

Rapport de recherche n° 2020 – S – 02 – FR

Rapport statistique 2019

Politique criminelle : Contrôles et sanctions

Rapport statistique 2019

Politique criminelle : Contrôles et sanctions

Rapport de recherche n° 2020 – S – 02 – FR

Auteurs : Nieuwkamp, R. & Sloomans, F.

Editeur responsable : Karin Genoe

Editeur : Institut Vias - Centre de connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 15/12/2020

Dépôt légal : D/2020/0779/51

Veuillez référer au document de la manière suivante : Nieuwkamp, R. & Sloomans, F., Rapport statistique 2019 – Politique criminelle : Contrôles et sanctions, Bruxelles, Belgique : institut Vias – Centre de connaissance Sécurité Routière

Ce rapport est également disponible en néerlandais sous le titre : Nieuwkamp, R., & Sloomans, F. (2019) Statistisch Rapport 2019. Handhaving : Controle en sancties. Brussel, België : Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Cette étude a été rendue possible grâce au soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Remerciements

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

- Le Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA), pour la fourniture de données d'enquête relatives aux formations et aux examens de conduite.
- Le SPF Mobilité et Transports, en particulier Anneliese Heeren pour son feedback à propos d'une version antérieure et Anne Vandenberghe qui a fourni les chiffres nationaux en matière de retrait immédiat du permis de conduire.
- Le département Driver Improvement de l'institut Vias, en particulier Anke Panneels et Anne Wiseur, pour la fourniture des chiffres relatifs aux formations Driver Improvement.
- Annelies Schoeters, pour la coordination des rapports statistiques.
- Shirley Delannoy, pour la révision de la traduction en français

Table des matières

Liste des tableaux et figures	5
Résumé	7
1 L'avis des usagers de la route sur la politique criminelle	9
1.1 Risque subjectif d'être pris et comportement auto-rapporté	9
1.1.1 Les chiffres nationaux	10
1.1.2 La situation au niveau international	10
1.2 Risque objectif d'être pris	12
1.2.1 Les chiffres nationaux	12
1.2.2 La situation au niveau international	14
1.3 L'adhésion sociale	15
2 Les constatations par les services de police	18
2.1 Les chiffres nationaux	19
2.2 La comparaison européenne	24
3 Contrôles alcool	29
3.1 Les chiffres nationaux	29
3.2 La Région flamande	30
3.3 La Région wallonne	31
3.4 La Région de Bruxelles-Capitale	32
4 Les poursuites par les parquets de police	35
4.1 L'afflux	35
4.2 Le traitement	36
4.3 Les mesures de sécurité	40
4.4 La médiation pénale	40
5 Les sanctions prononcées par les tribunaux de police	44
5.1 L'afflux	44
5.2 Les peines prononcées	47
5.3 Les dossiers de probation	52
6 La terminologie employée	55
7 Références	61

Liste des tableaux et figures

Figure 1 : Schéma de la chaîne de politique criminelle	8
Figure 2 : Risque subjectif d'être pris pour vitesse, non-port de la ceinture, alcool et drogues (2003 - 2018)	10
Figure 3 : Risque subjectif d'être pris pour alcool, vitesse, non-port de la ceinture et drogues en Belgique, en Europe, Asie-Pacifique, Amérique du Nord et en Amérique latine.....	11
Figure 4 : Risque objectif d'être pris pour conduite sous l'influence de l'alcool (2006 - 2018).....	12
Figure 5 : Risque objectif d'être pris pour conduite sous l'influence de drogues (2018)	13
Figure 6 : Amendes et condamnations auto-rapportées pour une infraction routière selon la Région (2015)	13
Figure 7 : Amendes auto-rapportées pour une infraction routière (2006 - 2015).....	14
Figure 8 : Aperçu de la part de contrôles alcool et drogues/médicaments	14
Figure 9 : Aperçu de la part de contrôles alcool et drogues/médicaments	15
Figure 10 : Adhésion sociale en faveur d'une intensification des contrôles en Belgique (2006-2018).....	16
Figure 11 : Evolution de l'avis concernant la sévérité des sanctions pour des infractions routières	17
Figure 12 : Evolution du nombre de procès-verbaux en Belgique et par Région (2009 – 2018).....	19
Figure 13 : Evolution du nombre de perceptions immédiates en Belgique et par Région (2009 – 2018)	20
Figure 14 : Recettes engendrées par les perceptions immédiates en millions d'euros (2007 – 2017).....	20
Figure 15 : Evolution du nombre d'infractions routières constatées pour conduite sous l'influence de l'alcool, conduite sous l'influence de drogues, utilisation du GSM au volant, usage incorrect de la ceinture/sièges-enfants et vitesse excessive (2009 – 2018)	21
Figure 16 : Evolution des excès de vitesse constatés durant la période 2009 - 2018	23
Figure 17 : Nombre total d'amendes pour excès de vitesse par 1.000 habitants, par le biais de contrôles de police et de radars en Europe (2015)	24
Figure 18 : Evolution du nombre de constatations d'excès de vitesse en Belgique et aux Pays-Bas pour la période 2012 – 2018, par rapport au nombre d'habitants	25
Figure 19 : Nombre de contrôles alcool par 1.000 habitants et pourcentage de conducteurs testés au-dessus de la limite légale en Europe (2015)	25
Figure 20 : Nombre d'amendes pour non-port de la ceinture de sécurité par 1.000 habitants en Europe (2015).....	26
Figure 21 : Nombre d'amendes pour usage du téléphone portable au volant par 1.000 habitants en Europe (2015).....	27
Figure 22 : Evolution du nombre de constatations d'infractions routières en Belgique et aux Pays-Bas pour la période 2012 – 2018, par rapport au nombre d'habitants	28
Figure 23 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine réalisés au cours des campagnes BOB de fin d'année et pourcentage de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l au niveau national (2008-2019).....	29
Figure 24 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l durant la campagne BOB d'été.....	30
Figure 25 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région flamande durant les campagnes BOB de fin d'année (2008-2019).....	31
Figure 26 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région flamande durant les campagnes BOB d'été (2014-2018)	31
Figure 27 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région wallonne durant les campagnes BOB de fin d'année (2008-2019).....	32
Figure 28 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région wallonne durant les campagnes BOB d'été (2014-2019)	32
Figure 29 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région de Bruxelles-Capitale durant les campagnes BOB de fin d'année (2008-2019)	33
Figure 30 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région de Bruxelles-Capitale durant les campagnes BOB d'été (2014-2018)	34

