraction. A noter qu'il s'agit ici d'une erreur d'appréciation puisque le profil affiché dans le questionnaire ne renseignait aucun enfant pour ce profil. Toutefois, pour ce profil la sanction est alors une peine de travail de 60 heures, parce qu'il est sans emploi, veuf, avec deux enfants, et qu'il s'agit de sa première infraction.

Le juge A et le juge C n'ont quant à eux indiqué aucune adaptation de sanction pour cet indicateur.

- La récidive pour conduite sans assurance

Pour le Juge A, l'article 38§6 est d'application, compte tenu de la condamnation antérieure. Pour le Juge I, il n'y a pas d'application de la loi d'aggravation. A nouveau, l'EAD n'est pas appliqué car il n'y a pas d'antécédents judiciaires pour la CSI.

Q17 : « C'est la deuxième fois que l'accusé comparaît devant le tribunal, mais pour d'autres infractions. C'est la première fois pour une intoxication alcoolique. Je lui inflige une amende de 200 euros, dont 50 euros avec sursis pendant trois ans et une déchéance du droit de conduire pendant un mois. En principe, il s'est déjà vu retirer son permis de conduire pendant 15 jours immédiatement après l'infraction. Comme il comparaît devant le tribunal pour la deuxième fois mais pour des faits différents, il perdra son permis de conduire pendant 15 jours supplémentaires. Dans ce cas également, je n'impose pas d'éthylotest légal obligatoire en raison de l'absence d'infractions similaires et de la mauvaise conscience du défendeur. » (Juge I)

Tandis que le Juge C indique supposer dans son explication que l'objectif de l'exemple de profil donné n'est pas d'appliquer la loi d'aggravation. Pour attribuer la sanction, à nouveau ce sont les facteurs de première infraction et de casier judiciaire vierge qui explique que ce sont les minima légaux qui sont appliqués.

Q17 : « Remarque : le jugement du 08/10/19 (assurance) entraînerait une aggravation du 38 § 6 sous-sections 1 LCR avec le jugement ajouté. Je suppose que ce n'est pas l'intention de prononcer cette peine. Explication de la sanction : pas d'alcool préalable, pas de casier judiciaire lourd : la peine de base peut être appliquée. » (Juge C)

4.2.2 Résultats des entretiens – CSI

La présentation du dossier-vignette relative à la CSI a suscité chez les différents intervenants participant aux entretiens un certain nombre de questions additionnelles visant à compléter le profil du contrevenant, notamment en ce qui concerne l'ivresse, le comportement au moment de l'infraction, le type de contrôle ou encore le comportement adopté et les arguments fournis pendant l'audience.

- Profil initial

Pour une très large majorité des juges (six juges sur huit), la sanction attribuée pour l'infraction susmentionnée pour le « profil de base » correspond à l'amende minimale de 200€, accompagnée d'une déchéance du droit de conduire (dont la durée peut varier de 15 jours à 1 mois). L'amende est le plus souvent assorti d'un sursis partiel (allant jusqu'à la moitié du montant, voire plus « sous réserve de la situation financière du prévenu » - Juge 2). Deux juges sur les onze ayant « sanctionné » l'infraction pour imprégnation alcoolique d'une suspension probatoire. Pour le Juge 7, celle-ci est de 3 ans et s'accompagne du suivi des cours DI « alcool ».

Dans l'ensemble, lors de la motivation de leur choix de sanction, les juges se sont principalement basés sur la présence d'un casier judiciaire vierge et l'absence de circonstances aggravantes. En effet, aucun paramètre communiqué dans le dossier ne permettait d'enrichir le contexte quant au comportement éventuel de la

personne lors du contrôle ou d'un éventuel passif d'infractions sur la route. Le statut de primo-infractionniste comme étant l'argument principal.

« Avec 0,78 mg/l, on passe la limite, je donne une amende comme peine principale. Comme c'est un casier judiciaire vierge, j'attribue un sursis de moitié » (Juge 5)

« 0,78 mg/l, 16h38, à Bruxelles, marié, casier rien... d'initiative avec ce casier et ce taux, je pourrai donner une suspension probatoire mais je dois savoir s'il travaille, comment il se justifie, si une déchéance peut être envisageable avec son travail... (...). Comme c'est un premier fait, je vais donner une chance et tendre la main. On doit pouvoir se tromper une fois. Si cette personne a un problème avec l'alcool, elle reviendra devant un juge. Il faut laisser une chance. Et pour ce fait, une formation me semble adéquate, pour permettre de réparer la faute et de faire un lien entre la matière et la sanction. (...). C'est la première infraction, on doit pouvoir donner une seconde chance, tendre la main. On doit pouvoir se tromper une fois et ne pas d'emblée lancer la grosse artillerie » (Juge 7)

« Si la personne vient, que son casier est vierge, que je peux percevoir la personnalité (présente des excuses, montre qu'il est conscient de ses actes), (...). L'EAD, je l'évite, c'est une sanction lourde. Et pas pour un primo-infractionniste. Pas de suivi médical ou psychologique, pas d'antécédent de problème d'alcool. Le but n'est pas de désocialiser les gens. (...). Pour ce cas-ci, je m'oriente vers 200€ avec 150€ de sursis et 15 jours de déchéance » (Juge 8)

Alors que l'EAD est obligatoire pour les conducteurs contrôlés avec une intoxication alcoolique d'au moins 1,8 ‰, sauf si motivation contraire du juge, il apparaît que la mesure est discutée par les juges et ce pour différentes raisons. L'une d'elles est relative au fait qu'il s'agit d'une réponse peu adéquate pour le cas mentionné, c'est -à-dire pour un primo-infractionniste. Ensuite, l'EAD n'est pas la mesure à adresser en cas de dépendance à l'alcool. Selon certains juges, un travail d'investigation doit être fait pour déterminer s'il y a dépendance ou non. Sur base des informations communiquées dans le cadre de ce dossier, les juges ont mis en évidence qu'ils ne pouvaient statuer sur une éventuelle problématique de dépendance (bien que l'heure de l'infraction puisse être un indicateur, voir section 4.4.1). Dans ce cas précis, l'EAD ne peut pas être imposé car le contrevenant entre alors sous les conditions de l'article 42 de la loi de la circulation routière.

« Normalement, l'EAD est obligatoire. Mais je dois voir si la personne a des problèmes d'alcool. Si oui, je ne peux pas lui imposer l'EAD et je suis l'art. 42 car on doit mettre la personne hors de la route et procéder à une évaluation psychologique » (Juge 2).

« au sujet de l'EAD, je vais avoir une discussion avec lui [le prévenu]. Je dois déterminer s'il y a un problème d'alcool. Je regarde l'heure de l'infraction, savoir si c'est un jour de semaine ou le weekend. Ce sont de premières indications » (Juge 5)

« Avec ce taux, je vais examiner si l'EAD est possible. J'ai un pouvoir d'appréciation pour l'appliquer ou non. Dans ce cas-ci, comme c'est la première infraction et avec ce taux, je fais une motivation contraire. sans voir la personne, difficile de savoir s'il y a dépendance. (...) sans voir la personne, discuter avec elle, comprendre, c'est difficile d'établir qu'il y a potentiellement une dépendance » (Juge 6)

En outre, pour éviter de statuer sur l'EAD dans le cadre de cette première infraction et d'absence d'élément probants indiquant une éventuelle dépendance à l'alcool, le juge 4 a par exemple recours à la suspension probatoire. Cette option permet de donner une seconde chance au prévenu tout en s'assurant que ce dernier aura l'épée de Damoclès au-dessus de sa tête pendant trois ans, et que dans le cas d'une récidive l'amenant à nouveau devant un juge, il écoperait de la sanction totale (amende et EAD).

Toutefois, pour deux autres juges, l'EAD doit être appliqué dans le cadre de cette infraction car la Loi l'impose.

« Je vois ici que le niveau d'intoxication atteint la limite pour l'EAD, je commence par expliquer ou demander aux personnes si elles savent ce que ça représente en pratique car beaucoup de personnes viennent sans avocat et donc ne savent pas qu'à partir d'une certaine limite d'intoxication alcoolique, il est légalement obligatoire d'appliquer l'EAD, et ce que ça représente en termes de coûts. (...) Parfois, je peux m'écarter de cette directive, quand c'est la première fois, quand c'est une erreur unique. Mais quand il y a des antécédents de CSI, alors ça je ne fais pas [ne pas appliquer l'EAD]. (...) Ce que je fais aussi parfois, c'est déduire les frais de l'EAD de l'amende. (...) les personnes peuvent aussi choisir de ne pas conduire pendant 1 an ou 2 ans pour ne pas installer l'EAD » (Juge 3)

○ Expérience de conduite et profil d'âge moyen

Lors des entretiens avec les juges, lorsqu'il est manipulé explicitement (« le troisième profil concerne un homme âgé de 48 ans qui a également commis une infraction de... »), l'indicateur portant sur l'âge plus avancé (et l'expérience) du contrevenant n'apparaît pas comme impliquant nécessairement une adaptation de la sanction. En effet, pour une majorité de juges, la première réaction a été d'indiquer que « l'âge » de la personne n'avait pas d'influence sur la sanction, qu'il ne s'agissait pas d'une information qu'ils/elles allaient chercher ou utiliser. Toutefois, le fait de mettre explicitement en avant la question de l'âge avancé de la personne amenait les juges (et les chercheurs) à remettre en perspective cette donnée en soulevant les autres indicateurs que cet « âge » pouvait cacher, surtout s'il s'agissait d'une personne ayant un âge plus avancé (78 ans) que celui que nous testions initialement.

« oui, une personne de 78 ans avec un casier judiciaire vierge, je vais discuter de l'amende et de son utilisation de la voiture, de la nécessité de pouvoir l'utiliser. Je donnerai une sanction plus douce (« milder »), notamment pour l'amende (...) j'ai plus tendance à croire ces personnes » (Juge 3).

« Ce n'est pas assez âgé que pour changer la sanction. Je n'en tiendrai compte [de l'âge] que si la personne est pensionnée, de sa situation financière. Je vais chercher cette information et alors là, la sanction pourra être adoucie (« milder »), mais je limiterai à l'aspect financier. Si le contrevenant à 78 ans, alors oui là il y a un plus grand impact parce que la personne est pensionnée et qu'elle n'est plus aussi mobile. Mais ici, je suis aussi attentive au fait que la personne est âgée. L'âge est alors plus une raison pour imposer un examen psychologique. J'imposerai donc plutôt un examen psychologique, avec un sursis sur l'amende et la condition de suivre aussi le cours DI alcool. » (Juge 2)

« je m'attarde plus sur les faits et le moment du contrôle. Si contrôle statique, alors je garde la même sanction. Mais si la personne a été arrêtée pour un comportement bizarre, par exemple, elle zigzaguait ou elle a pris un sens unique en contre-sens, je vais imposer un examen médical et psychologique pour établir la capacité de la personne à conduire. (...) Je donne alors une amende avec un sursis de moitié. La déchéance est facultative s'il y a eu un retrait immédiat. (...) Les examens sont un garde-fou. » (Juge 7)

« Oui, parce en plus casier judiciaire vierge. Je donne une amende de 200€ et comme la personne est certainement pensionnée, je donne aussi un sursis. Mais je demande certainement aussi un examen médical. (...) lui prendre sa mobilité est certainement grave pour lui mais je dois aussi protéger la société. (...) c'est la même chose avec l'épilepsie ou les médicaments. Il doit y avoir une attestation certifiant la capacité de la personne à conduire, on doit protéger la société. A quand l'inspection périodique » (Juge 5)

A la suite des échanges avec les juges, il apparaît que le paramètre de l'âge très avancé (78 ans) du contrevenant est identifié comme étant un indicateur les informant de l'éventuelle situation économique du contrevenant (parce que pensionné) et d'éventuels problèmes de santé ou encore de mobilité (parce qu'âgé). Ces différents paramètres amènent certains juges à éventuellement adapter la sanction principale au niveau du sursis et/ou de la déchéance du droit de conduire. En outre, ce profil d'un âge plus avancé, ayant eu un parcours de conducteur « exemplaire » laisse aussi entrevoir une plus grande place à la clémence (voir expression du juge 3).

Par ailleurs, l'âge combiné au taux d'alcoolémie est également un signe d'alerte quant aux capacités physiques et/ou psychiques de la personne à conduire. En ce titre, pour certains juges, les circonstances du contrôle sont également déterminantes de ces capacités. La nécessité de suivre un examen médical et/ou psychologique s'impose alors pour ce profil, combinée à une sanction classique ou à une suspension.

A l'instar du contrevenant plus âgé, le jeune âge du conducteur constitue également un facteur influençant l'orientation de la sanction, à nouveau principalement concernant la situation économique de la personne (étudiant ou jeune travailleur). Cela se traduit par la possibilité d'un plus grand sursis sur l'amende, accompagné ou non de cours DI, de l'application d'une suspension probatoire ou d'une peine de travail. A nouveau, ces mesures de « faveur » ne sont envisageables que si le prévenu se présente ou se fait représenter.

○ Le conducteur novice

Le facteur relatif à l'expérience de conduite était également manipulé à travers la date de délivrance du permis de conduire du contrevenant (le 15 mai 2020, donc moins de 2 ans avant les faits) et, accessoirement, à travers l'âge renseigné (20 ans, donc impossibilité d'avoir plus de deux ans d'expérience). Ce profil a été sanctionné pour l'ensemble des juges par un maintien de la sanction initiale, l'amende (200€) ou la suspension,

la déchéance du permis de conduire et l'obligation de repasser l'examen théorique ou pratique en vue de la réintégration du droit de conduire.

« Pour un novice, qui est au début de sa carrière de conducteur, là l'impact de la sanction est différent pour la suite. Et il faut sanctionner. Ce sont souvent des étudiants à cet âge-là, je donnerai une amende moins élevée » (Juge 3).

« Un conducteur novice qui me fait part de ses regrets par rapport à son comportement et qui n'a pas d'antécédents, je le dirige vers le cours DI. Cela me permet de le faire passer par une dynamique de groupe, de maintenir une mesure de faveur et de lui tendre la main pour la première fois » (Juge 7)

« Le conducteur novice, je ne lui donne pas de cours DI avec ce taux, trop élevé. La suspension avec les cours, c'est pour un taux plus bas. Ici j'applique l'examen médical. Je peux donner une PTA afin de le mettre en contact avec les victimes de la route, ça lui permettra de prendre conscience [de ses actes]. Mais il doit la demander, ça doit venir de lui ou de ses avocats » (Juge 5)

« Pour un conducteur novice, si permis donc depuis moins de 2 ans, ça sera une amende de 200€ avec sursis total et les cours DI « alcool » et un mois de déchéance. EAD est normalement d'application, mais je motive pour ne pas l'appliquer. La déchéance, je limite à la catégorie et il doit aussi repasser l'examen théorique ou pratique. (...) Tout cela dépend de la situation personnelle. Par exemple, un étudiant, il n'a pas de revenu. S'il a plus ou moins 20 ans et taux à 0.8g/l (donc une intoxication légère), alors la suspension probatoire est envisageable. Mais il doit être à l'audience et faire la demande en expliquant pourquoi il doit garder un casier judiciaire vierge. Je donne volontiers une suspension probatoire avec les cours DI. Mais ce n'est que s'il vient et que si l'intoxication est légère (...) Ici le taux d'alcool est trop élevé. » (Juge 2)

Pour le profil novice, le juge 7 a souligné l'importance de tendre la main une première fois (donner une seconde chance) en ne sanctionnant pas trop fortement, tandis que le juge 3 a mentionné la nécessité de sanctionner dès le début de la carrière du conducteur. Le juge 5 quant à lui souligne la possibilité de la PTA afin que le prévenu d'être confronté aux victimes de la route et de permettre un travail de prise de conscience.

○ La situation professionnelle

L'indicateur relatif à l'occupation professionnelle permet de compléter le dossier en fournissant des informations relatives à la situation financière de la personne et à l'éventuel impact d'une déchéance sur la situation professionnelle. Cet indicateur était manipulé à travers l'indication « employé » ou « sans emploi » dans les vignettes soumises. En tant que tel, cet indicateur apparaît comme ayant peu d'effet sur la sanction principale attribuée initialement. Toutefois, en entrant dans le détail des argumentations, il s'avère que deux effets distincts sont à souligner en fonction du statut d'occupation. Dans le cas du profil « employé », certains juges se sont attardés sur la notion « d'employé » lors de la lecture du dossier et l'ont mobilisé dans leurs justifications pour indiquer que ce paramètre intervient au niveau de la déchéance du permis de conduire, et plus précisément pour déterminer si le permis de conduire est nécessaire dans le cadre de contraintes professionnelles et si les modalités de la déchéance doivent être adaptées (le weekend plutôt qu'en semaine, par exemple). Une attention particulière était également donnée aux conducteurs professionnels. Dans leur cas, les juges ont dans l'ensemble ouvert l'opportunité d'adapter la déchéance du permis à la catégorie B (à condition que l'infraction ait été commise avec un véhicule de cette catégorie) afin que ce type de profil ne perde pas son emploi. Le juge 2 a toutefois insisté sur la nécessité qu'une sanction est une sanction et qu'elle doit être « sentie » (vécue), et que les raisons professionnelles pour garder son permis ne sont pas suffisantes, cela ne fermant pas la possibilité de modaliser la déchéance. D'autres juges ont également souligné le fait que la déchéance du permis de conduire peut également être adapté (par exemple avec un sursis total) si la personne a une nécessité absolue d'utiliser sa voiture pour son travail. Mais que si l'usage de la voiture se limitait à se rendre au travail, cela peut potentiellement peser moins dans la balance (les transports en commun existant).

« [Dans le cas où la personne est sans emploi] Je donnerai plus facilement une peine de travail si le prévenu vient se défendre et exposer sa situation. Cependant, il n'y a pas de sursis si la personne n'est pas là, elle doit venir » (Juge 1).

« Non, il n'y a pas vraiment d'influence sauf peut-être sur le sursis où je peux donner plus que la moitié. La déchéance restera la même. Parfois ils demandent une peine de travail, et ce sont plutôt les jeunes chômeurs. (...) Cette sanction est intéressante pour eux car le casier judiciaire reste blanc et ça peut jouer pour trouver un travail après » (Juge 3)

« Je maintiens la suspension car c'est crucial pour eux de garder un casier judiciaire blanc. (...) Pour la CSI et le chômage, je suis attentif à la possible plus grande misère de la personne. On va creuser beaucoup plus loin pour savoir par exemple depuis combien de temps la personne est au chômage, quelles sont ses perspectives (...) car on sait que la sanction aura un plus grand impact sur la situation sociale. La seconde option, c'est la peine de travail pour qu'ils sortent avec quelque chose en tête » (Juge 4).

« En cas de chômage, la situation économique de la personne est encore plus importante à prendre en compte. La peine principale reste la même mais j'adapte le sursis pour qu'elle soit tenable » (Juge 5).

« Attention, si l'infraction de CSI est commise dans le cadre de la profession, je serai plus sévère. En dehors, je limite à la catégorie B » (Juge 8)

« Beaucoup de personnes ont des raisons professionnelles de garder leur permis de conduire. Mais alors ils doivent être plus prudents, il fallait y penser avant. Maintenant, c'est trop tard. Cela n'empêche pas que je prenne en compte toute la situation de la personne et de l'infraction, et je modalise. (...) Pour un chauffeur professionnel ou de camion, je vais limiter à la catégorie B. Si chauffeur de taxi, je limite la durée à quelques jours. La sanction, ils doivent la sentir. Ça reste une sanction » (Juge 2)

Dans le cas où le contrevenant est « sans emploi », c'est alors l'éventuelle situation économique (et sociale) qui va influencer les orientations que peut prendre la sanction. Le juge 3 indique que cette éventuelle situation de misère ou de difficulté financière et sociale, peut l'amener à adapter la sanction initiale soit en adaptant le sursis (pour que la peine soit supportable), soit une suspension de prononcé (probatoire), soit en donnant une peine de travail autonome (PTA) (cette dernière peine étant conditionnée par la nécessité que le prévenu soit présent à l'audience et en fasse la demande). La PTA revête également une fonction éducative qu'une sanction classique n'a pas nécessairement.

○ La composition familiale

Globalement, il apparaît que la situation familiale du contrevenant n'est pas un facteur influençant le choix du type de sanction (que du contraire si nous prenons l'exemple donné par le juge 5). Cependant, les contraintes familiales auxquelles le contrevenant peut éventuellement faire face du fait de sa composition familiale, sont des arguments que les juges prennent en compte pour modaliser la déchéance du permis de conduire (le weekend plutôt qu'en semaine, par exemple), voire la suspendre en cas de nécessité (par exemple, si le prévenu a la charge d'un enfant nécessitant des soins à l'hôpital).

« La situation familiale a peu d'influence sur la peine (...). En revanche, je lui demanderai si ses enfants savent que Papa conduit avec autant d'alcool dans le sang » (Juge 5).

« Sur la déchéance oui, là on va adapter pour que ce soient les weekends ou les jours fériés. Mais c'est le seul changement » (Juge 6)

« le père de famille va certainement me dire pas le temps, et ce pour diverses raisons, (...) Alors je donne une sanction classique, l'amende pour qu'il se concentre sur les choses prioritaires de sa vie. Et s'il n'a pas le temps ni l'argent, alors je ne peux rien faire pour lui, c'est à lui de revoir ses priorités. (...) Les enfants sont une contrainte supplémentaire pour la déchéance, je dois prendre tous les paramètres » (Juge 7)

« S'il y a des enfants, non pas beaucoup d'influence sur la sanction. Je peux demander si la personne est mariée, s'il vit avec la maman. Quand il est seul avec enfant, je vais en tenir compte par rapport à l'amende et à la sanction globale. Je vais aussi regarder où habite la personne, si elle a accès aux transports en commun. (...) Cependant, qu'il soit célibataire ou non et sans enfant, ça ne change rien. Je ne vois pas pourquoi ça augmenterait ou diminuerait l'a sanction » (Juge 3)

○ La récidive pour conduite en dépit d'une déchéance

« C'est possible que je majore l'amende parce qu'il y a un antécédent qui a moins de 2 ans. Je pourrais donner une amende de 225€ avec sursis de moitié et une déchéance pour provoquer une réaction dans le chef de la personne, de 15 jours à 1 mois avec 8 jours effectifs » (Juge 6)

« Ici, je trouve plus compliqué de donner une amende avec sursis total car quand c'est la première fois, avec casier judiciaire vierge, ok tout le monde doit pouvoir avoir une chance et on la donne. Mais ici, c'est la première fois pour alcool, donc pour l'EAD, je vais motiver pour ne pas l'appliquer. Mais pour l'amende, j'ai quand même un problème car ici si on se retrouve avec deux infractionnistes différents [dont 1 a déjà un antécédent] auxquels et on donne la même punition plus douce, un sursis total, alors là j'ai un problème. (...) Donc une option est de

maintenir le sursis total mais de donner une déchéance plus longue (...) Ce que je donne comme je suis plus douce d'un côté, je serai plus sévère de l'autre. (...) Je dois appliquer l'art. 38§6, et là je vais l'appliquer, avec les 3 mois et les 4 examens (*dat moet ik doen, en dat doe it ook wel*). (...) Mais comme c'est quand même une sanction sévère, même si c'est la seconde infraction, je donne l'amende avec sursis total et en fonction de la situation concrète et la situation personnelle, je vais adapter la déchéance avec un sursis sur une partie. Ça dépend de la situation concrète » (Juge 2)

A l'exception du juge 6, tous les autres intervenants ont appliqué l'article 38§6 concernant la loi d'aggravation. Le juge 2 a donné les explications les plus concrètes sur la manière dont elle va appliquer « l'aggravation », tout en permettant à la sanction d'être tenable (sursis total sur l'amende) et plus sévère (sursis sur une partie seulement de la déchéance en plus des 4 examens).

4.2.3 Synthèse des résultats – CSI

Pour la conduite sous influence de l'alcool, ce sont l'âge et l'expérience de conduite (notable) du contrevenant qui semblent jouer le rôle de curseur permettant, d'une part, d'établir une première évaluation de la situation financière du contrevenant (étudiant, personne professionnellement active, pensionné), et d'autre part, pour alerter une éventuelle problématique liée à la capacité de conduire. Pour le profil plus âgé (78 ans), l'âge avancé est un paramètre indiquant au juge que cette personne a potentiellement des moyens financiers limités (pensionné) et des contraintes physiques et médicales impliquant une mobilité différente, nécessitant l'usage de la voiture. En outre, l'âge combiné au taux d'alcoolémie est également un signe d'alerte pour certains juges quant aux capacités physiques et/ou psychiques de la personne à conduire. La nécessité de suivre un examen médical et/ou psychologique peut dès lors s'imposer pour ce profil, combiné à une sanction classique ou à une suspension, permettant de protéger durablement la société. Pour le profil novice, outre l'influence de cet « indicateur » pour déterminer s'il y a application de l'article 38§5, c'est en particulier l'éventuelle situation financière de la personne qui est ressorti comme pouvant induire un changement de sanction visant soit à réintégrer rapidement ce profil qui débute à peine sa carrière de conducteur (un sursis combiné à des cours DI, plutôt qu'une amende simple), soit à appliquer une suspension probatoire en vue de ne pas bloquer l'avenir de la personne.

Les informations relatives à la composition familiale (marié sans enfant, mariés avec enfants, célibataire) induisent des éventuelles adaptations au niveau des modalités de la déchéance du permis de conduire, mais pas au niveau de la peine principale (une amende de 200€). Certains juges ont pointé les contraintes auxquelles les contrevenants ayant des enfants peuvent faire face et ont dès lors indiqué la possibilité d'adapter la déchéance pour s'adapter à ces contraintes. Toutefois, grâce à l'erreur de traduction qui s'est glissée dans les versions néerlandophones des vignettes, il est apparu qu'un juge (Juge I) a pris en considération l'état « familial » du contrevenant (« veuf ») pour établir sa sanction.

A l'instar de la composition familiale, le statut concernant l'occupation professionnelle intervient également dans la modélisation de la déchéance (limitée par exemple à la catégorie B) et aux jours où cette déchéance sera effective (weekend plutôt que semaine, période de vacances) en fonction de la nécessité de garder son permis pour raisons professionnelles. Cette déchéance appliquée uniquement à une catégorie spécifique ne pouvant se faire que sur la catégorie du véhicule avec lequel l'infraction a été commise. Dans le cas où la personne est renseignée comme « sans emploi », c'est principalement la situation financière du contrevenant qui va induire une adaptation de la sanction initiale : soit par un plus grand sursis (afin que la sanction soit tenable), soit par l'application d'une PTA, mais uniquement à la demande du contrevenant. La possibilité d'une suspension probatoire a été principalement évoquée dans le cas où la personne a la nécessité de garder un casier judiciaire vierge notamment pour retrouver un travail.

Un point spécifique, relatif à la conduite sous influence de l'alcool, concerne l'application de l'éthylotest antidémarrage. Une large majorité de juges, sept sur 11, n'appliquent pas l'EAD dans les cas soumis. La motivation contraire à l'application obligatoire étant principalement justifiée par le statut de primo-infractionniste et par la nécessité de déterminer si la personne a éventuellement une dépendance à l'alcool. Dans ce cas précis, ce sera l'article 42 qui sera appliqué. Par ailleurs, il est pertinent de noter qu'aucun des juges francophones ayant participé à l'étude n'applique l'EAD pour un primo-infractionniste ni pour un récidiviste ayant commis une précédente infraction d'une autre nature (c'est-à-dire non relative à la CSI). Tandis que du côté néerlandophone, trois juges sur 7 appliquent l'EAD dès la première infraction¹⁶.

¹⁶ L'étude de l'institut Vias à paraître dans le courant de l'année 2022 et portant sur les éthylotest anti-démarrage pourrait venir compléter ce constat portant sur les tendances linguistiques.

4.3 Résultats – Les sanctions pour l’excès de vitesse

Pour l’infraction d’excès de vitesse en agglomération, le cadre législatif prévoit un ensemble de mesures à appliquer au contrevenant et trois indicateurs, parmi les sept testés, vont normalement induire une adaptation de la sanction initiale.

Un contrevenant contrôlé pour un excès de vitesse de plus de 30 km/h en agglomération est normalement cité à comparaître devant le tribunal de police. En termes de sanction, ce contrevenant risque une amende pouvant aller de 80€ à 4.000€ et une déchéance du droit de conduire de 8 jours à 5 ans. Lors du contrôle, un retrait de permis immédiat est également possible (art. 51 §1 de la loi relative à la circulation routière).

Pour le profil dit de base, la loi de la circulation routière statue :

Art. 29 § 3.

Le dépassement de la vitesse maximale autorisée déterminée dans les règlements pris en exécution des présentes lois coordonnées est puni d'une amende de 10 euros à 500 euros.

Le juge tient compte du nombre de kilomètres par heure avec lequel la vitesse maximale autorisée est dépassée.

De plus, les infractions suivantes sont punies d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus :

- *le dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 40 kilomètres par heure, ou*
- *le dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 30 kilomètres par heure dans une agglomération, dans une zone 30, aux abords d'écoles, dans une zone de rencontre ou une zone résidentielle.*

Lorsque le juge ne prononce pas la déchéance du droit de conduire, il motive cette décision.

A l’instar de l’infraction pour conduite sous influence d’alcool, le conducteur novice (moins de deux ans de permis de conduire) se verra également sanctionné d’une déchéance du droit de conduire dont la réintégration sera dépendante au moins de la réussite des examens théorique ou pratique.

Concernant le profil récidiviste, l’infraction relative à « une conduite en dépit d’une déchéance » constitue une infraction de 4^{ième} degré. Celle-ci ayant été commise moins de trois ans avant la seconde infraction, elle aura normalement pour effet d’appliquer de l’article 38 §6 de Loi de la circulation.

Au total, il a été possible de récolter les décisions de sanction de 15 juges pour l’infractions relative à l’excès de vitesse en agglomération, sept via l’enquête en ligne, huit à travers les entretiens semi-directifs. Le Tableau 7 synthétise les sanctions attribuées au profil dit de base (homme de 37 ans, contrôlé pour un excès de vitesse de 35 km/h au-dessus de la limite autorisée en agglomération, le vendredi 5 février à 16h38, marié sans enfant, employé de profession). Les sections suivantes s’attèleront à décrire les éventuelles variations de la sanction en fonction du changement d’indicateur.

Les résultats des enquêtes en ligne (sous-section 4.2.1) sont présentés séparément des résultats des entretiens semi-directifs (sous-section 4.2.2).

Tableau 6. Références des vignettes soumises aux juges et descriptif du profil pour les excès de vitesse.

VIGNET S701	1. Profil initial : homme âge de 37 ans, marié sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 2003, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
VIGNET S702	2. Profil récidiviste : homme âge de 37 ans, marié sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 2003, antécédent judiciaire comprenant une infraction commise en 2019, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
VIGNET S703	3. Profil d'âge moyen : homme âge de 48 ans ou 78 ans, marié sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 1998, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
VIGNET S704	4. Profil Novice : homme âge de 20 ans, marié sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 2020, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
VIGNET S705	5. Profil avec enfant : homme âge de 37 ans, marié deux enfants, employé, en possession du permis de conduire depuis 2003, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
VIGNET S706	6. Profil sans emploi : homme âge de 37 ans, marié sans enfant, sans emploi, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021
VIGNET S707	7. Profil célibataire : homme âge de 37 ans, célibataire sans enfant, employé, en possession du permis de conduire depuis 2003, casier judiciaire vierge, ayant commis une infraction en date du 05/02/2021

Tableau 7. Synthèse des sanctions principales données au profil dit de "base" pour l'excès de vitesse en agglomération.

Intervenant	Amende	Déchéance du droit de conduire	Sursis	Mesures alternatives
Juge B (NL)	40€	15 jours	Non	/
Juge D (NL)	30€	15 jours	Non	/
Juge E (NL)	50€	8 jours	Non	/
Juge F (FR)	40€	10 jours	Sur l'amende exclusivement pour 10€ et pendant deux ans	/
Juge G (FR)	60€	15 jours	soit simple ou probatoire. Si probatoire avec comme condition 20h formation VIAS	/
Juge H (NL)	35€	8 jours	Sur la moitié	/
Juge K (NL)	35€	8 jours	Simple et sur la moitié	/
Juge 1 (FR)	30-35€	8 jours	Non	/
Juge 2 (NL)	30€	15 jours	Moitié	/
Juge 3 (NL)	65€	15 jours	Sursis sur une partie, le plus souvent la moitié de l'amende	/
Juge 4 (NL)	/	/	/	Suspension probatoire avec cours DI vitesse pour 3 ans ¹⁷
Juge 5 (NL)	70€ (35€x2)	15 jours à 1 mois	Sursis si la personne est en difficulté financière	/
Juge 6 (FR)	50€	8 jours	Sursis sur la moitié de l'amende	/
Juge 7 (FR)	20€	1 mois	sursis pour arriver à 8 ou 15 jours	/
Juge 8 (FR)	30€	8 jours	Non	/

¹⁷ Attention, les cours DI vitesse sont de 6h. Or pour être appliqué au niveau du tribunal dans le cadre des sanctions alternatives, les cours doivent être de minimum 20h.

4.3.1 Résultats des questionnaires – Vitesse

Tableau 8. Synthèse des sanctions attribuées dans les questionnaires en ligne pour la vitesse.

N.B. : les informations relatives à une éventuelle directive suivi n'ont été renseignées que pour le Juge E qui est le seul à les avoir mentionnés dans ses réponses.

Profils	Sanctions	Basic	Récidive	Age moyen (1973) *	Novice	Enfants	Sans emploi	Célibataire*
B	<i>Amende</i>	40 €	40 €	35 €	40 €	40 €	50 €	40 €
	<i>Déchéance</i>	15 jours	3 mois	10 jours	15 jours	15 jours	15 jours	15 jours
	<i>Sursis</i>	/	sursis (75 jours) pour 3 ans	/	/	/	/	/
D	<i>Amende</i>	30 €	30 €	30 €	30 €	30€	30 €	40 €
	<i>Déchéance</i>	15 jours	3 mois	15 jours	15 jours	15 jours	15 jours	15 jours
	<i>Sursis</i>	/	sursis (75 jours)	/	/	/	/	/
E	<i>Amende</i>	50 €	100 €	50 €	50 €	50 €	50 €	50 €
	<i>Déchéance</i>	8 jours	15 jours	8 jours	15 jours	8 jours	8 jours	8 jours
	<i>Sursis</i>	/	/	/	/	/	/	/
	<i>Directive (n.b)</i>	/	Art. 38§6	/	/	/	/	/
F	<i>Amende</i>	40 €	40 €	40 €	40 €	40 €	40 €	40 €
	<i>Déchéance</i>	10 jours	10 jours	10 jours	8 jours	10 jours	10 jours	10 jours
	<i>Sursis</i>	oui sur l'amende (10€) pour 2 ans	/	oui sur l'amende (10€) pour 2 ans	oui sur l'amende (10€) pour 2 ans	oui sur l'amende (10€) pour 2 ans	oui sur l'amende (10€) pour 2 ans	oui sur l'amende (10€) pour 2 ans
G	<i>Amende</i>	60 €	60 €	60 €	60 €	60 €	60 €	NR
	<i>Déchéance</i>	15 jours	15 jours	15 jours	10 jours	15 jours	15 jours	15 jours
	<i>Sursis</i>	Probatoire cours DI (20h)	Probatoire cours DI (20h)	Probatoire cours DI (20h)	Probatoire cours DI (20h)	Probatoire cours DI (20h)	Probatoire cours DI (20h)	Probatoire cours DI (20h)
H	<i>Amende</i>	35 €	35 €	NR (8 jours)	35 €	35 €	35 €	NR
	<i>Déchéance</i>	8 jours	8 jours	8 jours	15 jours	8 jours	8 jours	8 jours
	<i>Sursis</i>	/	/	/	/	/	/	/
K	<i>Amende</i>	35 €	35	35 €	35 €	35 €	35 €	8 jours
	<i>Déchéance</i>	8 jours	8 jours	8 jours	8 jours	8 jours	8 jours	8 jours
	<i>Sursis</i>	Oui (simple sur la moitié de l'amende) pour 2 ans	/	Oui (simple sur la moitié de l'amende) pour 2 ans	Oui (simple sur la moitié de l'amende) pour 2 ans	Oui (simple sur la moitié de l'amende) pour 2 ans	Oui (simple sur la moitié de l'amende) pour 2 ans	Oui (simple sur la moitié de l'amende) pour 2 ans

Très peu de variations sont observées dans les sanctions principales données entre les différents profils testés, à l'exception du profil récidiviste. Pour les sept juges ayant sanctionné l'infraction de vitesse, ce sont uniquement des amendes qui sont octroyées comme peine principale, et ce pour les sept dossiers jugés. Toutefois, de nettes variations dans le montant des amendes sont observées, allant de 30€ à 60€, en fonction des juges. Le montant déterminé pour le profil de base restant constant par la suite, dans la plupart des cas.