Figure 31 : Evolution du nombre de nouvelles affaires traitées par le parquet de police et du nombre de procès-verbaux simplifiés (2003-2012)	36
Figure 32 : Évolution du nombre d'affaires dans lesquelles une EAPS a été proposée, dans lesquelles une citation en justice a été décidée et qui ont été classées sans suite au niveau national (2003-2012)	37
Figure 33 : Evolution du motif pour un classement « sans suite » (2008-2012)	38
Figure 34 : Evolution du nombre de retraits immédiats du permis de conduire et du nombre de confiscations d'un véhicule au niveau national (2008-2016)	40
Figure 35 : Evolution du nombre de renvois dans le cadre d'une médiation pénale (2007 - 2018)	41
Figure 36 : Evolution du nombre de dossiers en matière de médiation pénale à l'institut Vias par motif de renvoi (2007-2018)	41
Figure 37 : Evolution du nombre d'accusés, de condamnés et d'acquittés au niveau national (2007 - 2017), de condamnés et d'acquittés au niveau national (2007 - 2017)	45
Figure 38 : Evolution du nombre d'accusés au niveau national (2013 - 2017).....	46
Figure 39 : Evolution du nombre d'accusés pour responsabilité dans un accident de la route (2007-2017)	47
Figure 40 : Evolution du nombre de peines d'emprisonnement prononcées sans sursis et avec sursis (2007-2015)	49
Figure 41 : Evolution du nombre de peines de travail prononcées sans sursis et avec sursis (2007-2015) .	49
Figure 42 : Evolution du nombre de jugements avec suspension	50
Figure 43 : Evolution du nombre d'amendes sans sursis et avec sursis (2007-2015)	50
Figure 44 : Evolution du nombre de déchéances du droit de conduire (2005-2016)	51
Figure 45 : Evolution du nombre de peines prononcées (2007 – 2015)	52
Figure 46 : Evolution du nombre de dossiers de probation à l'institut Vias (2003 - 2018)	53
Figure 47 : Evolution du motif de renvoi en matière de probation.....	53
 Tableau 1 : aperçu du motif du classement sans suite	59

Résumé

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

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

La chaîne de politique criminelle implique trois acteurs principaux : les services de police, les parquets de police et les tribunaux de police. Les chiffres publiés dans ce rapport donnent donc un aperçu de la politique de constatation de la police (chapitre 2), de la politique de poursuites du parquet (chapitre 4) et de la politique de sanction du tribunal (chapitre 5) en matière d'infractions routières. Les chiffres concernant l'avis des usagers sur le risque d'être pris, le risque de sanction et la sévérité des sanctions sont présentés au chapitre 1.3. Les contrôles de police dans le cadre de la campagne BOB et le nombre de conducteurs sous influence sont également pris en considération (chapitre 3).

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

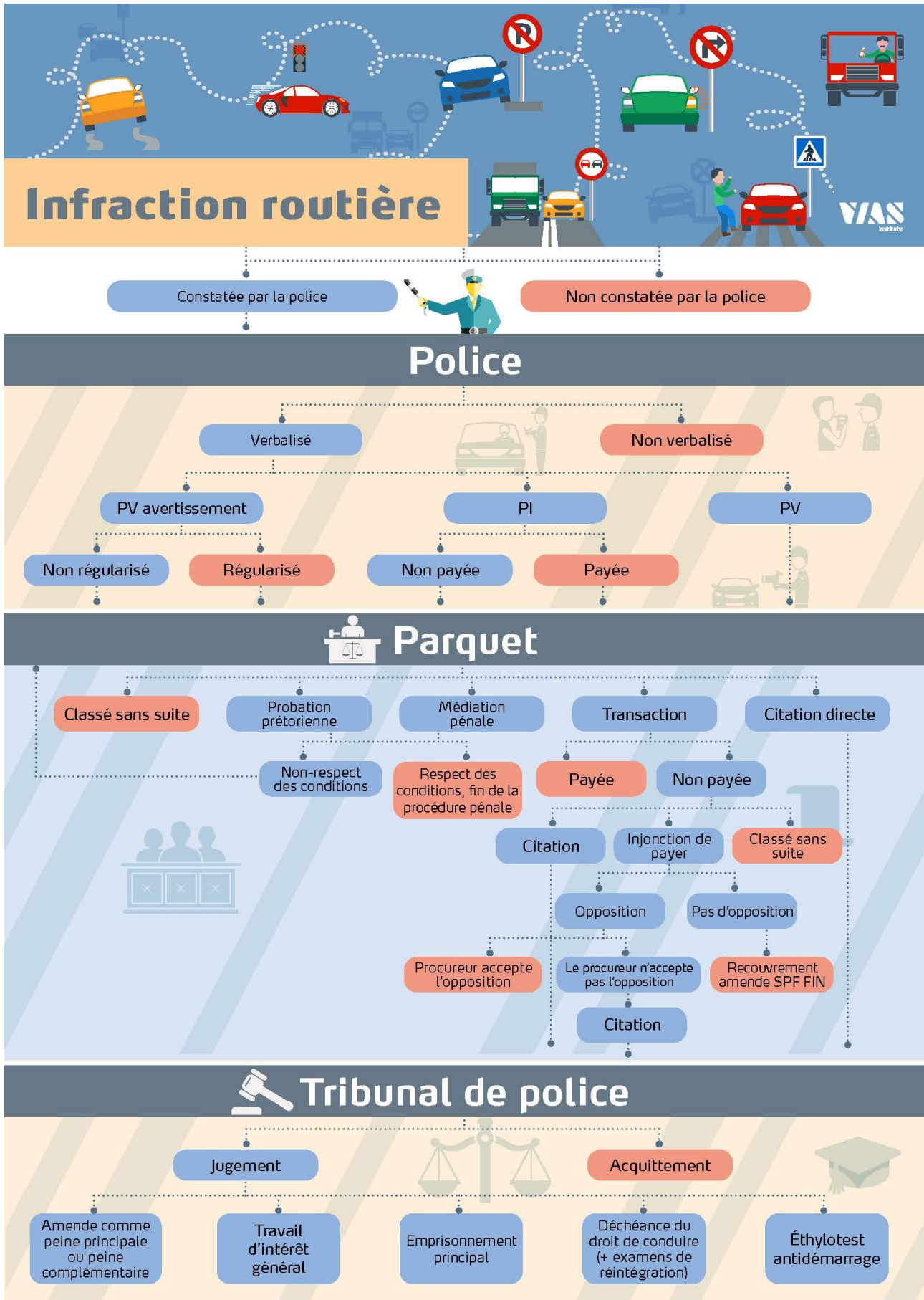
Toutes les infractions routières ne sont pas détectées par la police. Ces infractions non constatées sont appelées « dark numbers ». Une infraction constatée par la police peut être verbalisée de différentes manières, à savoir par un procès-verbal d'avertissement (PVA), une perception immédiate (PI)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

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

En tant que dernier maillon de la chaîne, le tribunal de police peut soit acquitter le prévenu, soit le condamner à une peine. Celle-ci peut consister en une amende, une peine de travail, une peine d'emprisonnement et/ou une déchéance du droit de conduire. Dans ce dernier cas, la réintégration dans le droit de conduire est parfois subordonnée à la réussite d'un examen théorique, pratique, psychologique et/ou médical. Le juge peut également décider de suspendre partiellement ou intégralement le jugement ou de reporter une partie ou l'intégralité de la peine. Dans le cadre de la probation, le juge peut imposer des conditions et, par exemple, proposer au prévenu de suivre une formation à l'institut Vias. Pour la conduite sous influence, l'installation d'un éthylotest antidémarrage peut être imposée (il s'agit d'une mesure de sécurité et non d'une peine), ou une déchéance du droit de conduite en cas de dépendance à l'alcool, et ce, pour des raisons psychologiques ou médicales.