- Profil initial

Pour le profil de base, trois juges expliquent se baser sur une sorte de règle pour établir le montant l'amende. Et cette « règle » s'applique à tous les profils (à l'exception du profil « récidiviste » pour le Juge D).

« J'ai plus ou moins un guide des sanctions fixes pour les excès de vitesse des primo-délinquants, que j'essaie de relier aux taux de l'accord à l'amiable ; pour l'interdiction de conduire, je tiens compte du fait qu'en cas d'interception, une interdiction de 15 jours à +30 km/h est possible en agglomération » (Juge B)

« Si aucun antécédent : 50 euros entre 81 et 89 km/h corrigés et 8 jours de déchéance ; 60 à 75 euros entre 90 et 99 km/h corrigés et 15 à 21 jours de déchéance ; 80 euros et plus au-delà de 100 km/h corrigés et 1 mois et plus de déchéance, assorti éventuellement de l'obligation de représenter des examens » (Juge E)

Pour trois juges (sur sept), la peine principale est assortie d'un sursis (simple ou probatoire). En outre, le juge G attribue un sursis probatoire avec la condition pour le prévenu de suivre le cours DI (20 heures). Cependant, il n'est pas mentionné si le sursis est partiel ou total sur l'amende et/ou la déchéance.

- L'expérience de conduite et âge du contrevenant

Certaines variations dans la sanction attribuée sont constatées pour trois profils. La première variation est observée pour le profil d'âge moyen (48 ans), pour lequel le juge B attribue une amende et une déchéance plus douces compte tenu de l'âge du contrevenant, de son casier judiciaire vierge et de la date d'obtention du permis. Ce dernier paramètre pourrait dès lors indiquer que pour ce juge, l'expérience du contrevenant et la longueur de parcours sans infraction pèse dans le montant de l'amende :

« J'ai une ligne directrice plus ou moins fixe pour condamner les primo-délinquants pour excès de vitesse, plus ou moins basée sur le montant de l'accord amiable et sachant qu'une déchéance 15 jours est possible à +30 km/h en agglomération compte tenu de l'âge, du casier judiciaire vierge et de la date d'obtention du permis, je prononce une peine plus douce que celle prévue par la ligne directrice » (Juge B)

- La composition familiale

Comme les résultats rapportés dans le tableau le montrent, la composition familiale n'influence pas la sanction initiale.

- L'occupation professionnelle

Concernant le profil « sans emploi », seul le juge K a indiqué la possibilité d'appliquer une peine de travail à la demande du prévenu. Tous les autres juges ont maintenu la sanction initiale (amende et déchéance du permis de conduire). Le juge B, quant à lui, augmente le montant de l'amende et notifie que le statut de « chômeur » n'est pas une raison pour adapter la sanction.

« Si demandé et en fonction de la situation financière », « (...) Peine de travail éventuelle en cas de difficulté financière d'un prévenu sans emploi. » (Juge K).

« voir les exercices précédents chômeurs et mariés en soi aucune raison de s'écarter de la ligne directrice » (Juge B)

- La récidive pour conduite sans assurance

Pour le profil récidiviste, des adaptations de la sanction ont été apportées par quatre juges. Le premier constat est que seuls les juges B et D font mention de l'art. 38§6 du fait de l'existence d'une condamnation antérieure.

Toutefois, l'application de cette directive est discutée dans le cas du dossier présenté. Pour le juge D, appliquer cette directive reviendrait à tirer « au canon sur un moustique », tandis que le juge B souligne que la première infraction est de faible gravité et n'influencera pas la sanction liée à l'excès de vitesse.

« Oui, une ligne directrice pour la détermination des peines au sein des forces de police. Compte tenu de l'aggravation résultant de la condamnation antérieure pour défaut d'assurance il y a moins de 3 ans, l'imposition d'une interdiction de conduire pendant 3 mois, avec 4 examens, est obligatoire (art. 38§6, alinéa 1 de la loi sur la circulation routière). Dans ce cas, c'est tirer avec un canon sur un moustique. Les examens et les tests sont superflus, mais obligatoires. La seule chose qu'un juge puisse faire est d'atténuer l'interdiction de conduire en imposant un report d'une grande partie de celle-ci. » (Juge D)

« un antécédent unique pour une infraction plutôt économique qui ne compromet pas en soi la sécurité routière n'influence pas la sanction basée sur une ligne directrice plus ou moins fixe (plus ou moins basée sur le montant de l'arrangement à l'amiable et en sachant qu'une déchéance de 15 jours est possible à partir de +30 km/h en agglomération) pour les excès de vitesse ; l'exemple n'est peut-être pas bien choisi puisque, au vu de l'art. 38.6 VWW, une déchéance de 3 mois et les 4 examens sont obligatoires ? » (Juge B)

Le juge E double l'amende initiale (de 50€ nous passons à 100€), augmente la durée de la déchéance (15 jours au lieu de huit jours) afin « d'être en adéquation avec les peines antérieures ». Tandis que le juge K maintient la sanction initiale mais indique la possibilité d'appliquer une peine de travail de 46 heures si cette sanction est demandée et en fonction des circonstances.

4.3.2 Résultats des entretiens – Vitesse

A la différence des discussions qui ont été partagées pour expliquer la sanction donnée pour la CSI, il s'avère que les explications données pour les excès de vitesse étaient abordés avec plus de simplicité et sans autant de questions additionnelles. Les faits étaient pris tels quels en insistant moins sur le type de profil et le comportement du prévenu, comme c'était le cas pour la CSI.

○ Primo-infractionniste

Pour le profil de base, sur les huit juges, sept infligent une amende et une déchéance du droit de conduire. Ce sont les juges 3 et 5 qui infligent les plus lourdes amendes, 65€ et 70€ respectivement. Le juge 3 donne un sursis sur un partie (« la moitié, le plus souvent ») tandis que le juge 5 ne donne un sursis que si la personne est en difficulté financière. Concernant le juge 3, celui-ci établit le montant sur base d'un calcul personnel. Il est pertinent de noter que le juge 3 et 5 sont du même arrondissement.

Le juge 2 a également mentionné le cas particulier de la jurisprudence du parquet de son arrondissement judiciaire et l'application de la probation prétorienne aux contrevenants pour excès de vitesse qui sont invités à suivre les cours DI vitesse (cours payant) avant de se rendre au tribunal. Pour ce juge, si les cours ont été suivis, alors la sanction sera une amende de 30€ et une déchéance de 15 jours, sanction assortie d'un sursis total pour une durée de trois ans. Mais si le cours n'a pas été suivi, alors il n'y a pas de sursis. Pour ce juge, il importe également que ce soit un sursis et non une suspension afin que cette condamnation reste dans le dossier et puisse peser dans une éventuelle condamnation ultérieure.

○ L'expérience de conduite et âge du contrevenant

Comme précisé en introduction à la méthodologie et aux modalités de la recherche, lors des discussions avec les juges, la variable portant sur l'âge avancé a été discutée en abordant un profil âgé de 78 ans. Globalement, l'âge apparaît comme exerçant une influence moindre sur la sanction, dans le cas des excès de vitesse. Seuls deux juges ont notifié être interpellé par l'âge plus avancé et l'infraction d'excès de vitesse. Le juge 5 imposant un examen médical avec la déchéance, tandis que le juge 6 modère mais indique qu'un plus gros excès de vitesse en agglomération est plus problématique. Le juge 8 prend le contre-pied et choisit de récompenser la carrière (« exemplaire ») du contrevenant en donnant une suspension simple.

Concernant le profil novice, le juge 7 insiste sur la nécessité d'éduquer ce profil qui est au début de sa « carrière de conducteur », le juge 8 prenant vraisemblablement la même orientation. Tandis que le juge 2 ouvre la possibilité d'appliquer une suspension probatoire pour assurer l'avenir du jeune conducteur.

« Ce n'est pas un comportement normal à 78 ans, j'impose la déchéance avec examen médical » (Juge 5)

« Je garde la sanction avec le sursis. Et je ne vais pas nécessairement demander un examen médical, contrairement à l'alcool où là ce sont des faits plus problématiques. La vitesse c'est plutôt un accident de comportement (...). On peut expliquer que voilà, j'ai suivi la circulation... Ce n'est pas une infraction qui m'interpelle. Je dirais à 70 ans, c'est plus problématique quand il roule très lentement ou à 105km/h au lieu de 50 km/h. Ici, 35 km/h au-dessus de la limite, c'est un classique comme infraction. (...) Pour le profil novice, j'allonge la déchéance de 10 jours et j'impose de repasser l'examen théorique ou pratique » (Juge 6)

« L'âge a peu d'influence sur la peine que je vais donner. Peut-être que pour la personne de 78 ans, je donnerai une suspension simple, ce qui revient à une grosse mesure de faveur. (...) Le conducteur novice, là c'est un cas tout à fait différent. IL faut l'éduquer, lui faire prendre conscience des conséquences de son acte, surtout maintenant, au début de son parcours de conducteur. Il n'aura jamais de suspension simple. Il doit passer chez vous. Et si ce n'est pas possible, parce qu'il a le choix, alors c'est une amende de 20€x8 plus les frais de 300€ et 8 jours de déchéance. Il a le choix, on détermine à l'audience » (Juge 7).

« si près de 80 ans et que c'est la première infraction, je donne une suspension simple. Il faut aussi récompenser la carrière de la personne. (...). [Profil novice] Pour ce profil, là la sanction peut avoir des conséquences légales. Je tends plutôt à donner une mesure probatoire avec les cours DI. » (Juge 8)

« [en abordant le dossier excès de vitesse] Quand moins de 2 ans de conduite, ça sera soit l'amende avec un sursis soit la suspension probatoire. La suspension est difficile (*moeilijk*) à appliquer comme ça sans « raisons », mais elle est possible si l'étudiant a besoin de garder un casier judiciaire vierge. La suspension probatoire sera alors combinée avec les cours « généraux Vias », une déchéance de 15 jours et l'examen théorique ou pratique. Les frais de justice restent. La suspension, on ne peut pas aller plus bas, mais s'il y a nécessité à garder un casier vierge, alors c'est la meilleure option. Pour les autres, ça sera plus probablement une amende avec sursis total, assorti d'une déchéance et de l'examen » (Juge 2).

○ La composition familiale

Comme pour la CSI, l'influence de la composition familiale semble limitée sur la peine accessoire, sans impacter la peine initialement donnée. Le sursis de l'amende pourrait être adapté si le contrevenant rencontre de difficultés familiales (telles que la maladie ou le handicap), mais globalement, cet indicateur est plutôt utilisé pour modaliser la déchéance du droit de conduire. Seul le juge 3 a indiqué la possibilité d'évaluer la situation financière de la personne si celle-ci est célibataire.

« on ne peut pas avoir de préjugés sur l'organisation familiale. Sauf si la personne expose son état (...) il y a autant de structure familiales qu'il y a de familles. Mais on écoute quand ils sont face à des situations particulières comme un membre de la famille qui a un handicap, un cancer... d'autres mesures sont alors envisagées comme la suspension du prononcé ou le sursis sur la totalité » (juge 1)

« S'il y a des enfants, je garde la sanction, mais je limite la déchéance à la catégorie de l'infraction. (...) S'il est célibataire, je vais regarder aux implications financières que cela peut avoir mais ce n'est pas automatique » (Juge 3)

« la situation personnelle par rapport aux enfants jouent un rôle si leur situation nécessite des conditions particulières, si la déchéance a un énorme impact sur la vie familiale ou sur eux. Je pense par exemple aux enfants avec handicap, ou à la compagne/compagnon. Ou encore au contrevenant. Si la personne est en chaise roulante, elle ne peut pas prendre le bus. » (Juge 2)

○ La situation professionnelle

L'indication concernant le statut « sans emploi » du contrevenant présente une influence limitée, voire aucune. Toutefois la possibilité d'un sursis plus élevé ou d'une PTA, permettant de s'adapter à la situation financière de la personne, a été notifiée.

« Ça sera soit la suspension, soit la PTA, c'est à discuter avec le cas précis de la personne. » (Juge 4)

« la peine principale reste la même mais on s'adapte pour qu'elle soit tenable. Je donne alors un sursis sur une partie » (Juge 5)

« S'il est sans emploi, oui, au niveau de l'amende, un plus grand sursis. Je ne m'oriente pas plus vers une formation. (...) Dans notre région, on a un lot considérable de personnes qui n'ont jamais travaillé. » (Juge 8)

« On ne peut pas aller plus bas pour l’amende. Le seul élément sur lequel on peut jouer c’est le sursis. Ici, je donnais à la base la moitié. Je donnerais alors plus (de sursis) si la situation financière de la personne le demande » (Juge 2)

« S’il est sans emploi, c’est possible que je donne une PTA. Mais je ne vois pas de réelles raisons à changer ou adapter par rapport à la déchéance » (Juge 3).

○ La récidive

La présence d’un antécédent implique une moins grande marge de manœuvre et d’appréciation dans les possibilités de choix de sanction puisque l’art. 38§6 doit être appliqué. Cependant, les juges gardent la liberté de mobiliser le sursis sur une partie ou la totalité de l’amende et de la déchéance pour que la sanction soit tenable. Seul le juge 4 a creusé quant à savoir s’il s’agissait d’une sanction administrative ou pénale et si l’art. 38§6 devait s’appliquer. Pour les autres juges, la situation est apparue sans questionnement.

« Là on entre dans la loi d’aggravation, ça sera 3 mois de déchéance et les 4 examens. Souvent je donne un sursis total sur l’amende et 2 mois de sursis sur la déchéance dans ce type de cas. Les examens à repasser représentent quand même un coût de +/-500€, plus le fait de prendre du temps, et les frais de justice. Le sursis permet d’assurer l’aboutissement de la peine » (Juge 7)

« alors ici, on a une situation plus complexe. Ça dépend si pas de permis parce que pas le bon pour la catégorie du véhicule ou si pas de permis parce que sanctionné d’une déchéance pour une autre infraction. Je dois déterminer si j’applique l’art.38§6, si c’est une sanction administrative ou non. On doit creuser par rapport aux raisons de la première infraction. (...) Avant de déterminer si c’est la loi d’aggravation, on doit savoir quelle est la situation criminelle » (Juge 4).

« Récidive, j’applique l’article 38§6, avec les 3 mois de déchéance et les 4 examens. Je maintiens l’amende » (Juge 5)

« C’est un cas d’aggravation. On a beaucoup moins de marge de manœuvre, pas de possibilité d’appréciation. En plus, les examens médicaux et psychologiques, on n’a pas de retour pour savoir si ça marche. Les examens théorique et pratique, oui ok c’est un rappel des bases. Et financièrement, c’est limite. Je déduis les frais d’examens du montant de l’amende » (Juge 1)

« Ici, le cas de la récidive, l’application de l’article 38§6 est d’usage, avec les 4 examens obligatoires et la déchéance que je peux limiter à 30 jours si je motive. Mais ça dépend aussi si cette personne a suivi les cours DI demandés par le parquet. Si oui, comme c’est la deuxième fois que la personne se trouve devant un tribunal, je vais donner une amende avec sursis total, les 3 mois de déchéance avec 22 jours de sursis pour arriver à 8 jours. On va un cran plus loin. » (Juge 2)

4.3.3 Synthèse des résultats – Vitesse

Nous remarquons une certaine souplesse dans les vignettes pour les excès de vitesse en agglomération. Ce sont surtout les aspects liés à la situation économique du délinquant qui conduisent à certains ajustements de la sanction, notamment en termes de niveau de sursis. Toutefois, contrairement à la CSI, le montant de l’amende pour la sanction varie beaucoup plus pour le profil initial, allant de 30€ à 70€, amende qui n’est pas nécessairement assortie d’un sursis.

L’âge du contrevenant exerce une moins grande influence, comparée à la CSI, sur le choix de la sanction. La vitesse étant plus facilement catégorisée comme une erreur pouvant arriver à tout le monde. Cependant, il apparaît que pour un juge, un contrevenant plus âgé pourrait profiter d’une mesure de faveur (la suspension) de part son parcours exemplaire. Alors que pour certains juges, ce comportement est particulièrement interpellant pour un profil âgé et demande alors une évaluation médicale. Pour le profil novice, outre l’application de l’examen théorique ou pratique à la réintégration du permis, certains juges ont indiqué la nécessité de passer par les cours DI afin de réintégrer ce jeune contrevenant sur la route.

Les indicateurs relatifs à la composition familiale ou à l’occupation professionnelle ont globalement peu d’effet sur la sanction, si ce n’est à nouveau sur les modalités de la déchéance. Modalités pouvant se justifier par la nécessité de pouvoir conduire dans le cadre de son emploi ou par les contraintes familiales. Contrairement à l’alcool, le profil sans emploi ne suscite pas les mêmes questionnements quant à la situation personnelle et financière de la personne. Cependant, à nouveau, l’application d’une PTA ou d’un sursis plus élevé ont été envisagés pour ce profil.

4.4 Facteurs additionnels et Rôle de l'audience

Que ce soit à travers les données récoltées par les questionnaires ou par les raisonnements recueillis lors des entretiens avec les juges, des éléments additionnels sont apparus comme influençant le processus de sanction. Ces éléments ont trait au contexte de l'infraction, à l'impact de la sanction et aux règles personnelles que les juges suivent pour appliquer les sanctions. N'ayant pas été présélectionnés en amont, en tant que variable à évaluer, ces éléments additionnels peuvent toutefois être identifiés comme des facteurs déterminant la sanction attribuée. En outre, lors des entretiens, les juges ont insisté sur le rôle essentiel qu'occupe l'audience dans la détermination de la peine. Ce moment central dans l'objectivation des faits et de la collecte des paramètres permettant de déterminer la peine adéquate ne pouvait être passé sous silence dans cette analyse des facteurs influençant le processus de décision de la sanction.

4.4.1 Contexte de l'infraction

Parmi les facteurs additionnels renseignés, l'heure et le lieu de l'infraction jouent sans conteste un rôle dans la contextualisation des faits. Ces deux éléments ont une double fonction. Tout d'abord, ils renseignent sur le niveau de prise de risque du contrevenant, ensuite, ils alertent sur une éventuelle problématique de fond, et ce en particulier, concernant la CSI. Le poids de ces indicateurs semble varier en fonction de l'infraction commise, et de la personne du juge.

« [Pour la conduite sous influence] l'heure à laquelle le contrôle de police a été fait est une indication qu'il peut y avoir un problème d'alcool sous-jacent. (...) Ici, 17h, je vais approfondir pendant l'audience » (Juge 2)

« L'heure de l'infraction est une première indication. (...) il faut déterminer s'il y a un problème d'alcool parce que si oui, alors on ne peut pas appliquer l'EAD, ce n'est pas une mesure pour ces profils » (Juge 5)

« le lieu joue un rôle : un grand excès de vitesse à un carrefour dangereux, ou une intoxication dans un quartier où il y a foule - le moment de la journée joue un rôle : une intoxication le matin, par exemple, est le signe d'un problème qui nécessite une enquête plus approfondie. » (Juge A)

« le lieu est important : la dangerosité varie d'une route à l'autre. Idem pour l'heure : une infraction commise à la sortie des classes n'est pas la même que celle commise à 3 heures du matin. » (Juge E)

« l'heure de l'infraction (grande affluence, sortie d'école) » (Juge F)

« Je double l'amende si vitesse aux abords d'une école « Là c'est à un endroit où il y a beaucoup de fréquentation, il me semble, il y a des magasins, une école, beaucoup de monde (...) ». L'amende sera alors plutôt de 80€ » (Juge 4)

« Le lieu et l'heure de l'infraction peuvent être pris en compte en ce sens qu'ils peuvent déterminer la gravité du comportement adopté (abords d'une école à l'heure de la sortie des classes, par exemple). La marque du véhicule peut être prise en compte dans l'appréciation de la situation pécuniaire du contrevenant. » (Juge G)

L'heure (et le jour de la semaine) et le lieu de l'infraction apparaissent comme des facteurs jouant le rôle de « circonstance aggravante », pouvant être l'éventuel signe d'alerte d'une dépendance (pour la CSI) ou d'une prise de risque plus élevée du comportement. C'est principalement en abordant la question de l'alcool au volant que l'aspect relatif à l'heure est le plus ressorti. Plus précisément, il apparaît que l'heure de l'infraction peut être perçue comme un signe d'une possible dépendance ou problématique d'alcool en cas d'infraction pour CSI car être contrôlé avec un tel taux (0,78 mg/l) en fin d'après-midi n'est pas chose habituelle. Ce facteur invite dès lors à creuser plus en profondeur, notamment par des demandes d'examens médicaux et/ou psychologiques. Tant pour l'alcool que pour la vitesse, l'heure et le lieu permettent de situer l'affluence qu'il devait y avoir sur la route, notamment par rapport aux sorties d'écoles ou la circulation.

4.4.2 Situation exceptionnelle du contrevenant

« la situation personnelle par rapport aux enfants jouent un rôle si leur situation nécessite des conditions particulières, si la déchéance a un énorme impact sur la vie familiale ou sur eux. Je pense par exemple aux enfants avec handicap, ou à la compagne/compagnon. Ou encore au contrevenant. Si la personne est en chaise roulante, elle ne peut pas prendre le bus. La situation financière globale aussi joue. (...) Il n'y pas de règles implicites, on va apprécier dans l'ensemble le dossier » (Juge 2)

A l'instar du juge I qui mentionne le statut de « veuf à un jeune âge » du contrevenant pour expliquer le choix de lui laisser une seconde chance, la Juge 2 adopte une approche également similaire en notifiant que des situations exceptionnelles peuvent être prises en compte dans la détermination de la sanction, notamment

accessoire, et ses modalités. Il ne s'agit pas de règles applicables sans distinction mais d'une sorte d'affinement de la sanction appliqué au cas par cas qui permet, in fine, de la rendre supportable ou en tout cas, plus adaptée au contrevenant.

4.4.3 Impact de la sanction

A travers les différentes expériences et anecdotes partagées lors des entretiens, l'impact que la sanction peut avoir sur la personne, son avenir ou encore son entourage, est régulièrement revenue comme étant un paramètre déterminant l'orientation à prendre. Le vécu d'une sanction est différent en fonction de la situation personnelle du contrevenant, notamment de ses contraintes. Par exemple, une déchéance du permis de conduire ne sera pas perçue et vécue de la même manière pour un profil qui a besoin au quotidien de son permis pour son travail que pour une personne qui travaille de chez elle et ne se déplace que sporadiquement. Ou encore, comme l'expliquait le Juge 4, si c'est l'épouse du contrevenant qui se retrouve puni à devoir conduire son mari à son travail et à jouer le rôle de bobette en pleine période de fêtes de Noël.

« Il faut être conscient de l'impact de la peine sur la personne et son entourage. (...) Je vais vous donner une anecdote, ça date de quand je suis devenu juge de police, j'ai des amis que je ne vois que 2 fois par an. Et un jour l'épouse nous raconte que son mari a commis une grosse infraction de vitesse, une de plus, sauf que cette fois-ci, il a été sanctionné par un juge à un mois de déchéance du permis de conduire. Et nous sommes à l'approche des fêtes de Noël et c'est à ce moment que la déchéance de monsieur est appliquée. Qui a vécu la sanction, pensez-vous ? [chercheur répond : l'épouse]. Oui, bien sûr. Et son épouse était très fâchée, elle explique « je suis maintenant obligatoirement la Bobette. C'est la fête, c'est Noël, je ne peux rien boire du tout pendant que monsieur trouve ça très chouette de faire la fête. Et en plus, il est de permanence pour son travail et donc je dois assurer les trajets, me lever tôt pour lui, aller le chercher, etc. ». Il n'a donc rien vécu de sa déchéance, 0,0 de la sanction. Et en plus, son amende a été payée par sa société. Donc qui a vécu la sanction ? L'entourage » (Juge 4)

« La durée de la déchéance joue aussi sur le vécu de la sanction. (...) Parfois une déchéance a plus d'impact qu'une amende, parce qu'ils vivent la sanction. Ce n'est pas simplement faire un virement » (Juge 5)

L'autre aspect mis en évidence concernant l'impact de la sanction concerne les effets que celles-ci peuvent avoir sur « l'avenir » de la personne, que ce soit au niveau professionnel, ou au niveau d'une éventuelle récidive. La possibilité d'une suspension probatoire est régulièrement ressortie comme une possibilité de sanctionner certains profils qui en ferait explicitement la demande pour des raisons « valables », telles que liées à la recherche d'un emploi, à un métier ou encore à un « jeune âge ». A noter que cette possibilité n'est pas envisagée pour tous les profils. Ce sont principalement les jeunes conducteurs et les personnes sans emploi qui sont le plus souvent apparues comme étant les bénéficiaires d'une telle approche.

Et enfin, le juge 5 a exposé la nécessité de sanctionner même si cela avait pour conséquence que la personne perde son emploi. Cet aspect est ressorti pour la CSI et la nécessité de protéger la société par rapport à une personne ayant des problèmes de dépendance.

« [avec l'application de la déchéance ou de l'EAD] Je préfère que quelqu'un perde son travail s'il a une dépendance à l'alcool ou à la drogue que de lui faire un cadeau. (...) L'objectif est de protéger la société » (Juge 5)

4.4.4 Des règles personnelles de calcul

A travers les explications fournies et les questions directes demandant s'ils appliquaient des schémas ou règles de calcul pour déterminer les sanctions, certains juges ont partagé les logiques qu'ils utilisent pour déterminer le montant d'une amende ou encore la durée d'une déchéance. Ce type de schéma semble particulièrement s'appliquer aux infractions de vitesse, et est remonté dans une moindre mesure pour les infractions de CSI. Ces règles de calcul sont principalement utilisées pour objectiver l'infraction et déterminer un point de départ identique ou similaire aux contrevenants ayant commis une infraction de même nature. Certains juges indiquent également que cela permettait de garder un certain équilibre entre les différents dossiers traités. Les règles de calcul ou schématisation de calcul des sanctions ont été plus particulièrement communiquées à travers les questionnaires remplis en ligne.

« Pour objectiver la sanction et avoir un point de départ identique pour tous les contrevenants, j'ai décidé d'appliquer le taux de 1 euro par km/h de dépassement et une déchéance de 8 jours. Pour des excès plus importants, à partir de 40km/h au dessus de la vitesse, le taux passe à 2 euros, et la déchéance du droit de conduire augmente (10, 12, 15, 20, 1 mois, etc.) Pour un premier fait (casier vierge) et sans circonstance particulière, j'accorde en règle générale un sursis pour la moitié de l'amende. » (Juge K)

« J'ai des directives pour moi-même : - vitesse : si la conduite est interdite (+30 en agglomération, +40 sur autoroute) : 1 euro par kilomètre dépassé, 1 jour d'interdiction de conduire par kilomètre. Il faut toujours tenir compte de la vitesse corrigée. (...) pour les vitesses supérieures à 100 km/h en agglomération, l'interdiction de conduire est d'au moins 3 mois à 6 mois, en fonction de l'importance du dépassement de vitesse - alcool : toujours des tests, ne jamais retarder la sanction sauf cycliste, l'interdiction de conduire est d'une semaine par consommation ; en combinaison avec un accident, min. 3 mois d'interdiction de conduire. En fonction de la gravité de l'intoxication, de l'absence de signes d'ivresse et/ou d'infractions antérieures, une analyse des cheveux est ordonnée afin de vérifier l'aptitude à la conduite. » (Juge A)

« Si aucun antécédent : 50 euros entre 81 et 89 km/h corrigés et 8 jours de déchéance ; 60 à 75 euros entre 90 et 99 km/h corrigés et 15 à 21 jours de déchéance ; 80 euros et plus au-delà de 100 km/h corrigés et 1 mois et plus de déchéance, assorti éventuellement de l'obligation de représenter des examens » (Juge E)

« Quand le prévenu à moins de 30 ans au moment des faits, je m'oriente vers la suspension probatoire avec cours Vias [cours Driver Improvement]. C'est une sorte de jurisprudence à [xxx]. Au-dessus de 30 ans, public plus mûr, ça sera une amende de 200€ avec sursis de 150€ et 15 jours de déchéance » (Juge 8)

« C'est un casier vierge. C'est aussi quelque chose, donc si c'est la première fois d'une contravention pour excès de vitesse. J'ai un système similaire où je regarde si c'est un casier vierge ou non, si c'est dans les zones urbaines ou non, et puis je commence par déterminer un minimum 20-40€, et puis je regarde combien de km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée conduisait. Et par 10km/h de trop, après correction, j'ajoute 10€ (...). Je suis quelque peu plus doux pour les excès de vitesse commis en dehors des agglomérations, que pour les excès en agglomération » (Juge 3).

4.4.5 Objectiver les faits

« Pour sanctionner, il faut avoir la couleur du dossier (...). Voir la personne, saisir sa personnalité, entendre ses justifications, comprendre sa situation socio-professionnelle, écouter son histoire et aussi celle du contrôle de police. Ça, je le retrouve notamment dans le dossier, avec le PV de police. (...) L'audition joue un rôle crucial pour nous donner la couleur du dossier » (Juge 1).

« C'est un exercice difficile que vous nous demandez. » (Juge 2).

Lors des entretiens, les participants ont à tour de rôle notifié la complexité que revêtait l'exercice d'aborder ces infractions sur base uniquement du dossier présenté. Bien qu'ils aient tous pu déterminer la sanction, ou en tout cas l'orientation qu'ils prendraient, tous les participants ont toutefois explicité, à un moment de leur raisonnement, qu'ils leur manquaient un certain nombre de paramètres pour déterminer avec justesse la sanction qu'ils donneraient. Ces éléments manquants sont principalement collectés au moment de l'audience, si le contrevenant s'y présente, et par le PV fourni par la police.

Ce manque de contextualisation possible sur les faits, le profil et le comportement du contrevenant, au moment de l'infraction et de l'audience, a été particulièrement mis en évidence pour les infractions de CSI. Globalement, les vignettes pour la vitesse excessive ont été abordées plus facilement, amenant à moins de questions complémentaires de la part des juges.

Concernant le cas particulier de la CSI, la complexité pour aborder cette infraction tient à l'absence d'informations permettant d'objectiver le dossier, tant par rapport aux faits que par rapport à la personne comparaissant devant eux et aux explications (amendement) apportées pour justifier son infraction, et aux éventuelles indications relatives à une éventuelle dépendance. L'objectivation des faits se faisant par l'instruction à l'audience. Le juge 4 a, par exemple, d'emblée commencé la discussion en posant des questions relatives à la personne, au moment du contrôle...

« Et quel jour était-ce cela monsieur ? (...) Et comment se fait-il qu'un vendredi à 16h18 vous rouliez avec ce taux d'alcoolémie ? était-ce la première fois que cela vous arrivait ? (...). Je dois savoir à qui j'ai à faire (...) S'agissait-il d'un repas d'affaire pour fêter un contrat ? Oui parce que cela arrive aussi et on doit pouvoir l'entendre. » (Juge 4)

Renforçant ce rôle de l'audience en fin d'entretien, en discutant des dossiers pour la vitesse excessive :

C'est un des facteurs, dans toutes les affaires, qui va influencer l'orientation de la sanction. Est-ce que la personne vient ou ne vient pas. Et si elle vient, qu'est-ce que je vois ? Ici, c'est difficile d'objectiver, ou d'objectiver plus loin le cas. (...) La présence du contrevenant, selon moi, ça joue bien un rôle, je pense (...). Avant l'audience, la sanction est préparée. Et dans 30-40%, ça reste. Ça dépend de qui est face à nous, est-ce quelqu'un de communicatif ... (...) ça joue un rôle, qui est face à nous. (...) vous pouvez voir la culpabilité, l'amendement... » (juge 4)

Les informations communiquées par la police dans le PV revêtent aussi d'une importance primordiale pour objectiver les faits et donner la couleur du dossier en amont, avant l'audience :

« avant l'audience, on part du dossier, c'est-à-dire, le type d'infraction, le PV et le contexte factuel – était-ce un contrôle statique banal ou un contrôle pour comportement inadéquat – le casier judiciaire. Je fais des fiches pour chaque dossier et j'y établis mon échelle de peine avec le minimum et le maximum mais je ne fixe pas la peine à l'avance. (...) il doit y avoir la réquisition du parquet et du prévenu. L'audience occupe un rôle central. Alors là, je pourrai déterminer la sanction » (Juge 6)

« avant l'audience, on prépare, on fait des fiches pour chaque dossier. On établit une échelle de peine avec le minimum et le maximum pour l'amende, la déchéance, l'EAD – si alcool au volant. On ne fixe pas une peine à l'avance. (...) il faut la réquisition du parquet et l'audience du prévenu. Entendre les demandes et faire preuve de compréhension. Ici, la sanction est désincarnée » (Juge 5).

4.5 Discussions

4.5.1 Contextualisation du cas individuel

Les résultats collectés par le biais des questionnaires montrent qu'en l'absence de données additionnelles contextualisant l'infraction et enrichissant la « couleur » du profil du contrevenant, les juges appliquent en général une sanction classique, à savoir l'amende, celle-ci pouvant être assortie d'un sursis, et une déchéance du permis de conduire. Sur base uniquement des données communiquées dans les vignettes, il apparaît que les juges ont suffisamment d'informations en main pour pouvoir attribuer une sanction, celle-ci n'étant pas nécessairement définie ou légitimée comme étant adéquate. En outre, certains d'entre eux ont rapporté l'utilisation de « règles » pour déterminer la sanction qu'ils infligeraient à ce « cas ».