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

Figure 1: Schéma de la chaîne de politique criminelle



Source : institut Vias, document interne

1 L'avis des usagers de la route sur la politique criminelle

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

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

Par ailleurs, les usagers de la route font toujours une estimation du risque d'être pris en flagrant délit d'infraction sur la base de ce qu'ils lisent et entendent dans les médias ou d'amis et de connaissances. Sur cette base, ils estiment le risque d'être contrôlés et donc pris en flagrant délit d'infraction. Il s'agit du risque subjectif d'être pris. Un risque d'être pris suffisamment élevé est atteint lorsqu'un nombre suffisant de contrôles sont mis en place, associés à une publicité, clairement visibles et difficiles à éviter. Des études démontrent qu'un risque d'être pris suffisamment élevé veille à ce que les usagers de la route commettent moins d'infractions (SWOV, 2016 ; Silverans, Nieuwkamp & Van den Berghe, 2018).

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

Les informations sur le risque de sanction et l'avis des usagers à propos de la politique criminelle se trouvent essentiellement dans les mesures d'attitudes réalisées tous les trois ans par l'institut Vias. La dernière édition remonte à 2018 et concernait 1 985 répondants belges. Pour être sélectionnés, les participants devaient avoir parcouru au moins 1 500 km au cours des six derniers mois avant l'entretien en tant que conducteur d'une voiture ou d'une camionnette. Plusieurs thèmes ont été passés au crible : conduite sous l'influence de l'alcool, vitesse et excès de vitesse, utilisation de la ceinture de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants, distraction causée par l'utilisation d'un GSM, politique criminelle et adhésion sociale en faveur de mesures existantes et potentielles.

En ce qui concerne le comportement auto-rapporté, l'institut Vias a lancé en 2015 l'initiative ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes ; Meesmann et al., 2018). ESRA vise à recueillir des informations fiables et comparables sur les attitudes et les performances de conduite en Europe, par le biais d'une méthode d'échantillonnage uniforme et d'un questionnaire identique. Un autre objectif du projet ESRA est d'offrir un appui scientifique pour l'élaboration de politiques en matière de sécurité routière, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale.

L'enquête réalisée sur Internet comprend des questions sur quatre thèmes de sécurité routière : vitesse, alcool, distraction/fatigue et dispositifs de sécurité. Aujourd'hui, ESRA est devenu un réseau mondial comptant 38 pays. La base de données inclut près de 40 000 personnes interrogées.

1.1 Risque subjectif d'être pris et comportement auto-rapporté

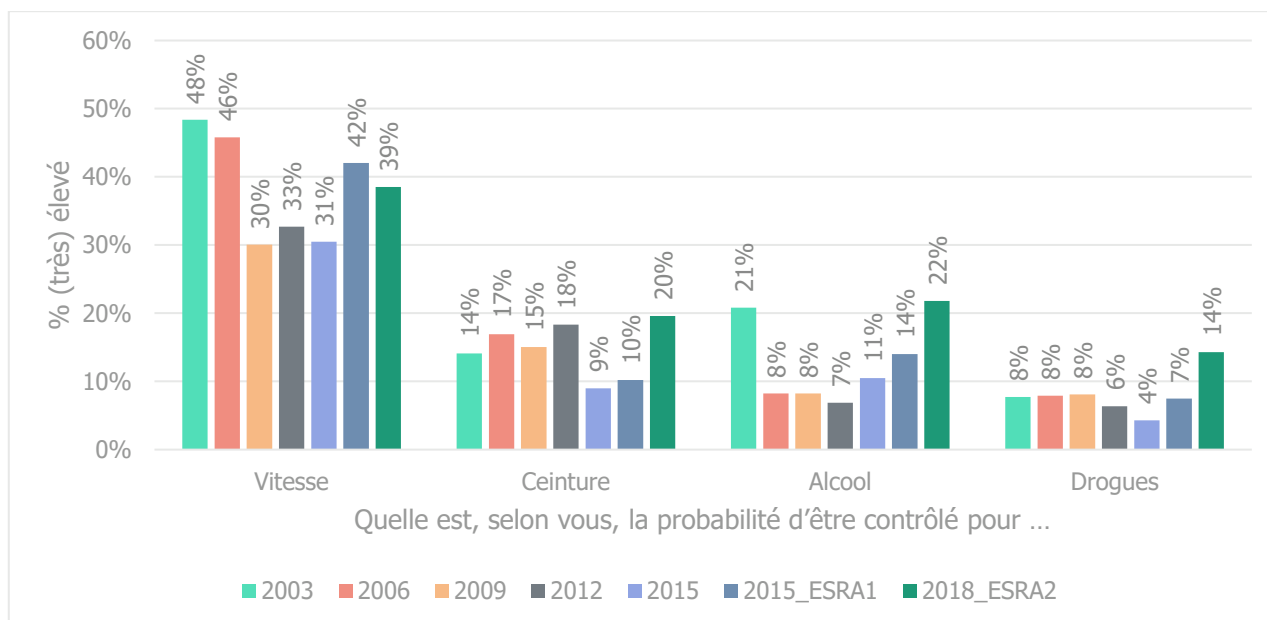
Le risque subjectif d'être pris, comme déjà mentionné ci-dessus, est le risque perçu d'être pris en flagrant délit d'infraction routière.

Nous présentons ci-après la situation au niveau national, basée sur la mesure d'attitudes réalisée par l'institut Vias en 2015. Comme indiqué précédemment, les données ESRA sont également disponibles depuis 2015. La méthode et les possibilités de réponse entre l'enquête ESRA et les mesures d'attitudes diffèrent significativement. C'est la raison pour laquelle les deux sources de données de 2015 sont reprises dans les figures du présent rapport. En règle générale, la mesure d'attitudes de 2015 est la mieux adaptée pour déterminer l'évolution par rapport aux années précédentes. L'enquête ESRA datant de 2015 permet de mettre en perspective les réponses de la deuxième enquête ESRA de 2018. Dans les prochaines éditions de ce rapport statistique, les données ESRA deviendront de plus en plus importantes pour observer la continuité au niveau des réponses mais surtout pour placer les chiffres belges dans une perspective internationale.

1.1.1 Les chiffres nationaux

Il a été demandé aux répondants quelle était la probabilité d'être soumis à un contrôle vitesse, drogues, alcool et port de la ceinture de sécurité au cours d'un trajet ordinaire en voiture. La **Figure 2** donne le pourcentage de conducteurs qui considèrent cette probabilité comme (très) élevée.

Figure 2 : Risque subjectif d'être pris pour vitesse, non-port de la ceinture, alcool et drogues (2003 - 2018)