Par ailleurs, lors des entretiens, les juges ont pratiquement à l'unanimité souligné le rôle essentiel que joue l'audience dans la contextualisation des faits et la « coloration » du dossier (voir aussi à ce sujet, Delannoy, Silverans et Nieuwkamp, 2021). Ces éléments additionnels vont permettre de déterminer si une autre approche de la sanction, ou une modalisation de celle-ci, ne serait pas envisageable afin de rendre la sanction plus adaptée à la situation personnelle du contrevenant, notamment en la rendant plus supportable. Cette adaptation ou modalisation de la sanction pouvant également se faire à la demande du contrevenant, si celui-ci se présente à l'audience.

Ces éléments donnant la couleur du dossier sont collectés lors de l'audience à travers l'exposé du contrevenant, mais aussi dans le PV fourni par les forces de l'ordre relatant les circonstances du contrôle et/ou de l'infraction. Cette contextualisation et évaluation du profil sont les pièces du puzzle permettant aux juges de dresser le tableau le plus complet possible de l'infraction et du contrevenant afin de déterminer la sanction « adéquate » à infliger.

4.5.2 Recommandations d'ordre méthodologiques

La méthode de recherche faisant appel aux vignettes permet de plonger le répondant dans une situation hypothétique et d'explorer avec lui, ses raisonnements et la manière dont il aborderait cette situation. L'utilisation de cas standardisés, tels qu'utilisés dans cette étude, rend possible la comparaison de l'influence de différentes variables manipulées sur la prise de décision des répondants et de comparer leurs réactions d'un cas à l'autre. Par ailleurs, en soumettant ces « mises en scène », les enquêtés sont amenés à autoévaluer leurs propres décisions et leurs raisonnements, ce processus permettant aux chercheurs de retracer les représentations que ce font les enquêtés de la situation et du processus (Laumond, 2020).

Les enquêtes et la mise à plat des résultats de recherche ont mis en exergue certaines faiblesses de la méthodologie expérimentale mise en œuvre dans la présente étude. Ces faiblesses sont relatives au support sélectionné pour plonger les répondants dans le scénario, et dans une moindre mesure, aux détails apportés aux indicateurs testés.

Les faiblesses relatives au support se limitent aux constats relevés lors des entretiens. En effet, les données collectées à travers les questionnaires ne permettent pas d'indiquer que le support (un procès-verbal simplifié) n'était pas suffisamment réaliste et exploitable que pour déterminer une sanction (ce support ayant été, de plus, validé par un juge « test »). Cependant, lors des entretiens, l'utilisation de ce procès-verbal simplifié, bien que rassemblant l'ensemble des facteurs à tester, s'est révélé insuffisamment réaliste pour certains juges.

Le manque de réalisme a principalement trait à la présentation du dossier (physiquement), à l'absence du PV complet accompagnant le dossier et à la structure des informations.

Concrètement, la présentation de la vignette sur écran avec une contextualisation des faits limitée aux seules informations contenues dans la fiche et aux trois principes clés¹⁸, ne permettaient pas une immersion suffisamment complète dans la situation hypothétique, rendant l'exercice complexe pour certains juges. Une opportunité consisterait à construire un dossier d'instruction et de relater oralement ou par écrit les faits. La contextualisation pourrait se faire sur le mode d'une histoire narrée où sont relatés les faits et l'argumentation utilisée par le prévenu lors de l'audience. Le support à disposition serait alors constitué de deux facettes : le dossier et la narration.

Quant aux indicateurs utilisés, plus de réalisme peut également être apporté en détaillant plus subtilement les profils à tester. Par exemple, pour comprendre l'influence de l'occupation professionnelle, notamment sur la modalisation de la déchéance ou encore le montant de l'amende, il pourrait être précisé plus finement le métier du contrevenant (employé/ouvrier/commercial/médecin/infirmier/sans emploi/...). En outre, grâce la coquille ayant trait au statut de « veuf » qui s'est glissée dans les versions néerlandophones des vignettes, il apparaît que la situation émotionnelle du contrevenant (combinée à son casier judiciaire vierge) ouvre la possibilité d'aboutir sur une certaine clémence dans le choix de la sanction. Cette coquille ouvre la possibilité d'approfondir cette variable en manipulant des traits additionnels du profil du contrevenant.

Une approche plus ludique peut également être mise en œuvre à travers la méthode du jeu de cartes combinée à l'utilisation de vignettes sous forme *de petites histoires*. A l'instar de la méthode expérimentale utilisée par Laumond (2020) pour déterminer les perceptions du pénal en France et en Allemagne, le jeu de cartes consisterait ici à un premier ensemble de cartes-infractions présentant des cas d'infractions fictives et d'un second ensemble de cartes-peines permettant d'attribuer une sanction tout en justifiant les choix effectués. Cette méthode expérimentale est prometteuse car elle offre la possibilité d'observer les pratiques (et actes) des « joueurs », de décortiquer la formation du jugement infligé et de déterminer l'éventuelle influence de paramètres donnés, en procédant à une standardisation des cartes-vignettes. En outre, la manipulation physique des cartes-vignettes permet d'apporter un certain ludisme dans l'approche, et de sortir d'un carcan de questions-réponses.

D'autres paramètres mentionnés dans la revue de la littérature n'ont pu être vérifiés dans le cadre de cette étude. Ces paramètres constituent des pistes d'évaluation pour de futures analyses de l'influence de facteurs non-réglés dans la détermination de la peine. Ces facteurs sont :

- La personne du juge : outre les facteurs démographiques, la personne du juge serait idéalement incluse dans des recherches ultérieures, en ce compris son rôle, son parcours avec la sécurité routière (et son éventuelle expérience personnelle avec certains types d'infraction) et son ancrage territorial. Ce type d'informations pouvant être obtenu en invitant les répondants à décrire leur vécu en tant que juge, leur rôle et leur tâche selon leur perspective, ainsi que leur parcours et ce qui a pu changer dans leur processus ou appréhension des peines.
- Le genre : non développé dans cette étude, il apparaît que les résultats des recherches antérieures déterminant le rôle du genre dans la détermination de la peine sont mitigés, ceci pouvant s'expliquer par les types de crimes pris en compte dans l'analyse (infractions routières vs crimes). Toutefois, dans le cas des infractions de la route, encore peu d'études ont porté spécifiquement sur ce paramètre, notamment quant à savoir comment et s'il influence la décision de sanction, combiné ou non à d'autres paramètres tels que la composition familiale et les antécédents judiciaires.

Et finalement, une dernière méthode de collecte se doit d'être abordée : les observations non-participantes¹⁹ menées lors d'audiences. Cette méthode de collecte de données apparaît comme une opportunité pertinente dans l'évaluation du processus de sanction et des indicateurs d'influence. Par la présence du chercheur sur « le terrain », les observations permettent d'appréhender une réalité donnée et de collecter un ensemble de données sans passer par un « intermédiaire » (que ce soit un interlocuteur, un document, un récit...) afin de déterminer si un certain nombre de constats dans le processus de sanction, relatifs tant à des aspects verbaux que non-verbaux, peut être fait :

- Posture des juges, des prévenus, des avocats, des procureurs
- Attitudes et de comportements adoptés face aux profils et aux infractions

¹⁸ La véracité des faits, la demande de clémence du prévenu et l'absence de dégâts matériels et de victime.

¹⁹ « présence d'un observateur non interventionniste mais visible aux yeux des participants » (Norimatsu & Cazenave-tapie, 2017).

- Argumentaires des prévenus pour « défendre » leur dossier
- Argumentaires de la part des juges pour déterminer la sanction
- Rituel judiciaire

Afin de mener à bien ce type d'observation, un certain nombre de paramètres méthodologiques devra être défini : observations dissimulées ou non-dissimulées, sélection des juges et des audiences, anonymat des prévenus, l'utilisation de grilles d'observation, ...

5 Conclusions

Les juges ont à leur disposition un large arsenal de sanctions. Ils imposent la sanction qui correspond le mieux aux circonstances de l'infraction, au délinquant, à ses antécédents, et au risque de récidive. La détermination de la sanction apparaît dès lors assez hétérogène et complexe à cerner. Pour tenter d'étudier certains de ces aspects, des vignettes ont été créées afin de mesurer indirectement leur impact sur la peine. La présente étude établit que la peine se doit d'être appropriée à l'infraction ou à la violation et qu'elle doit être adaptée au cas individuel du contrevenant. Il apparaît dès lors que plusieurs facteurs influencent la détermination de cette peine. **Ces facteurs peuvent être divisés en deux catégories : les facteurs réglementés par la loi et les facteurs non réglementés par la loi.**

Les facteurs réglementés ont trait aux peines imposées par la loi, celles-ci étant déterminées en fonction du degré de l'infraction. Les peines imposées sont contrôlées par l'éventail des peines minimales et maximales qui sont stipulées et décrites dans la loi sur la circulation routière. Parallèlement à cet éventail de peines, d'autres exigences réglementées vont également intervenir dans le processus de détermination de la peine. Ces exigences ont trait aux fonctions que la peine doit remplir, à la proportionnalité de la peine en fonction de la gravité de l'infraction (proportionnalité notamment morale) et à la cohérence de la peine pour les infractions de même nature.

Bien que la peine doive être proportionnelle, cohérente et légale, elle ne peut pas ignorer les facteurs du cas individuel à sanctionner. Ces facteurs du cas individuel sont non-réglementés et peuvent affecter la décision de la peine. Outre les quatre facteurs explorés brièvement à travers la littérature existante (la personne du juge, le genre, la situation sociale et l'âge du contrevenant), d'autres facteurs relatifs au profil du contrevenant ont été approfondis à travers la méthode expérimentale des vignettes. Au total, ce sont six facteurs qui ont été manipulés dans les vignettes afin de déterminer leur éventuelle influence sur le processus de détermination de la peine. Ces facteurs sont l'expérience de conduite, l'âge, la composition familiale, le statut marital, la situation professionnelle et l'antécédent judiciaire du contrevenant.

Pour déterminer si ces facteurs affectent la détermination de la peine, l'utilisation de vignettes s'est révélée être l'approche méthodologique la plus adaptée. A travers la remise en situation par l'utilisation de stimuli, cette approche méthodologique permet de mesurer et comprendre les comportements de choix complexes, de déterminer des processus cognitifs, de mener des expériences sur des sujets relativement sensibles ou encore de mesurer les processus implicites de raisonnement interne et de prises de décision (Rossi, 1979 ; Atzmüller et Steiner, 2010 ; Aquinis et Bradley, 2014). Les vignettes peuvent prendre autant de formes qu'il y a de terrains d'étude et sont donc un stimulus invitant le répondant à partager d'une manière spontanée ses impressions et pensées (Sampson & Johannessen, 2020).

La nature distincte des infractions induisait inévitablement une analyse différenciée des résultats, mais la nécessité de distinguer les analyses pour ces deux infractions a également été renforcée par les approches adoptées par les juges lors des entretiens. En abordant les dossiers liés à l'infraction pour CSI, les praticiens ont soulevé de nombreuses questions additionnelles pour **approfondir la connaissance du dossier, déterminer le contexte de l'infraction et le profil qu'ils avaient devant eux.** Les questions et discussions visaient notamment à identifier les problématiques de dépendance sous-jacentes à un tel comportement (« avec ce taux, à cette heure-là »), de précarité sociale et/ou financière. Tandis que l'infraction pour l'excès de vitesse était globalement abordée avec plus de « schématisation » en suivant des sortes de règles de calcul.

En termes de sanction, les résultats indiquent, qu'en l'absence de données additionnelles contextualisant l'infraction et enrichissant le profil du contrevenant, les juges appliquent, généralement pour le profil initial, une sanction classique, à savoir l'amende, celle-ci pouvant être assortie d'un sursis, et une déchéance du permis de conduire. La manipulation des facteurs liés au profil individuel du contrevenant ne va pas nécessairement induire un changement dans le choix de la peine principale. Cependant, ces facteurs servent à contextualiser la situation personnelle du contrevenant, en particulier sa « fictive » situation financière et ses « fictives » contraintes familiales et professionnelles. L'influence de ces facteurs est particulièrement palpable dans la modalisation de la déchéance (durée, jours de semaine), du sursis (plus large en cas de situation financière difficile), et dans certains cas, de l'application d'une autre peine.

Dans le cas de la CSI, une autre tendance est ressortie des entretiens menés auprès des juges. Il s'agit du comportement en tant que tel et du signal qu'il donne sur une éventuelle dépendance ou problématique sous-jacente de consommation d'alcool. A ce titre, les indicateurs peuvent servir de curseurs d'alerte et amener les

juges à creuser plus en profondeur sur le contexte de l'infraction, le contexte de vie de la personne, et dès lors orienter vers tel ou tel type de sanction.

Concernant les différents facteurs testés, les principaux constats sont :

- Pour le profil d'âge moyen à âgé, indiquant implicitement une plus longue expérience de conduite, l'influence de ce facteur est à pondérer en fonction de l'âge qui sera renseigné. **Plus l'âge est élevé (78 ans), plus des paramètres additionnels vont entrer en compte et influencer la sanction : long parcours de conducteur exemplaire, situation économique, santé physique et mentale, problématique de consommation d'alcool.** Pour la CSI, bien qu'une erreur de parcours puisse arriver, la nature même de l'infraction peut éveiller l'inquiétude des juges sur les capacités physiques et/ou psychiques de la personne. Pour la vitesse, c'est principalement le « long parcours sans faute » qui entrera en compte afin d'attribuer une mesure de faveur (suspension simple ou probatoire).
- L'influence du facteur « novice » est quant à lui principalement limité à l'obligation légale de conditionner la réintégration du permis à la réussite de l'examen théorique ou pratique. Certains juges notifiaient cependant l'éventuelle situation financière limitée de ce profil, impliquant dès lors la possibilité d'un plus large sursis sur l'amende ou la possibilité d'une PTA sur demande expresse. Et d'autres juges ont par ailleurs souligné le rôle que pouvaient jouer les cours DI (et leur dynamique) pour le profil novice. **Le profil du jeune conducteur (sans condamnation antérieure) apparaît comme ayant moins d'effet sur la détermination de la peine qu'un conducteur plus âgé (sans condamnation antérieure).**
- **Le statut marital n'exerce aucune influence sur la détermination de la sanction.** Seul un juge a notifié que le sursis pouvait être plus important si les moyens financiers du contrevenant était limité du fait de son statut « d'isolé ».
- L'indication relative au fait que le contrevenant est **parent exerce une influence toutefois limitée** mais elle peut induire pour certains juges une modalisation de la déchéance du permis de conduire. Un juge a insisté sur le fait qu'être père de famille devrait éveiller à plus de conscience de son comportement (et ses conséquences) sur la route.
- Le **statut professionnel** « sans emploi » sert d'indication d'une éventuelle situation de difficulté financière ou sociale, pouvant induire **une orientation de la sanction initiale** soit en adaptant le sursis (pour que la peine soit supportable), soit une suspension de prononcé (probatoire), soit en donnant une PTA.
- **L'antécédent judiciaire** relatif à une conduite en dépit d'une déchéance a presque automatiquement induit **l'application de l'art. 38§6**. Concernant l'antécédent judiciaire relatif au défaut d'assurance, cet indicateur semble avoir provoqué un certain doute quant à l'application ou non de la loi d'aggravation.

Ces principaux constats amènent à établir que ce sont principalement les facteurs relatifs à la situation économique et sociale, et aux capacités de conduire qui vont induire une orientation vers tel ou tel type de sanction. Par ailleurs, la situation personnelle du contrevenant, relative à une éventuelle détresse émotionnelle ou sociale, est une variable additionnelle ressortie de l'analyse thématique, l'occupation professionnelle du contrevenant et son âge avancé. Ces variables donneront une partie de la coloration du dossier et semblent ouvrir la possibilité à une certaine indulgence de la part de certains juges. La sanction et son impact sur l'avenir, notamment professionnel, du contrevenant, est le dernier aspect semblant influencer le choix de la sanction.

Par ailleurs, **l'heure et le lieu de l'infraction constituent deux informations contextualisant les faits de l'infraction et sont des paramètres pouvant servir de signal d'alarme pour les juges.** Pour la CSI, c'est l'heure qui semble avoir le plus de poids pour l'aggravation ou comme curseur d'alerte (une alcoolémie élevée en fin d'après-midi étant plus inhabituelle et interpellante qu'une alcoolémie en soirée ou une nuit de weekend). Pour la vitesse, une infraction commise à proximité d'une école, de surcroît à l'heure de la sortie des classes, peut constituer un facteur d'aggravation dans le choix de la peine.

Sur base de ces constats, il est pertinent de conclure que les indicateurs manipulés à travers les vignettes, pris de manière isolée, exercent une influence relativement limitée sur le choix de la sanction. **Toutefois, quand un indicateur (un âge avancé, par exemple) est mis en relation avec un certain type d'infraction (la CSI, par exemple), l'influence de cet indicateur peut orienter vers un choix de sanction différent que celui qui était initialement imaginé.** Par ailleurs, quand les indicateurs sont combinés, ceux-ci donnent autant d'informations complémentaires aux juges pour orienter la réflexion. Il

convient à cet égard de souligner **le rôle de l'audience et du dossier dans le processus décisionnel et la contextualisation des faits** qu'ils permettent en donnant la « coloration » du dossier. A travers les entretiens, l'audience a été identifiée comme le moment-clé d'échange avec le prévenu permettant de savoir à qui le juge a affaire, comprendre les raisons de l'infraction, ces informations étant combinée à ce qui est statué dans le PV, et entendre s'il y a éventuellement amendement. Par ailleurs, pour le prévenu, ce moment est l'occasion d'informer le juge de contraintes personnelles et d'une éventuelle situation complexe afin d'orienter le choix vers une sanction plus supportable. Le processus de détermination de la sanction (« adéquate ») pourrait dès lors être décrite comme une quadripartite s'appuyant sur 4 éléments clés : le dossier, le contexte, le profil et l'audience.