Source : Institut Vias, mesure nationale d'attitudes 2015, ESRA 2015 & 2018

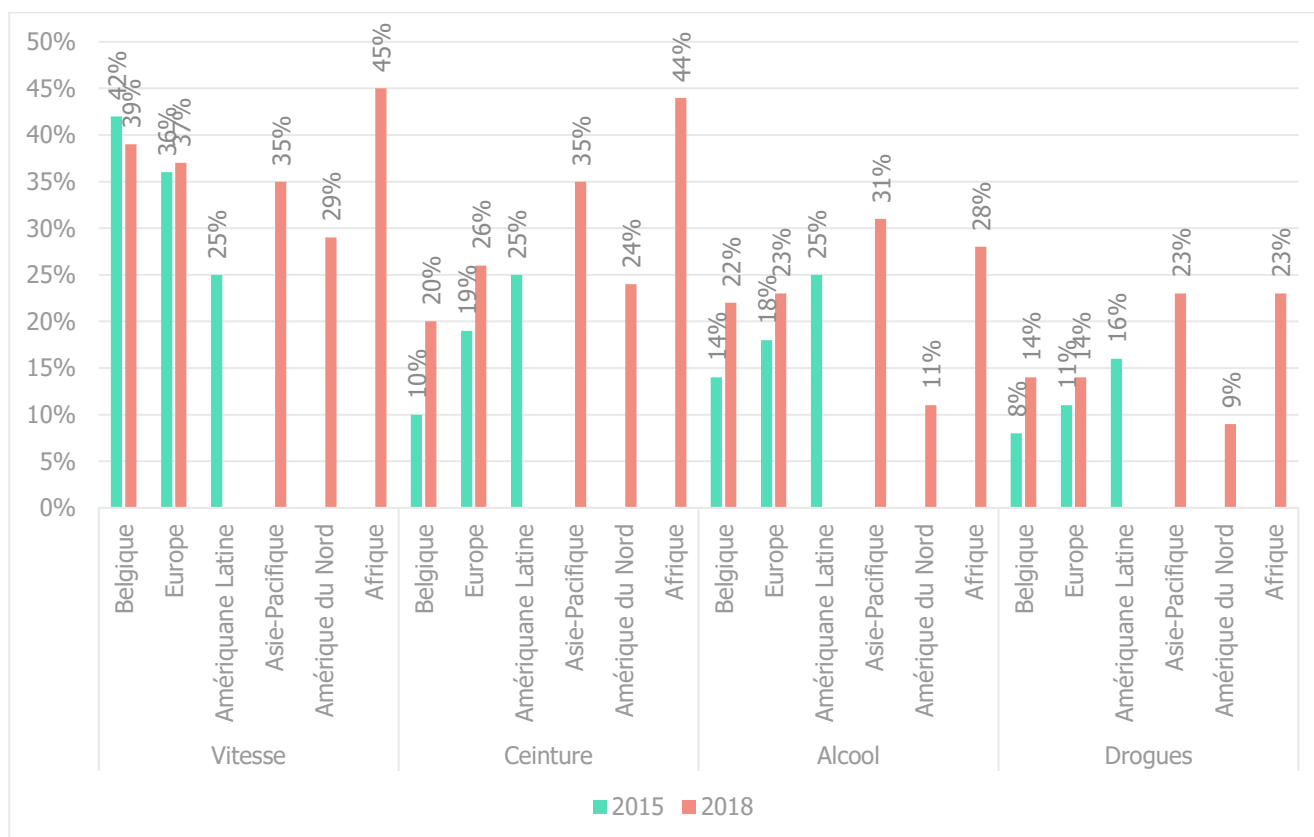
Selon les conducteurs belges, le risque d'être soumis à un contrôle vitesse est le plus élevé, vient ensuite le risque d'être soumis à un contrôle alcool, ceinture et drogues.

Le risque subjectif d'être pris en excès de vitesse en 2015 a considérablement diminué par rapport à 2003 et à 2006. Cette tendance se poursuit dans les résultats de 2015 et de 2018. Même constat pour l'alcool jusqu'en 2015. Depuis 2015, le risque subjectif d'être pris est en hausse et grimpe jusqu'au niveau le plus élevé enregistré en 2003. Pour ce qui est du risque subjectif d'être pris pour non-port de la ceinture de sécurité et conduite sous l'influence de drogues, les réponses n'ont quasiment pas évolué au cours des dernières années. L'année dernière, nous avons relevé une hausse du pourcentage (dépassant les niveaux les plus élevés de 2003) de conducteurs qui jugent que le risque d'être contrôlés pour ces comportements est élevé.

1.1.2 La situation au niveau international

Sur la base du projet ESRA, nous pouvons comparer la situation belge à celle d'autres pays. Cette comparaison internationale démontre qu'en Belgique, le risque subjectif d'être pris, à l'exception des contrôles de vitesse, est inférieur par rapport aux autres pays européens. La situation est présentée plus en détail ci-dessous.

Figure 3 : Risque subjectif d'être pris pour alcool, vitesse, non-port de la ceinture et drogues en Belgique, en Europe, Asie-Pacifique, Amérique du Nord et en Amérique latine



Source : ESRA, 2015 & 2018

Dans le cadre du projet ESRA, il a été demandé à 35.036 usagers de la route quelle était, selon eux, la probabilité d'être soumis à un contrôle alcool, vitesse, ceinture et drogues lors d'un trajet ordinaire en voiture. La **Figure 3** donne le pourcentage de conducteurs qui estiment cette probabilité comme (très) élevée. Les usagers de la route belges sont comparés aux usagers de la route européens¹ et à la moyenne européenne.

Pour les contrôles vitesse uniquement, la Belgique affiche un bon score (la Belgique n'est précédée que par l'Espagne, la Suisse, la Slovaquie, la Hongrie, la Pologne et la France). La Belgique fait également un peu mieux que la moyenne européenne : 39% des répondants belges prétendent que le risque d'être soumis à un contrôle vitesse lors d'un trajet en voiture ordinaire est (très) élevé contre 37% des Européens. Cela peut s'expliquer par le nombre élevé de radars par habitant en Belgique en comparaison d'autres pays (ETSC, 2016). Au Danemark, en Norvège et en Suède, le risque subjectif d'être pris pour vitesse est le plus faible ; en France, en Pologne et en Hongrie, il est le plus élevé. La moyenne pour les pays d'Amérique latine² et d'Amérique du Nord est encore plus faible. L'estimation de la probabilité d'être soumis à un contrôle vitesse est par conséquent plus faible que dans les pays européens. À l'inverse, en Afrique ce risque est perçu comme le plus élevé.

Concernant les contrôles alcool et drogues, la Belgique se situe dans le milieu du classement. Le risque subjectif d'être soumis à un contrôle alcool ou drogues lors d'un trajet ordinaire en voiture est en accord avec la moyenne européenne. La France, la Pologne et la Slovaquie obtiennent les meilleurs résultats au niveau du risque subjectif d'être pris tant pour alcool que drogues au volant. Dans les pays d'Amérique Latine, le risque subjectif d'être pris pour conduite sous l'influence d'alcool et de drogues est un peu plus élevé que dans les pays européens. En Océanie et en Afrique, le risque subjectif d'être pris est plus élevé qu'en Belgique et que la moyenne européenne, alors qu'il est beaucoup moins élevé en Amérique du Nord.

¹Danemark, Allemagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Pays-Bas, Norvège, Autriche, Pologne, Portugal, Slovaquie, Espagne, Tchéquie, Royaume-Uni, Suède et Suisse

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

Pour ce qui est du port de la ceinture, la Belgique se situe dans la moyenne européenne. Le Danemark, la Finlande, la Grande-Bretagne et la Suède font moins bien. Le peloton de tête est composé de la Pologne, de la Slovénie et de la France. En Amérique du Nord et en Amérique latine, nous observons des chiffres en phase avec la moyenne européenne alors que l'Océanie et l'Afrique obtiennent de meilleurs résultats en la matière.

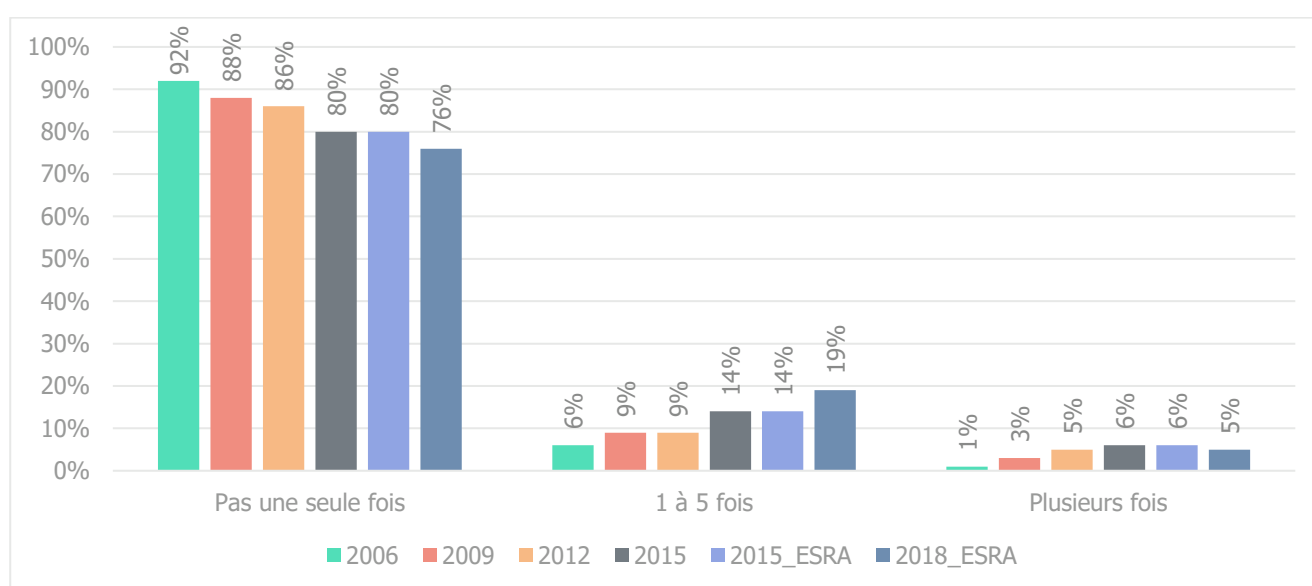
1.2 Risque objectif d'être pris

1.2.1 Les chiffres nationaux

Pour réaliser une estimation du risque d'être pris, une question a été reprise dans la mesure d'attitudes de 2006 sur le contrôle de la conduite sous l'influence de l'alcool. Cette question a été répétée dans les éditions de 2009, 2012 et 2015. Cette question faisait également partie des enquêtes ESRA.

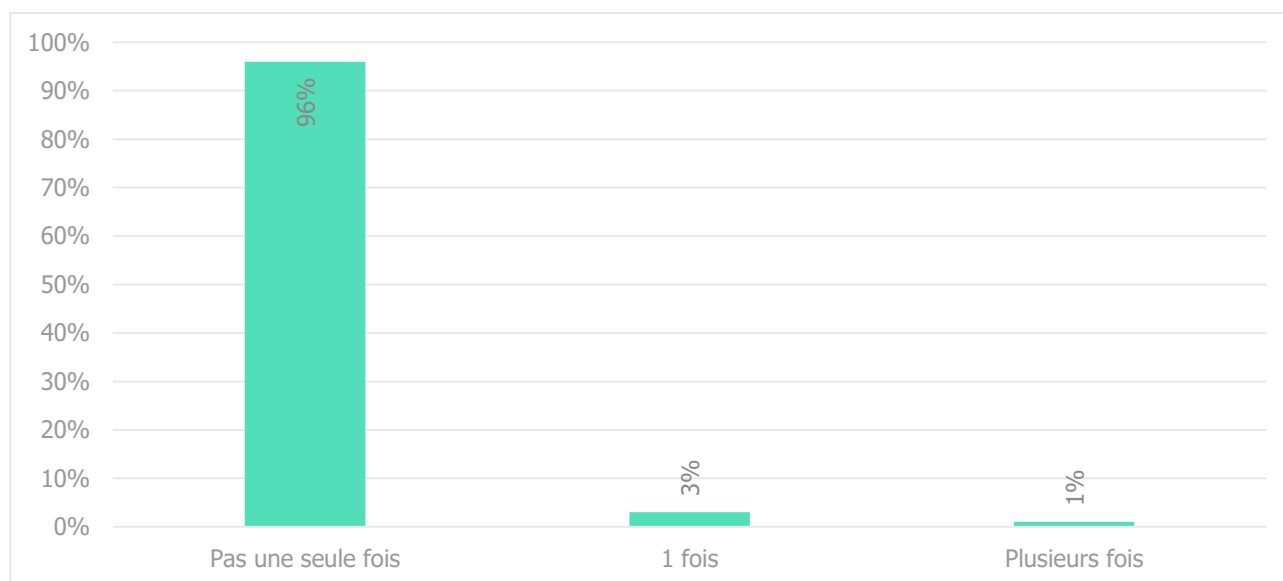
La voici : « Combien de fois, au cours des 12 derniers mois, avez-vous été soumis en tant qu'automobiliste à un test de l'haleine par la police ? ».

Figure 4 : Risque objectif d'être pris pour conduite sous l'influence de l'alcool (2006 - 2018)



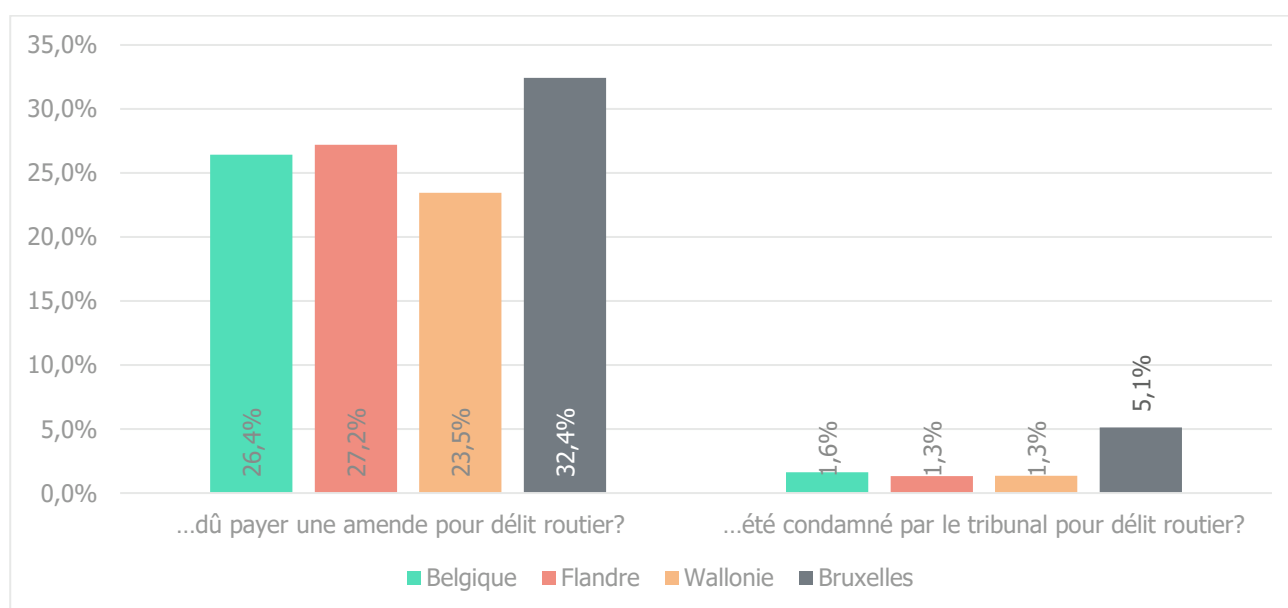
Source : Institut Vias, mesure nationale d'attitudes 2015 ; ESRA 2015, 2018

La **Figure 4** montre que la part de conducteurs ayant été soumis au moins une fois à un test de l'haleine augmente au fil des ans. En d'autres termes, le risque d'être pris est devenu de plus en plus élevé à chaque mesure. La part de conducteurs belges (ayant dû) devant subir un test de l'haleine est conforme à la moyenne européenne. Il ressort d'ESRA que 19% des conducteurs européens ont été arrêtés au moins une fois pour effectuer un test de l'haleine (ESRA, 2018). Depuis 2018, l'enquête ESRA se penche également sur le nombre de fois que les conducteurs ont été soumis à un test de drogues, voir **Figure 5**.