Finalement, cette étude a également mis en évidence les éventuelles logiques appliquées pour déterminer une peine. **Certains juges ont mentionné l'utilisation de règles personnelles** permettant de déterminer le montant de l'amende et/ou la durée de la déchéance. Sans être une règle générale appliquée à tous les dossiers, ces logiques de calcul ou schémas, quand ils sont appliqués, servent à garder une certaine cohérence dans la détermination des peines pour les infractions de même nature.

Références

- Adriaensen, M., Kluppels, L., & Goldenbeld, C. (2015). *Dossier thematique securite routiere no. 3 - Mise en Application du Code de la Route*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Aguinis, H., & Bradley, K. J. (2014). Best practice recommendations for designing and implementing experimental vignette methodology studies. *Organizational research methods*, 17(4), 351-371. <https://doi.org/10.1177/1094428114547952>
- Aiman-Smith, L., Scullen, S. E., & Barr, S. H. (2002). Conducting Studies of Decision Making in Organizational Contexts: A Tutorial for Policy-Capturing and Other Regression-Based Techniques. *Organizational Research Methods*, 5(4), 388–414. <https://doi.org/10.1177/109442802237117>
- Anderson, T., Schum, D., & Twining, W. (2005). *Analysis of evidence*. Cambridge University Press.
- Atzmüller, C., & Steiner, P. M. (2010). Experimental vignette studies in survey research. *Methodology: European Journal of Research Methods for the Behavioral and Social Sciences*, 6(3), 128–138. <https://doi.org/10.1027/1614-2241/a000014>
- Bales, W. D., & Piquero, A. R. (2012). Assessing the impact of imprisonment on recidivism. *Journal of Experimental Criminology*, 8(1), 71-101. <https://doi.org/10.1007/s11292-011-9139-3>
- Baribeau, C., & Royer, C. (2013). L'entretien individuel en recherche qualitative: usages et modes de présentation dans la Revue des sciences de l'éducation. *Revue Des Sciences de l'éducation*, 38(1), 23–45. <https://doi.org/10.7202/1016748ar>
- Barter, C., & Renold, E. (1999). The use of vignettes in qualitative research. *Social research update*, 25(9), 1-6. <https://sru.soc.surrey.ac.uk/SRU25.html>
- Ben M'barek, Y. (2019). Le principe d'individualisation à l'épreuve des peines minimales d'emprisonnement - Étude comparée des systèmes de justice pénale français et canadien. Université de Laval.
- Berube, D. A., & Green, D. P. (2007, July). The effects of sentencing on recidivism: Results from a natural experiment. In 2nd Annual Conference on Empirical Legal Studies Paper.
- Bieneck, S. (2009). How adequate is the vignette technique as a research tool for psycho-legal research. In M.E. Oswald, S. Bieneck, J. Hupfeld-Heinemann (Eds.) *Social psychology of punishment of crime* (pp. 255-271). John Wiley & Sons.
- Brion, M., Meunier, J.-C., & Silverans, P. (2019). *Alcool au volant : l'état de la situation en Belgique - Mesure nationale de comportement "Conduite sous influence d'alcool*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Brooks, J. L. (2012). Counterbalancing for serial order carryover effects in experimental condition orders. *Psychological Methods*, 17(4), 600–614. <https://doi.org/10.1037/a0029310>
- Clifford, S., & Jerit, J. (2015). Do attempts to improve respondent attention increase social desirability bias?. *Public Opinion Quarterly*, 79(3), 790-802.
- De Wilde, B. (2008) Bewijsminimumregels als waarborgen voor de waarheidsvinding in strafzaken? In Crijns, J.H., Van der Meij, P.P.J. & Ten Voorde, J.M. *De waarde van waarheid: Opstellen over waarheid en waarheidsvinding in het strafrecht*, (pp. 269-294). Boom Juridisch.
- De Wilde, B. (2008). Bewijsminimumregels als waarborgen voor de waarheidsvinding in strafzaken? In J. H. Crijns, P. P. J. van der Meij, & J. M. ten Voorde (Eds.), *De waarde van waarheid. Opstellen over waarheid en waarheidsvinding in het strafrecht* (pp. 269-294). Boom Juridische uitgevers.
- Delannoy, S., Silverans, P., & Nieuwkamp, R. (2021). *Mise en perspective de l'adéquation des sanctions pour les récidivistes en matière de roulage. Revue documentaire des effets des sanctions et analyse qualitative*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Doerner, J. K., & Demuth, S. (2014). Gender and sentencing in the federal courts: Are women treated more leniently?. *Criminal Justice Policy Review*, 25(2), 242-269. <https://doi.org/10.1177/0887403412466877>

- Dubelaar, M.J. (2014). *Betrouwbaar getuigenbewijs: waardering en totstandkoming van strafrechtelijke getuigenverklaringen in perspectief* [Reliable witness evidence: evaluation and formation of criminal law witness statements in perspective] [Doctoral dissertation, Leiden University] <http://hdl.handle.net/1887/23625>
- Dubourg, É. (2016). Les instruments d'évaluation des risques de récidive, du jugement professionnel non structuré aux outils actuariels. *Criminocorpus. Revue d'Histoire de La Justice, Des Crimes et Des Peines*, March 2016.
- ETSC. (2019). *PIN Flash Report 36. Reducing speeding in Europe. ETSC PIN Flash Report 36*, February, 54. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-flash-report-36-Final.pdf>
- Federale Overheidsdienst justitie (s.d.) *Soort straffen*. Justitie. https://justitie.belgium.be/nl/themas_en_dossiers/straffen_en_boetes/soorten_straffen
- Goldenbeld, C. (1994). *De invloed van pakkans en straf op verkeersovertredingen*. Den Haag, SWOV - Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Goldenbeld, C., Van Wijk, P. & Mesken, J. (2013) *Sancties in het verkeer: Een vergelijking tussen het terrein van de verkeersveiligheid en de jeugdcriminaliteit*. Den Haag, SWOV - Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Gueroui, F. (2016). La conception et l'usage de la méthode des scénarios. *Management & Avenir*, 87(5), 15–34. <https://www.cairn.info/revue-management-et-avenir-2016-5-page-15.htm>
- Hertegonne, K. (2017). *Het beslissingsproces van de politierechter in kaart. De rol van mediaberichtgeving bij zaken gekwalificeerd als vluchtmisdrijf*. (Master's thesis, Ghent University, Faculty of Law)
- Hughes, R., & Huby, M. (2002). The application of vignettes in social and nursing research. *Journal of advanced nursing*, 37(4), 382-386. <https://doi.org/10.1046/j.1365-2648.2002.02100.x>
- Informatie Vlaanderen (s.d.) *Gerechtelijke procedure bij een misdrijf*. Vlaanderen. <https://www.vlaanderen.be/gerechtelijke-procedure-bij-een-misdrijf#het-vonnis>
- Informatie Vlaanderen (s.d.) *Rijbewijs B behalen: stap voor stap*. Vlaanderen. <https://www.vlaanderen.be/rijbewijs-b-voor-auto/rijbewijs-b-behalen-stap-voor-stap>
- Johnson, B. D. (2006). The multilevel context of criminal sentencing: Integrating judge-and county-level influences. *Criminology*, 44(2), 259-298. <https://doi.org/10.1111/j.1745-9125.2006.00049.x>
- Jureca (s.d.) *Politierechtbank: Wat is een politierechtbank?* Jureca.be. <https://www.jureca.be/gratis-juridisch-advies/strafrecht/politierechtbank>
- Keijser J.W. de (2001), Theoretische reflectie: De vergeten basis voor een bezonnen rechtspleging. *Delikt en Delinkwent*, 31, 390-415.
- Koons-Witt, B. A., Seigny, E. L., Burrow, J. D., & Hester, R. (2014). Gender and sentencing outcomes in South Carolina: Examining the interactions with race, age, and offense type. *Criminal Justice Policy Review*, 25(3), 299-324. <https://doi.org/10.1177/0887403412468884>
- Krukkert, I. J. (2018). *Individuele straftoemeting in het fiscale bestuurlijke boeterecht. Een interne theoretische rechtsvergelijking tussen het fiscale bestuurlijke boeterecht en het strafrecht* [Doctoral dissertation, Radboud University].
- Laumond, B. (2020). La méthode expérimentale du jeu de cartes pour étudier les représentations pénales ordinaires en Allemagne et en France. In *BMS Bulletin of Sociological Methodology/ Bulletin de Methodologie Sociologique* (Vols. 147–148, Issues 1–2). <https://doi.org/10.1177/0759106320939892>
- Lilian Negura (2006). L'analyse de contenu dans l'étude des représentations sociales », *Sociologies* [En ligne], *Théories et recherches*, mis en ligne le 22 octobre 2006, consulté le 24 novembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/sociologies/993> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/sociologies.993>
- Limbourg, A. (2016) *Straffenarsenaal en straftoemeting bij verkeersmisdrijven* (Master's thesis, Ghent University, Law Faculty).

- Maegherman, E.F.L. (2020) *Facilitating Falsification in Legal Decision-Making: Problems in Practice and Potential Solutions*. [Doctoral Dissertation, Maastricht University].
- Marit, I. (2018) Restorative justice in road traffic offences: A manual for professionals and victim-volunteers. *Moderator*, Berchem, Belgium.
- Michiels, O., & Jacques, E. (2015). Principes du droit pénal [notes de cours]. Université de Liège.
- Moffat, S., & Poynton, S. (2007). The deterrent effect of high fines on recidivism: driving offences (Report No.: 106). *Crime and Justice Bulletin*, NSW Bureau of Crime Statistics and Research, Sydney, Australia.
- Monsieurs, A., Vanderhallen, M., & Rozie, J. (2011). Towards greater consistency in sentencing: Findings from a survey of Belgian magistrates. *European journal of criminology*, 8(1), 6-16. <https://doi.org/10.1177/1477370810381665>
- Myers, B., & Arbuthnot, J. (1999). The effects of victim impact evidence on the verdicts and sentencing judgments of mock jurors. *Journal of Offender Rehabilitation*, 29(3), 95-112. https://doi.org/10.1300/J076v29n03_05
- Nieuwkamp, R., & Sloomans, F. (2020). *Rapport statistique 2019: Politique criminelle: contrôle et sanctions*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Hiroko Norimatsu, Pascal Cazenave-Tapie. Techniques d'observation en Sciences humaines et sociales. 52ème Congrès International Société d'Ergonomie de Langue Française, Sep 2017, Toulouse, France. pp.529-532.
- Nowell, L. S., Norris, J. M., White, D. E., & Moules, N. J. (2017). Thematic Analysis: Striving to Meet the Trustworthiness Criteria. *International Journal of Qualitative Methods*. <https://doi.org/10.1177/1609406917733847>
- Pelssers, B. (2017). *Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive après l'adoption de la loi du 9 mars 2014. Mesure de la connaissance auprès de la population via une enquête pré-post*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Pennington, N. & Hastie, R. (1991). Cognitive theory of juror decision making: The story model. *Cardozo Law Review*, 13(2), 519-558.
- Pennington, N., & Hastie, R. (1992). Explaining the evidence: Tests of the Story Model for juror decision making. *Journal of Personality and Social Psychology*, 62(2), 189-206. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.62.2.189>
- Persiau, C. (2019) *Het rijverbod als autonome straf: Mijn auto, mijn vrijheid?* (Master's thesis, Ghent University, Law Faculty)
- Roberts, J. V. (2008). Punishing persistence: explaining the enduring appeal of the recidivist sentencing premium. *The British Journal of Criminology*, 48(4), 468-481. <https://doi.org/10.1093/bjc/azn017>
- Roberts, J. V., & von Hirsch, A. (Eds.). (2010). *Previous Convictions at Sentencing: Theoretical and Applied Perspectives*. Bloomsbury Publishing.
- Rossi, P.H. (1979). Vignette analysis: Uncovering the normative structure of complex judgements. In J.S. Coleman, R.K. Merton & P.H. Rossi. *Qualitative and Quantitative Social Research: Papers in honor of Paul F. Lazarsfeld* (p. 176 -189). The Free Press.
- Sampson, H., & Johannessen, I. A. (2020). Turning on the tap: the benefits of using 'real-life' vignettes in qualitative research interviews. *Qualitative Research*, 20(1), 56-72. <https://doi.org/10.1177/1468794118816618>.
- Schinkus, L., & Schoeters, A. (2018). *Rapport Statistique 2018 - Comportement dans le trafic*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Schinkus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N., & Torfs, K. (2021). *Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? (Issue 2018)*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.

- Schoenberg, N. E., & Ravdal, H. (2000). Using vignettes in awareness and attitudinal research. *International Journal of Social Research Methodology*, 3(1), 63-74. <https://doi.org/10.1080/136455700294932>.
- Schoeters, A., Daniels, S., & Wahl, J. (2018). *La Belgique dans le contexte Européen – Comparaison systématique des indicateurs de sécurité routière*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., Boudry, E., Delannoy, S., & Tant, M. (non-publié). *Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen - Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie- indicatoren, expertenbevraging en literatuurstudie*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Simmelink, J. B. H. M. (2001). Bewijsrecht en bewijsmotivering [Evidence law and reasoned decisions]. In M.S. Groenhuijsen & G. Knigge (Ed.), *Het onderzoek ter zitting* (pp.397-453). Rijksuniversiteit Groningen.
- Siren, A., & Haustein, S. (2015). Driving licences and medical screening in old age: Review of literature and European licensing policies. *Journal of Transport & Health*, 2(1), 68-78. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.003>
- Slootmans, F., & Daniels, S. (2017). *Le tribut mortel des autoroutes. Analyse des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2014-2015*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- SPF Justice. (s.d.). *La peine de travail autonome*. Les Maisons de Justice - Service de Communication. [https://www.om-mp.be/om_mp/files/en-savoir-plus/brochures/FR/9-La peine de travail autonome.pdf](https://www.om-mp.be/om_mp/files/en-savoir-plus/brochures/FR/9-La%20peine%20de%20travail%20autonome.pdf).
- Steffensmeier, D., Kramer, J., & Ulmer, J. (1995). Age differences in sentencing. *Justice Quarterly*, 12(3), 583-602.
- Stevens, L., Wilde, B. D., Cupido, M., Fry, E., & Meijer, S. (2016). *De tenlastelegging als grondslag voor de rechterlijke beslissing*. Vrije Universiteit-Faculteit der Rechtsgeleerdheid.
- Sutton, J. R. (2013). Symbol and Substance: Effects of California's Three Strikes Law on Felony Sentencing. *Law & Society Review*, 47(1), 37-72. <https://doi.org/10.1111/lasr.12001>.
- Taylor, B. J. (2006). Factorial surveys: Using vignettes to study professional judgement. *British Journal of Social Work*, 36(7), 1187-1207. <https://doi.org/10.1093/bjsw/bch345>.
- Temmerman, P. (2016). *Trop vite en agglomération Résultats du mesure de comportement en matière de vitesse en agglomération réalisée par l'IBSR en 2015*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Tonry, M. (2005). Functions of sentencing and sentencing reform. *Stanford Law Review*, 58(1), 37-66.
- Traest, P. (2018). België. In Verrest, P.A.M. & Mevis, P.A.M. *Rechtsvergelijkende inzichten voor de modernisering van het Wetboek van Strafvordering* (p. 19-79). Boom Juridisch.
- Twining, W. (1985). *Theories of evidence: Bentham & Wigmore*. Stanford University Press.
- Van den berge, W., & Pelssers, B. (2020). *Dossier thématique n° 9 – Vitesse et vitesse excessive*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Van den Wyngaert, C. (2014). *Strafrecht, strafprocesrecht en internationaal strafrecht in hoofdlijnen*. Maklu.
- Van Koppen, P.J. & de Keijser, W.J. (2017). Invloeden op rechterlijke beslissingen [Influences on judicial decisions]. In P.J. van Koppen, J.W. de Keijser, R. Horselenberg, & M. Jelcic (Eds.) *Routes van het recht [Routes of the law]*, (pp. 853-867). Boom Juridisch.
- Wagenaar, W.A., van Koppen, P.J. & Crombag, H.F.M. (1993). Anchored Narratives: The psychology of criminal evidence. Harvester Wheatsheaf.
- Wason, K. D., Polonsky, M. J., & Hyman, M. R. (2002). Designing vignette studies in marketing. *Australasian Marketing Journal (AMJ)*, 10(3), 41-58. [https://doi.org/10.1016/S1441-3582\(02\)70157-2](https://doi.org/10.1016/S1441-3582(02)70157-2).
- World Health Organization (2017). *Progress report on European action plan to reduce the harmful use of*

alcohol. Copenhagen, Denmark.

Wu, J., & Spohn, C. (2009). Does an Offender's Age Have an Effect on Sentence Length?: A Meta-Analytic Review. *Criminal Justice Policy Review*, 20(4), 379–413. <https://doi.org/10.1177/0887403409333047>.

Références légales :

Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière "Road Traffic Act" Moniteur Belge du 27 mars 1968 (Version en vigueur à partir du 19 janvier 2020)

Article 161. Code de procédure pénale. Livre II, Titre I.

Article 154. Code de procédure pénale. Livre II, Titre I.

Article 339. Wetboek van strafvordering (Pays-Bas)

Article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme.

Annexe 1 – Les sanctions pour excès de vitesse et conduite sous influence de l'alcool

Les sanctions en cas d'infractions pour excès de vitesse

L'art. 29 § 3. de la loi du 16 mars 1968 sur la circulation routière stipule que :

Le dépassement de la vitesse maximale autorisée déterminée dans les règlements pris en exécution des présentes lois coordonnées est puni d'une amende de 10 euros à 500 euros.

Le juge tient compte du nombre de kilomètres par heure avec lequel la vitesse maximale autorisée est dépassée.

De plus, les infractions suivantes sont punies d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus :

- *le dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 40 kilomètres par heure, ou*
- *le dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 30 kilomètres par heure dans une agglomération, dans une zone 30, aux abords d'écoles, dans une zone de rencontre ou une zone résidentielle.*

Lorsque le juge ne prononce pas la déchéance du droit de conduire, il motive cette décision.