Figure 5 : Risque objectif d'être pris pour conduite sous l'influence de drogues (2018)

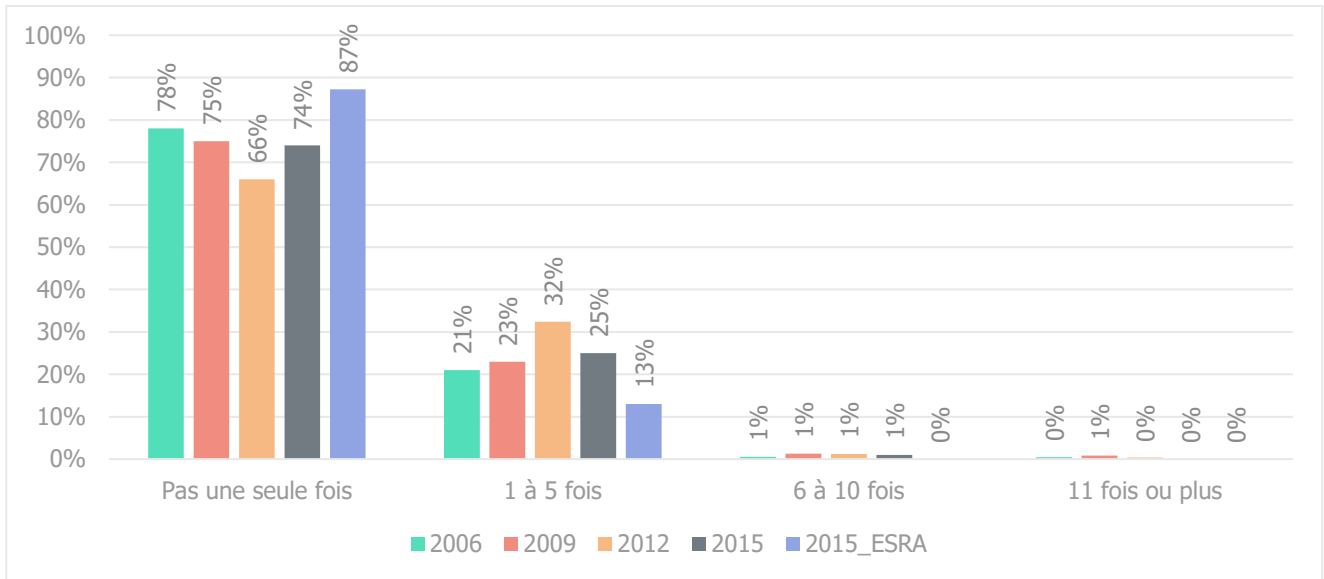
Source : institut Vias, ESRA 2018

La **Figure 6** présente le pourcentage de répondants ayant dû payer au moins une fois une amende pour une infraction routière au cours des 12 derniers mois et le pourcentage de répondants ayant été au moins une fois condamnés par un tribunal pour une infraction routière au cours des 12 derniers mois.

Figure 6 : Amendes et condamnations auto-rapportées pour une infraction routière selon la Région (2015)

Source : institut Vias, mesure nationale d'attitudes 2015

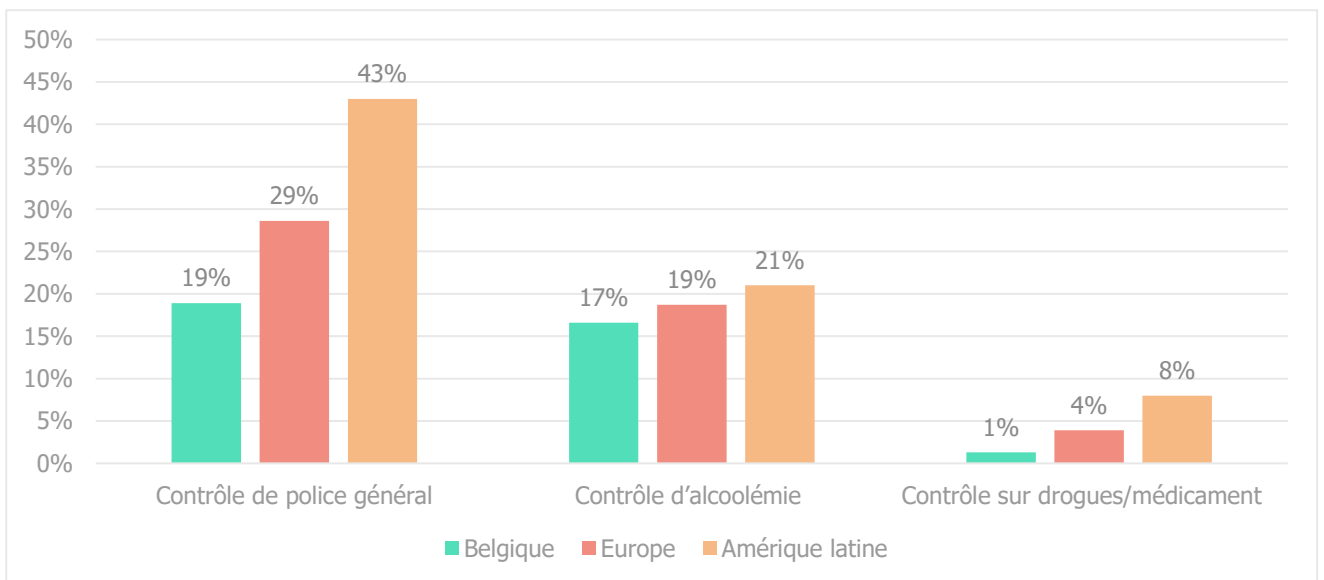
Il ressort de l'enquête que 26% des automobilistes belges interrogés ont dû payer au moins une fois une amende et que 2% ont été condamnés par un tribunal de police pour une infraction routière au cours des 12 derniers mois. La fréquence à laquelle les conducteurs ont dû payer une amende diffère également au fil des ans. Il est frappant de constater qu'en 2012, les conducteurs ont dû payer plusieurs amendes (1 à 5) par rapport autres années, voir **Figure 7**.

Figure 7 : Amendes auto-rapportées pour une infraction routière (2006 - 2015)

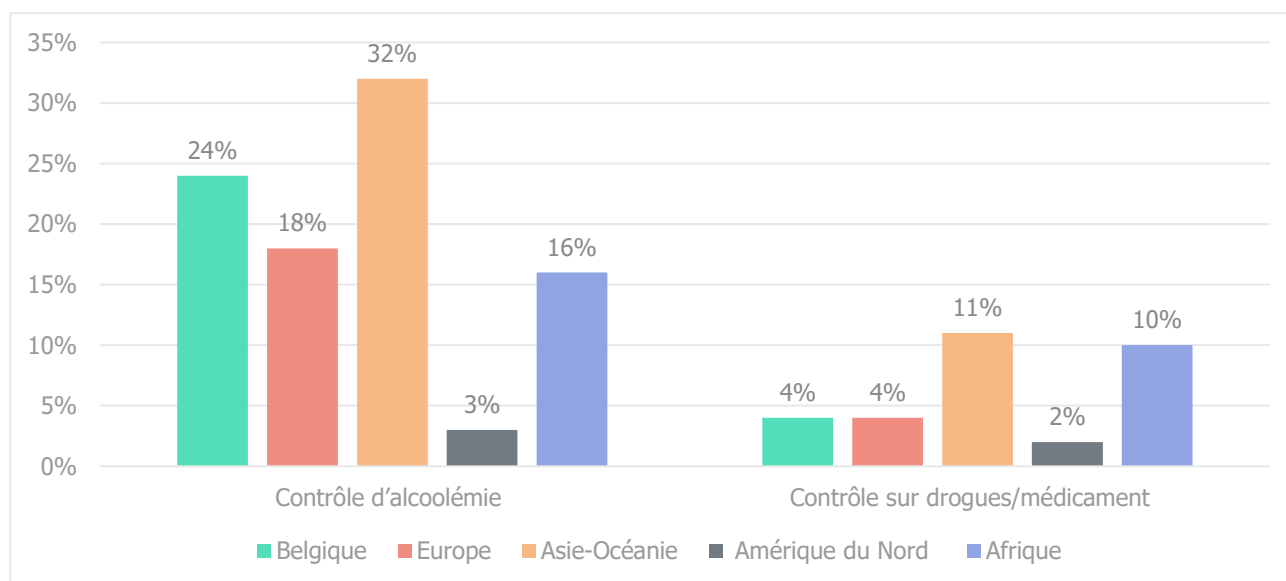
Source : institut Vias, mesures nationales d'attitudes ; enquête ESRA 2015

1.2.2 La situation au niveau international

Dans le cadre du projet ESRA, les répondants sont également interrogés sur le risque objectif d'être pris. Une question est reprise, libellée comme suit : « A quelle fréquence avez-vous été arrêté au cours des 12 derniers mois pour : un contrôle de police général, un contrôle alcool et un contrôle drogues/médicaments ? » Les résultats sont repris à la **Figure 8** et à la **Figure 9**. Dans ces figures, les usagers belges ont été comparés aux usagers européens et latino-américains.

Figure 8 : Aperçu de la part de contrôles alcool et drogues/médicaments

Source : institut Vias, ESRA 2015

Figure 9 : Aperçu de la part de contrôles alcool et drogues/médicaments

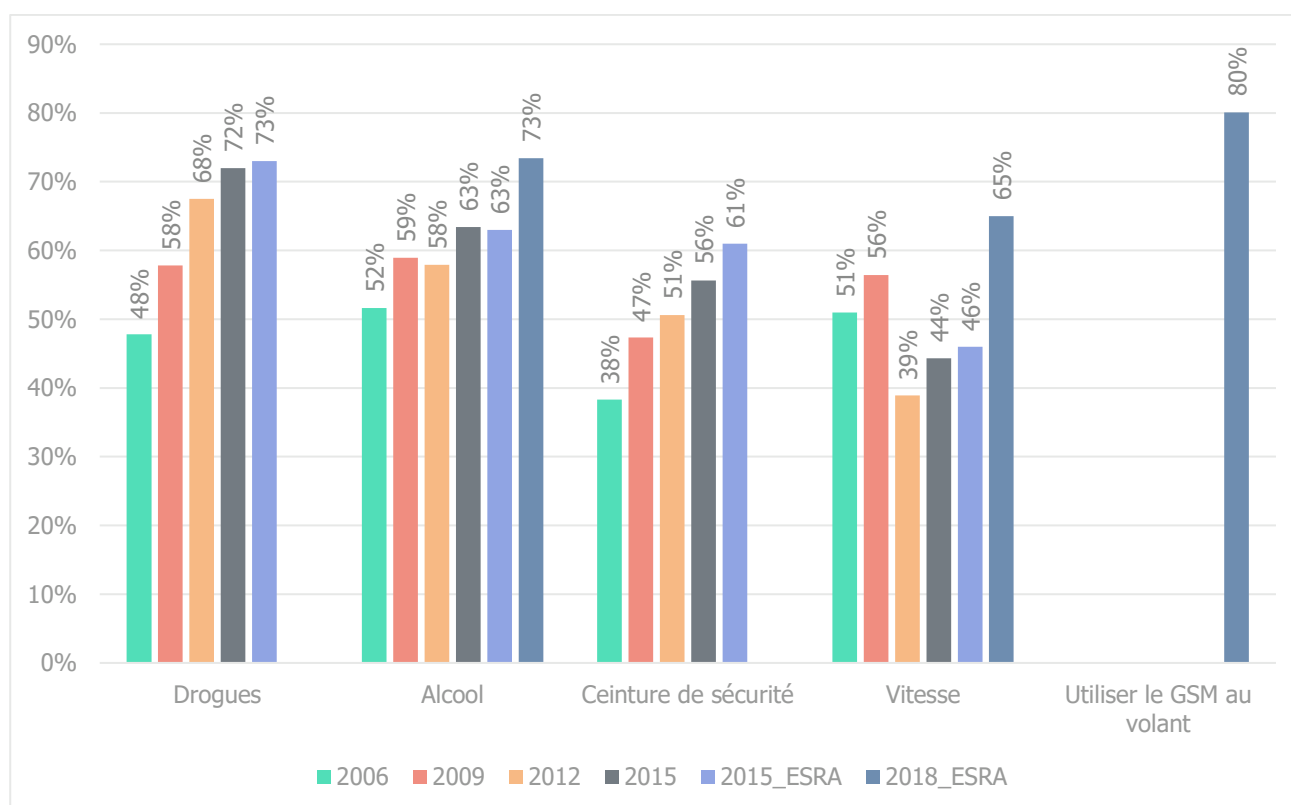
Source : institut Vias, ESRA 2018

Tout d'abord, nous notons une légère augmentation de 17 à 24% des conducteurs belges contrôlés pour conduite sous l'influence de l'alcool. Une augmentation similaire est également visible pour les contrôles drogues ou médicaments (de 1% à 4%). Alors qu'en 2015, la Belgique obtenait de moins bons résultats que les autres pays (européens) voir **Figure 8**, la tendance s'est inversée en 2018, voir **Figure 9**. En 2018, la part de conducteurs contrôlés pour conduite sous l'influence de l'alcool est plus élevée qu'en Europe (24% vs. 18%) et la Belgique se situe dans la moyenne européenne pour ce qui concerne les contrôles drogues ou médicaments. Il est à noter d'une part qu'au niveau mondial, le nombre de conducteurs contrôlés pour conduite sous l'influence de l'alcool est moins élevé en Océanie, en Afrique et en Amérique du Nord qu'en Belgique. D'autre part, le nombre de conducteurs contrôlés en Océanie et en Afrique est plus élevé qu'en Belgique pour ce qui est de la conduite sous l'influence de drogues ou de médicaments.