Le Tableau 9 ci-après reprend l'ensemble des sanctions possibles en cas d'infraction pour excès de vitesse, en agglomération, en zone 30, aux abords d'école ou en zone résidentielle (ou de rencontre) ou hors-agglomération. En agglomération, dès que la vitesse maximale autorisée est dépassée de plus de 30km/h, l'infractionniste peut être cité à comparaître devant un tribunal ou se voir notifier une médiation pénale.

Tableau 9. Sanctions encourues en cas d'excès de vitesse (sans accidents)

Source : Arrêté royal du 19 avril 2014 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de circulation routière ; Loi du 6 mars 1968 relative à la police de la circulation routière ; Dispositions légales en cas d'infraction de vitesse (code-de-la-route.be).

Excès de vitesse	Police	Parquet	Tribunal de police
En agglomération, en zone 30, aux abords d'école ou en zone résidentielle (ou de rencontre)			
10 km/h	Perception immédiate de 53€	Règlement à l'amiable de 66 €	Amende de 80€ – 4.000 €
11 à 20 km/h	Perception immédiate de 53 € + 11 € par km/h supplémentaire	Règlement à l'amiable de 66 € + 11 € par km/h supplémentaire	Amende de 80€ – 4.000 €
21 à 30 km/h	Perception immédiate de 53 € + 11 € par km/h supplémentaire	Règlement à l'amiable de 66 € + 11 € par km/h supplémentaire Retrait immédiat du permis de conduire possible (de 15 jours à 6,5 mois)	Amende de 80€ – 4.000 € Déchéance du droit de conduire possible de 8 jours à 5 ans
Plus de 30 km/h	Perception immédiate impossible	Citation à comparaître ou médiation pénale Règlement à l'amiable impossible Retrait immédiat du permis de conduire possible (de 15 jours à 6,5 mois)	Amende de 80€ – 4.000 € Déchéance du droit de conduire obligatoire de 8 jours à 5 ans
Sur d'autres routes			
Jusqu'à 10 km/h	Perception immédiate de 53 €	Règlement à l'amiable de 66 €	Amende de 80€ – 4.000 €

11 à 30 km/h	Perception immédiate de 53 € + 6 € par km/h supplémentaire	Règlement à l'amiable de 66 € + 6 € par km/h supplémentaire	Amende de 80€ – 4.000 €
31 à 40 km/h	Perception immédiate de 53 € + 6 € par km/h supplémentaire	Règlement à l'amiable de 66 € + 6 € par km/h supplémentaire Retrait immédiat du permis de conduire possible (de 15 jours à 6,5 mois)	Amende de 80€ – 4.000 € Déchéance du droit de conduire possible de 8 jours à 5 ans
Plus de 40 km/h	Perception immédiate impossible	Citation à comparaître ou médiation pénale Règlement à l'amiable impossible Retrait immédiat du permis de conduire possible (de 15 jours à 6,5 mois)	Amende de 80€ – 4.000 € Déchéance du droit de conduire obligatoire de 8 jours à 5 ans

Des sanctions plus sévères :

- Dans le cas d'une récidive dans les 3 ans : l'amende sera doublée et la durée de la déchéance du permis de conduire sera étendue (de 3 mois à 5 ans). Le rétablissement du permis de conduire sera sous conditions de passer les quatre examens de réintégration.
- Dans le cas d'accident mortel ou avec des dommages corporels : l'amende peut aller jusqu'à 6.000€ pour les dommages corporels et 12.000€ en cas d'accident mortel avec possibilité d'un emprisonnement (jusqu'à 1 an (dommages corporels) OU jusqu'à 5 ans (accident mortel)). En cas de dégâts matériels, les taux de l'amende restent applicables.
- Pour les conducteurs novices (c'est-à-dire avec moins de 2 ans de permis de conduire) : les règles sont plus strictes dans le cas d'excès de vitesse de 20 km/h au-dessus de la vitesse autorisée en agglomération ou de 30 km/h sur les autres routes ou si la vitesse n'est pas adaptée aux circonstances. La sanction correspond à une interdiction de conduire obligatoire d'un minimum de 8 jours à un maximum de 5 ans et l'obligation de repasser l'examen théorique ou pratique de conduite.

Les sanctions en cas d'infractions pour conduite sous influence de l'alcool

Les infractions pour conduite sous influence de l'alcool sont catégorisées en fonction de deux types « d'intoxication » :

- **L'imprégnation alcoolique** : vous pouvez être poursuivi en cas de dépassement de la limite légale d'intoxication alcoolique.
- **L'ivresse** : lorsque vous êtes sous l'influence de la boisson au point de perdre le contrôle de vos actions.

Cette distinction signifie qu'une personne peut être trouvée ivre sans dépasser la limite légale d'intoxication alcoolique.

Tableau 10. Sanctions encourues en cas de conduite sous influence de l'alcool

Sources : Loi du 16 mars 1968

Air Alvéolaire Expiré (AAE)	Promille dans le sang	Sanctions	Pour qui ?
Imprégnation alcoolique			
0,09 à 0,21 mg/l	0,21 à 0,49 g/l	- Interdiction de conduire de 2 heures - Perception immédiate de 105€ obligatoire.	Uniquement pour les conducteurs professionnels.
0,22 à 0,34 mg/l	0,5 à 0,79 g/l	- Permis de conduire : interdiction immédiate de conduire de 3 heures. - Amende : Possibilité d'une perception immédiate de 179€.	Toute personne qui conduit un véhicule sur la voie publique ou accompagne un conducteur à des fins de formation.

		Tribunal : en cas de citation à comparaître (par exemple pour un conducteur novice). - risque une amende de 200€ à 2.000€ et une interdiction de conduire jusqu'à 8 jours à 5 ans.	À partir de 0,5 g/l, les conducteurs novices (permis depuis moins de 2 ans) sont directement cités devant le tribunal de police et seront condamnés à une déchéance du droit de conduire ainsi qu'à repasser l'examen théorique ou pratique.
0,35 – 0,43 mg/l	0,8 – 0,99 g/l	- Permis de conduire : interdiction temporaire de conduire immédiate d'au moins 6 heures possible. - Possibilité d'une perception immédiate de 420€. Parquet : - Possibilité d'une transaction immédiate de 600€ à 800€, d'une médiation pénale ou d'une citation à comparaître. - Risque de retrait immédiat de votre permis de conduire jusqu'à 6,5 mois. Tribunal : - risque une amende de 200€ à 2.000€ et une interdiction de conduire jusqu'à 8 jours à 5 ans. - Le juge a également la possibilité d'imposer un éthylotest anti-démarrage.	Toute personne qui conduit un véhicule sur la voie publique ou accompagne un conducteur à des fins de formation.
0,44 – 0,52 mg/l	1,00 – 1,19 g/l	- Permis de conduire : interdiction de conduire immédiate de 6 heures possible. - Amende : Possibilité d'une perception immédiate de 578€. Parquet : - Possibilité d'un Règlement à l'amiable de 800€ - Vous risquez le retrait immédiat de votre permis de conduire jusqu'à 6,5 mois. Tribunal : - risque une amende de 200€ à 2.000€ et une interdiction de conduire jusqu'à 8 jours à 5 ans. - Le juge a également la possibilité d'imposer un éthylotest anti-démarrage.	Toute personne qui conduit un véhicule sur la voie publique ou accompagne un conducteur à des fins de formation.
0,52 – 0,65 mg/l	1,2 – 1,49 g/l	- Permis de conduire : interdiction immédiate de circuler d'au moins 6 heures en cas de conduite dangereuse possible. - Amende : Pas de perception immédiate possible. Parquet : - Possibilité d'un Règlement à l'amiable de 1 600€ (les administrateurs sans domicile ni résidence permanente risquent une collecte immédiate de 1.260€). - Possibilité d'un retrait immédiat du permis de conduire jusqu'à 6,5 mois. Tribunal : - risque une amende de 200€ à 2.000€ et une interdiction de conduire jusqu'à 8 jours à 5 ans. - Le juge a également la possibilité d'imposer un éthylotest anti-démarrage.	Toute personne qui conduit un véhicule sur la voie publique ou accompagne un conducteur à des fins de formation.
Plus de 0,65 mg/l	Plus de 1,5 g/l	- Permis de conduire : interdiction de conduire immédiate de minimum 6 heures et maximum 15 jours en cas de conduite dangereuse + interdiction de conduire supplémentaire après décision possible.	Toute personne qui conduit un véhicule sur la voie publique ou accompagne un conducteur à des fins de formation.

		- Amende : la perception immédiate ou le règlement à l'amiable ne sont pas possibles. L'infractionniste sera obligatoirement cité à comparaître. (les conducteurs sans lieu de résidence ou de résidence permanente risquent une collecte immédiate de 1.260€). Tribunal : - risque une amende de 200€ à 2.000€ et une interdiction de conduire jusqu'à 8 jours à 5 ans. - Le juge a la possibilité d'imposer un éthylotest anti-démarrage.	
Plus de 0,78 mg/l	Plus de 1,8 g/l	- Permis de conduire : interdiction de conduire immédiate de minimum 6 heures et maximum 15 jours en cas de conduite dangereuse + interdiction de conduire supplémentaire après décision possible. - Amende : la perception immédiate ou le règlement à l'amiable ne sont pas possibles. L'infractionniste sera obligatoirement cité à comparaître. (les conducteurs sans lieu de résidence ou de résidence permanente risquent une collecte immédiate de 1.260€). Tribunal : - Possibilité d'une amende pouvant aller jusqu'à 200€ à 2.000€ et d'une interdiction de conduire de 8 jours à 5 ans. - L'éthylotest anti-démarrage est obligatoire (sauf motivation contraire de la part du juge).	Toute personne qui conduit un véhicule sur la voie publique ou accompagne un conducteur à des fins de formation.
Ivresse			
Infraction	Sanctions		Pour qui ?
Ivresse	- Permis de conduire : interdiction de conduire immédiate d'au moins 12 heures et maximum 15 jours + possible interdiction de conduire supplémentaire après décision de justice - Amende : la perception immédiate et le règlement à l'amiable ne sont pas possibles. Le dossier sera cité à comparaître devant un tribunal. - Vous risquez le retrait immédiat du permis de conduire jusqu'à 6,5 mois. Tribunal : - Possibilité d'une amende pouvant aller jusqu'à 16.000€ et d'une interdiction de conduire d'un mois minimum à 5 ans maximum - La réussite d'examens médicaux et psychologiques peut être imposée - Le juge a la possibilité d'imposer un éthylotest anti-démarrage		Toute personne conduisant un véhicule sur la voie publique en état d'ébriété.
Refus d'un alcootest, d'une analyse d'haleine ou d'un test sanguin sans motif légitime	- Permis de conduire : interdiction de conduire immédiate d'au moins 6 heures et maximum 15 jours + interdiction de conduire supplémentaire après décision possible - Amende : la perception immédiate et le règlement à l'amiable ne sont pas possibles. Le dossier sera cité à comparaître devant un tribunal. Tribunal :		Toute personne conduisant un véhicule sur la voie publique en état d'ébriété.

	- Risque d'une amende pouvant aller jusqu'à 16.000€ et d'une interdiction de conduire jusqu'à 5 ans. - Le juge a la possibilité d'imposer un éthylotest anti-démarrage.	
--	--	--

* si le conducteur a été proposé pour un recouvrement immédiat, le parquet peut encore décider dans les 30 jours d'engager des poursuites contre le contrevenant.

Des mesures spécifiques sont prévues pour certaines circonstances :

- Pour les conducteurs novices (moins de 2 ans de permis de conduire), des règles plus strictes sont appliquées :
 - Comparution devant le juge en cas de conduite sous influence de l'alcool (dès 0,5 g/l).
 - Dans tous les cas, déchéance du droit de conduire de 8 jours minimum et 5 ans maximum.
 - La réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite de l'examen théorique ou pratique.
- Règles plus strictes pour les conducteurs professionnels
 - Taux d'alcoolémie maximum de 0,2 g/l.
- L'abus d'alcool et un accident :
 - Les personnes qui causent un préjudice doivent toujours comparaître devant un tribunal et encourrent potentiellement des sanctions plus sévères, voire une peine de prison.
 - Lors d'accidents mortels, le contrevenant se voit sanctionner d'une interdiction de conduire de 3 mois minimum, des quatre examens de réintégration obligatoires et d'une possibilité de se voir imposer un éthylotest anti-démarrage.
 - Lors d'un accident avec dommages corporels (lésions physiques) et que cet accident constitue une récidive, le contrevenant se voit sanctionner d'une interdiction de conduire de 6 mois minimum, des quatre examens de réintégration obligatoires et d'une possibilité de se voir imposer un éthylotest anti-démarrage.
 - Lors d'un accident entraînant des blessures mortelles et que l'accident constitue une récidive, le contrevenant se voit sanctionner d'une interdiction de conduire de 6 mois minimum, des quatre examens de réintégration obligatoires et d'une possibilité de se voir imposer un éthylotest anti-démarrage.

Depuis le 1^{er} juillet 2018²⁰, l'arsenal législatif a également été adapté au sujet de l'application des éthylotests anti-démarrage et les juges ont l'obligation d'imposer l'éthylotest anti-démarrage pour une période d'un à trois ans ou même à vie, aux conducteurs :

- qui ont été contrôlés avec un taux d'alcool dans le sang de plus de 1,8 ‰, qu'ils soient récidivistes ou non (article 37/1 de la loi de la circulation routière et arrêtés royaux du 26 novembre 2010).
- récidivistes qui ont déjà été condamnés avec un taux d'alcool d'au moins 1,2 pour mille au cours des 3 dernières années.

Cependant, le juge pourra déroger à cette obligation moyennant une motivation contraire. Pour les autres infractions en matière d'alcool, le juge conservera la possibilité (sans être obligé) de condamner à l'éthylotest anti-démarrage. Le prévenu condamné à installer un éthylotest anti-démarrage doit payer lui-même les frais (qui revient à environ 3.500€²¹ pour un an). Toutefois, le juge a la possibilité de déduire ces frais de l'amende, totalement ou en partie (jusqu'à 1 € au minimum).

Il est également à noter qu'en cas de dépendance à l'alcool, c'est-à-dire que la personne n'est plus apte à conduire, le juge ne peut pas imposer d'éthylotest antidémarrage mais bien une déchéance du droit de conduire en raison d'une incapacité physique ou psychique (art. 42 de la Loi de la circulation routière). Dans ce cas, la personne déchue ne peut demander une révision qu'après au moins six mois.

²⁰ <https://news.belgium.be/fr/lethylotest-anti-demarrage-des-peines-plus-severes-des-le-1er-juillet-2018> (consulté le 18 novembre 2021)

²¹ Pour un calcul plus précis des coûts liés à l'éthylotest anti-démarrage : <file:///C:/Users/shirley.delannoy/Downloads/2019-apercu-des-prix-du-contrat-ethylotest-antidemarrage.pdf>

Annexe 2 – Sanctions données par les juges pour la CSI – Profil initial

		Type de sanction					Sanction « alternative »
Profils	Amende	Déchéance du droit de conduire			Sursis	EAD	
		Durée	Catégories concernées	Jours concernés			
Juge A	200€	9 semaines	Toutes	Tous les jours	Non	Non	
Juge C	200€	4 semaines	Toutes	Tous les jours	Sur la moitié	Non	
Juge I	200€	15 jours	Toutes	Tous les jours	Sur la moitié	Non	
Juge 1	200€	15 jours	Toutes sauf si demande particulière ou situation particulière (chauffeurs)	Modalise à la demande si nécessité (emploi, enfants...)		Non	
Juge 2	200€	1 mois	B	Modalise à la demande si nécessité (emploi, enfants...)	Probatoire sur la moitié et avec les cours DI « alcool »	Non	
Juge 3	200€	1 – 3 mois	Non-précisée	Non-précisé	Oui pour le montant de l'EAD sur l'amende	Oui	/
Juge 4	(si suspension non respectée : 200€)	Durée non-précisée	Non-précisée	Non-précisé	Non	(si suspension non respectée : oui mais durée non-précisée)	Suspension probatoire de 3 ans + suivi cours DI « Alcool »
Juge 5	200€	15 jours	Non-précisée	Non-précisé	Oui	Oui mais sur base du résultat de l'examen médical	/
Juge 6	200€	Couvre la durée du retrait obligatoire (15j) avec la déchéance et donne un sursis. Si pas le retrait obligatoire n'a pas été appliqué, pas de sursis	Non-précisée	Non-précisé	Partiel et modalise en fonction de la situation financière de la personne	Non	/
Juge 7	(option2 : 200€)	30 jours	Modalise à la demande si nécessité (emploi, enfants...)	Modalise à la demande si nécessité (emploi, enfants...)	Sursis sur 125€ + sursis 15 jours de la déchéance	Non	Option 1 : Suspension probatoire
Juge 8	200€	15 jours	Non-précisée	Non-précisé		Sursis sur 150€	

Annexe 3 – Sanctions données par les juges pour la vitesse excessive – Profil initial

Profils	Amende	Type de sanction			
		Déchéance du droit de conduire			Sursis
		Durée	Catégories concernées	Jours concernés	
Juge B	40€	15 jours	Toutes	Tous les jours	Non
Juge D	30€	15 jours	Toutes	Tous les jours	Non
Juge E	50€	8 jours	Toutes (A et B)	NR	Non
Juge F	40€	10 jours	Toutes	Weekends accordés si demandé	Sur l'amende exclusivement pour 10€ et pendant deux ans
Juge G	60€	15 jours	Toutes (sauf si demande particulière)	Tous les jours sauf si demande d'exécution le weekend	soit simple ou probatoire. Si probatoire avec comme condition 20h formation DI
Juge H	35€	8 jours	Catégorie B	Tous les jours sauf si demande d'exécution le weekend	Sur la moitié
Juge K	35€	8 jours	Toutes	Tous les jours	Simple et sur la moitié
Juge 1	30-35€	8 jours	Modalise à la demande si nécessité (emploi, enfants...)	Modalise à la demande si nécessité (emploi, enfants...)	Non
Juge 2	30€	15 jours	Modalise à la demande si nécessité (emploi, enfants...)	Modalise à la demande si nécessité (emploi, enfants...)	Moitié
Juge 3	65€	15 jours	/	/	Sursis sur une partie, le plus souvent la moitié de l'amende
Juge 4	/	15 jours à 1 mois			
Juge 5	70€ (35€x2)	15 jours à 1 mois	Non-précisé	Non-précisé	Sursis si la personne est en difficulté financière
Juge 6	50€	8 jours	Modalise à la demande si nécessité (emploi, enfants...)	Modalise à la demande si nécessité (emploi, enfants...)	Sursis sur la moitié de l'amende
Juge 7	20€	1 mois	Non-précisé	Non-précisé	sursis pour arriver à 8 ou 15 jours
Juge 8	30€	8 jours	Non-précisé	Non-précisé	Non

Annexe 4 – Vignettes « Alcool »

Les vignettes présentées ci-après sont des procès-verbaux fictifs.

VIGNET A601

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date :	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule :	Seat
Lieu :	1130 Bruxelles	Type :	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie :	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation :	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 34. §2.1° 16.03.1968 Analyse de l'haleine ou du sang avec au moins 0,5 mg/l ou 1,2 g/l

Observations technique(s)

Appareillage		Analyse de l'haleine -	
Marque :	ARJL0015-DRÄGER	Alcool	0,78 mg/l
		Description du stupéfiant :	
N° de vérification	1001104-B-14	taux d'alcoolémie	
Validité	06/11/2022	Correction	/

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-1984
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITÉ	21/04/1984 Belge
PROFESSION	15-12-2009 Employé
FILIATION	21/04/1984 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
ETAT CIVIL	15/05/2010 Marié(e) à Louvain Acte N° : 17455
	Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87) à Louvain (3000)
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2025
PERMIS	15/05/2003 CAT : B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
/	
CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES	

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-1984
VERDICT	
Néant	
REGLEMENT A L'AMiable	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date :	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule :	Seat
Lieu :	1130 Bruxelles	Type :	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie :	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation :	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 34. §2.1° 16.03.1968 Analyse de l'haleine ou du sang avec au moins 0,5 mg/l ou 1,2 g/l

Observations technique(s)

Appareillage		Analyse de l'haleine -	
Marque :	ARJL0015-DRÄGER	Alcool	0,78 mg/l
		Description du stupéfiant :	
N° de vérification	1001104-B-14	taux d'alcoolémie	
Validité	06/11/2022	Correction	/

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-1984
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITE	21/04/1984 Belge
PROFESSION	15-12-2009 Employé
FILIATION	21/04/1984 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
ETAT CIVIL	15/05/2010 Marié(e) à Louvain Acte N° : 17455
	Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87) à Louvain (3000)
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2025
PERMIS	15/05/2003 CAT : B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
/	
CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES	

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-1984
VERDICT	
08/10/2019 : Tribunal de Police de Louvain	
Fait H : propriétaire/ détenteur - pas d'assurance RC véhicule	100,00 euro x 8 ou 14 jours avec sursis de 3 ans pour 50,00 euro x 8 ou 6 jours et 1 mois d'interdiction de conduire tout véhicule à moteur
REGLEMENT A L'AMIALE	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date :	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule :	Seat
Lieu :	1130 Bruxelles	Type :	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie :	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation :	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 34. §2.1° 16.03.1968 Analyse de l'haleine ou du sang avec au moins 0,5 mg/l ou 1,2 g/l

Observations technique(s)

Appareillage		Analyse de l'haleine -	
Marque :	ARJL0015-DRÄGER	Alcool	0,78 mg/l
		Description du stupéfiant :	
N° de vérification	1001104-B-14	taux d'alcoolémie	
Validité	06/11/2022	Correction	/

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-1973
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITE	21/04/1973 Belge
PROFESSION	15-12-1999 Employé
FILIATION	21/04/1973 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.49) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.52)
ETAT CIVIL	15/05/2005 Marié(e) à Louvain Acte N° : 17455
	Marié à TARTENPION, Carole (10.12.80) te Louvain (3000)
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2025
PERMIS	15/05/1998 CAT : B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.73) 15/05/2005 Marié à TARTENPION, Carole (10.12.80)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
/	
CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES	

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-1973
VERDICT	
Néant	
REGLEMENT A L'AMIABLE	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date :	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule :	Seat
Lieu :	1130 Bruxelles	Type :	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie :	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation :	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 34. §2.1° 16.03.1968 Analyse de l'haleine ou du sang avec au moins 0,5 mg/l ou 1,2 g/l

Observations technique(s)

Appareillage		Analyse de l'haleine -	
Marque :	ARJL0015-DRÄGER	Alcool	0,78 mg/l
		Description du stupéfiant :	
N° de vérification	1001104-B-14	taux d'alcoolémie	
Validité	06/11/2022	Correction	/

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-2001
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITE	21/04/2001 Belge
PROFESSION	15-12-2020 Employé
FILIATION	21/04/2001 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.68) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.75)
ETAT CIVIL	15/05/2020 Marié(e) à Louvain Acte N° : 17455
	Marié à TARTENPION, Carole (10.12.01) te Louvain (3000)
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2035
PERMIS	15/05/2020 CAT : B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.01) 15/05/2020 Marié à TARTENPION, Carole (10.12.01)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
/	
CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES	

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-2001
VERDICT	
Néant	
REGLEMENT A L'AMIABLE	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date :	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule :	Seat
Lieu :	1130 Bruxelles	Type :	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie :	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation :	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 34. §2.1° 16.03.1968 Analyse de l'haleine ou du sang avec au moins 0,5 mg/l ou 1,2 g/l

Observations technique(s)

Appareillage		Analyse de l'haleine -	
Marque :	ARJL0015-DRÄGER	Alcool	0,78 mg/l
		Description du stupéfiant :	
N° de vérification	1001104-B-14	taux d'alcoolémie	
Validité	06/11/2022	Correction	/

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-1984
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITE	21/04/1984 Belge
PROFESSION	15-12-2009 Employé
FILIATION	21/04/1984 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
ETAT CIVIL	15/05/2010 Marié(e) à Louvain Acte N° : 17455
	Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87) te Louvain (3000)
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2025
PERMIS	15/05/2003 CAT : B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87)
	filles DUPOND, Olivia (07.01.12)
	filles DUPOND, Jules (30.09.17)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
/	
CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES	

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-1984
VERDICT	
Néant	
REGLEMENT A L'AMIABLE	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date :	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule :	Seat
Lieu :	1130 Bruxelles	Type :	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie :	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation :	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 34. §2.1° 16.03.1968 Analyse de l'haleine ou du sang avec au moins 0,5 mg/l ou 1,2 g/l

Observations technique(s)

Appareillage		Analyse de l'haleine -	
Marque :	ARJL0015-DRÄGER	Alcool	0,78 mg/l
		Description du stupéfiant :	
N° de vérification	1001104-B-14	taux d'alcoolémie	
Validité	06/11/2022	Correction	/

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-1984
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITE	21/04/1984 Belge
PROFESSION	15-12-2009 Sans emploi
FILIATION	21/04/1984 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
ETAT CIVIL	15/05/2010 Marié(e) à Louvain Acte N° : 17455
	Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87) te Louvain (3000)
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2025
PERMIS	15/05/2003 CAT : B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
/	
CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES	

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-1984
VERDICT	
Néant	
REGLEMENT A L'AMIABLE	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date :	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule :	Seat
Lieu :	1130 Bruxelles	Type :	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie :	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation :	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 34. §2.1° 16.03.1968 Analyse de l'haleine ou du sang avec au moins 0,5 mg/l ou 1,2 g/l

Observations technique(s)

Appareillage		Analyse de l'haleine -	
Marque :	ARJL0015-DRÄGER	Alcool	0,78 mg/l
		Description du stupéfiant :	
N° de vérification	1001104-B-14	taux d'alcoolémie	
Validité	06/11/2022	Correction	/

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-1984
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITE	21/04/1984 Belge
PROFESSION	15-12-2009 Employé
FILIATION	21/04/1984 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
ETAT CIVIL	15/05/2010 Marié(e) à Louvain Acte N° : 17455
	Non-marié
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2025
PERMIS	15/05/2003 CAT : B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.84)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	/
	CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-1984
VERDICT	
Néant	
REGLEMENT A L'AMIABLE	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	

Annexe 5 – Vignettes « Vitesse »

Les vignettes présentées ci-après sont des procès-verbaux fictifs.

VIGNET S701

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date:	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule :	Seat
Lieu :	1130 Bruxelles	Type :	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie :	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation :	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 11.1. KB AR 01.12.1975

Art. 11.1. Dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 50 km à l'heure.

Observations technique(s)

Appareillage		Résultat mesure	
Marque :	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Vitesse autorisée	50 km/u
Numéro de série	0621	Vitesse mesurée	91 km/h
Date de vérification	16/08/2018	Vitesse corrigée	85 km/h
N° de vérification	SC2016BMI0346	Numéro de réf. photo	0767_210
Validité	15/08/2021		

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-1984
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITE	21/04/1984 Belge
PROFESSION	15-12-2009 Employé
FILIATION	21/04/1984 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
ETAT CIVIL	15/05/2010 Marié(e) à Louvain Acte N° : 17455
	Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87) à Louvain (3000)
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2025
PERMIS	15/05/2003 CAT : B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
/	
CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES	

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-1984
VERDICT	
Néant	
REGLEMENT A L'AMiable	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date :	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule :	Seat
Lieu :	1130 Bruxelles	Type :	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie :	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation :	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 11.1. KB AR 01.12.1975

Art. 11.1. Dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 50 km à l'heure.

Observations technique(s)

Appareillage		Résultat mesure	
Marque :	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Vitesse autorisée	50 km/u
Numéro de série	0621	Vitesse mesurée	91 km/h
Date de vérification	16/08/2018	Vitesse corrigée	85 km/h
N° de vérification	SC2016BMI0346	Numéro de réf. photo	0767_210
Validité	15/08/2021		

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-1984
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITE	21/04/1984 Belge
PROFESSION	15-12-2009 Employé
FILIATION	21/04/1984 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
ETAT CIVIL	15/05/2010 Marié(e) à Louvain Acte N° : 17455
	Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87) à Louvain (3000)
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2025
PERMIS	15/05/2003 CAT : B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
/	
CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES	

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-1984
VERDICT	
08/10/2019 : Tribunal de Police de Louvain	
Fait H : propriétaire/ détenteur - pas d'assurance RC véhicule	100,00 euro x 8 ou 14 jours avec sursis de 3 ans pour 50,00 euro x 8 ou 6 jours et 1 mois d'interdiction de conduire tous véhiculent à moteur
REGLEMENT A L'AMiable	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date :	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule :	Seat
Lieu :	1130 Bruxelles	Type :	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie :	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation :	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 11.1. KB AR 01.12.1975

Art. 11.1. Dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 50 km à l'heure.

Observations technique(s)

Appareillage		Résultat mesure	
Marque :	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Vitesse autorisée	50 km/u
Numéro de série	0621	Vitesse mesurée	91 km/h
Date de vérification	16/08/2018	Vitesse corrigée	85 km/h
N° de vérification	SC2016BMI0346	Numéro de réf. photo	0767_210
Validité	15/08/2021		

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-1973
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITE	21/04/1973 Belge
PROFESSION	15-12-1999 Employé
FILIATION	21/04/1973 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.49) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.52)
ETAT CIVIL	15/05/2005 Marié(e) à Louvain Acte N°17455
	Marié à TARTENPION, Carole (10.12.80) te Louvain (3000)
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2025
PERMIS	15/05/1998 CAT : B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.73) 15/05/2005 Marié à TARTENPION, Carole (10.12.80)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
/	
CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES	

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-1973
VERDICT	
Néant	
REGLEMENT A L'AMIABLE	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date :	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule:	Seat
Lieu:	1130 Bruxelles	Type:	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie:	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation:	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 11.1. KB AR 01.12.1975

Art. 11.1. Dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 50 km à l'heure.

Observations technique(s)

Appareillage		Résultat mesure	
Marque:	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Vitesse autorisée	50 km/u
Numéro de série	0621	Vitesse mesurée	91 km/h
Date de vérification	16/08/2018	Vitesse corrigée	85 km/h
N° de vérification	SC2016BMI0346	Numéro de réf. photo	0767_210
Validité	15/08/2021		

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-2001
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITE	21/04/2001 Belge
PROFESSION	15-12-2020 Employé
FILIATION	21/04/2001 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.68) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.75)
ETAT CIVIL	15/05/2020 Marié(e) à Louvain Acte N°17455
	Marié à TARTENPION, Carole (10.12.01) te Louvain (3000)
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2035
PERMIS	15/05/2020 CAT: B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.01) 15/05/2020 Marié à TARTENPION, Carole (10.12.01)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
/	
CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES	

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-2001
VERDICT	
Néant	
REGLEMENT A L'AMIABLE	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date:	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule:	Seat
Lieu:	1130 Bruxelles	Type:	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie:	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation:	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 11.1. KB AR 01.12.1975

Art. 11.1. Dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 50 km à l'heure.

Observations technique(s)

Appareillage		Résultat mesure	
Marque:	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Vitesse autorisée	50 km/u
Numéro de série	0621	Vitesse mesurée	91 km/h
Date de vérification	16/08/2018	Vitesse corrigée	85 km/h
N° de vérification	SC2016BMI0346	Numéro de réf. photo	0767_210
Validité	15/08/2021		

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-1984
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITE	21/04/1984 Belge
PROFESSION	15-12-2009 Employé
FILIATION	21/04/1984 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
ETAT CIVIL	15/05/2010 Marié(e) à Louvain Acte N°17455
	Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87) te Louvain (3000)
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2025
PERMIS	15/05/2003 CAT: B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87)
	filles DUPOND, Olivia (07.01.12)
	filles DUPOND, Jules (30.09.17)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
/	
CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES	

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-1984
VERDICT	
Néant	
REGLEMENT A L'AMIABLE	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date:	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule:	Seat
Lieu:	1130 Bruxelles	Type:	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie:	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation:	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 11.1. KB AR 01.12.1975

Art. 11.1. Dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 50 km à l'heure.

Observations technique(s)

Appareillage		Résultat mesure	
Marque:	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Vitesse autorisée	50 km/u
Numéro de série	0621	Vitesse mesurée	91 km/h
Date de vérification	16/08/2018	Vitesse corrigée	85 km/h
N° de vérification	SC2016BMI0346	Numéro de réf. photo	0767_210
Validité	15/08/2021		

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-1984
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITE	21/04/1984 Belge
PROFESSION	15-12-2009 Sans emploi
FILIATION	21/04/1984 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
ETAT CIVIL	15/05/2010 Marié(e) à Louvain Acte N°17455
	Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87) te Louvain (3000)
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2025
PERMIS	15/05/2003 CAT: B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.84) 15/05/2010 Marié à TARTENPION, Carole (10.12.87)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
/	
CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES	

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-1984
VERDICT	
Néant	
REGLEMENT A L'AMIABLE	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	

Date et lieu des faits		Caractéristiques du véhicule	
Date:	05/02/2021 à 16:38	Marque du véhicule:	Seat
Lieu:	1130 Bruxelles	Type:	Ibiza
	Chaussée de Haecht	Catégorie:	Voiture de particulier
	1405	Plaque d'immatriculation:	1-DUM-777
En direction de :	Haecht		

Infraction(s)

Le conducteur du véhicule susmentionné a commis une infraction :

Art. 11.1. KB AR 01.12.1975

Art. 11.1. Dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 50 km à l'heure.

Observations technique(s)

Appareillage		Résultat mesure	
Marque:	GATSO 767 RS-GS11 Rev1.	Vitesse autorisée	50 km/u
Numéro de série	0621	Vitesse mesurée	91 km/h
Date de vérification	16/08/2018	Vitesse corrigée	85 km/h
N° de vérification	SC2016BMI0346	Numéro de réf. photo	0767_210
Validité	15/08/2021		

Bulletin de renseignements

NOM, PRENOMS	DUPOND, CEDRIC
SEXE	M
Né	Etterbeek le 21-04-1984
ADRESSE	10/02/2019 Louvain (3000)
	10/02/2019 Aarschotsesteenweg 412
NATIONALITE	21/04/1984 Belge
PROFESSION	15-12-2009 Employé
FILIATION	21/04/1984 Enfant de : DUPOND, Jean, Gabriel (16.06.54) et de TRAPPENIERS, Berthe (10.09.59)
ETAT CIVIL	15/05/2010 Marié(e) à Louvain Acte N°17455
	Non-marié
IDENTITE	584-7725647-05 fait à Louvain et valide jusqu'au 10-12-2025
PERMIS	15/05/2003 CAT: B nr 0448664327 Délivré à Louvain
COMPOSITION FAMILIALE	DUPOND, Cedric (21.04.84)
INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
/	
CASIER JUDICIAIRE VOIR APRES	

NOM DE FAMILLE	DUPOND
PRENOM	Cedric
NÉ LE	21-04-1984
VERDICT	
Néant	
REGLEMENT A L'AMIABLE	
Néant	
CASIER JUDICIAIRE CENTRAL/	
Aucun numéro connu	
FIN DU CASIER JUDICIAIRE	



Institut Vias

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be