Les répondants belges interrogés dans le cadre du projet ESRA, indiquent un peu plus souvent que la moyenne européenne (24% versus 18%) avoir été soumis à un contrôle de police au cours des 12 derniers mois. Concernant les contrôles drogues, les chiffres belges sont identiques à la moyenne européenne, à savoir 4% (institut Vias, 2019).

1.3 L'adhésion sociale

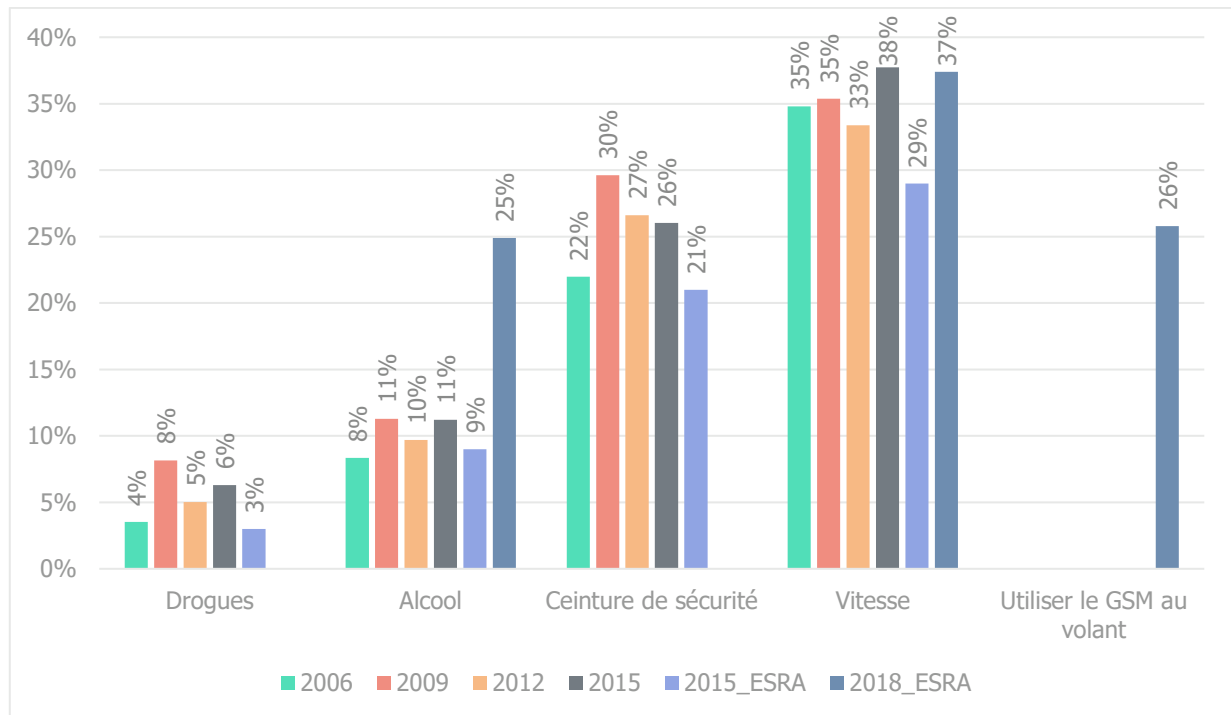
Il a également été demandé aux répondants si les règles concernant la conduite sous l'influence de drogues, la conduite sous l'influence de l'alcool, le non-port de la ceinture et la vitesse étaient insuffisamment contrôlées. La **Figure 10** présente le pourcentage de réponses positives.

Figure 10 : Adhésion sociale en faveur d'une intensification des contrôles en Belgique (2006-2018)

Source : institut Vias, mesure nationale d'attitudes 2015 ; ESRA, 2015, 2018

En examinant l'évolution du nombre de réponses positives, il est remarquable de constater de manière générale que les Belges sont d'avis que tous les aspects sont insuffisamment contrôlés. En 2015, 63% des Belges trouvaient qu'il manquait de contrôles alcool. En 2018, ils sont 73% à le penser. Comme indiqué ci-dessus, le nombre de conducteurs soumis à un test de l'haleine a précisément augmenté. Toutefois le Belge n'est pas de cet avis. 65% des Belges jugent que la vitesse n'est pas suffisamment contrôlée en 2018 alors qu'ils étaient 46% à partager cet avis en 2015. Dans la dernière enquête ESRA, le nombre de contrôles concernant l'usage du GSM au volant a aussi été passé au crible. On observe la part la plus élevée de répondants favorables à une intensification des contrôles concernant l'usage du GSM au volant.

Les répondants ont également été invités à donner leur avis sur les sanctions applicables à divers comportements punissables au volant, l'évolution de leurs réponses apparaît dans la **Figure 11**. On estime globalement que les sanctions pour les excès de vitesse sont trop sévères. A noter l'augmentation conséquente au niveau de la sévérité des sanctions pour conduite sous l'influence de l'alcool : de 9% en 2015 à 25% en 2018. Cela s'explique peut-être par le renforcement de la législation relative à la récidive (obligation d'installer un éthylotest antidémarrage) (De Roy, 2014). En cas d'alcoolémie de 1,8 pour mille ou d'1,2 pour mille chez un récidiviste, l'éthylotest antidémarrage est obligatoire. Il se peut que cette obligation explique cette hausse soudaine.

Figure 11 : Evolution de l'avis concernant la sévérité des sanctions pour des infractions routières

Source : institut Vias, mesure nationale d'attitudes 2015 ; ESRA 2015, 2018

2 Les constatations par les services de police

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

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

Une perception immédiate (PI) est envoyée au contrevenant (titulaire de la plaque d'immatriculation) qui doit alors s'acquitter d'une amende. Le titulaire de la plaque d'immatriculation peut contester la PI pour deux raisons : il déclare ne pas avoir commis l'infraction ou il déclare qu'il n'était pas au volant du véhicule quand l'infraction a été commise. Après paiement de l'amende, le dossier est en principe clôturé. Le parquet dispose encore d'un délai de 30 jours pour sanctionner le contrevenant d'une autre façon. En cas de non-paiement de l'amende, le dossier est transmis au procureur du Roi auprès du parquet de police.

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

À la suite de la Directive 2011/82 et plus tard de la Directive 2015/413 [facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière], le projet transfrontalier (CBE) est né. La Directive 2011/82 a été convertie en novembre 2013 et c'est ainsi qu'a officiellement débuté le projet CBE fin 2013. Le but de cette directive est de faciliter l'échange des données d'identification des conducteurs ayant commis une infraction. Cette directive vise donc un traitement égal des conducteurs nationaux et étrangers, et plus concrètement la diminution de l'impunité des conducteurs étrangers. Selon une évaluation d'impact, une implémentation de cette directive pourrait induire une diminution annuelle de 350 à 400 tués sur la route au niveau européen. En outre, la charge de travail administratif des services de police, du parquet de police et du tribunal de police pourrait diminuer drastiquement, ce qui leur permettrait de se concentrer davantage sur leurs tâches essentielles.

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

Dans ce chapitre sont présentés des graphiques sur :

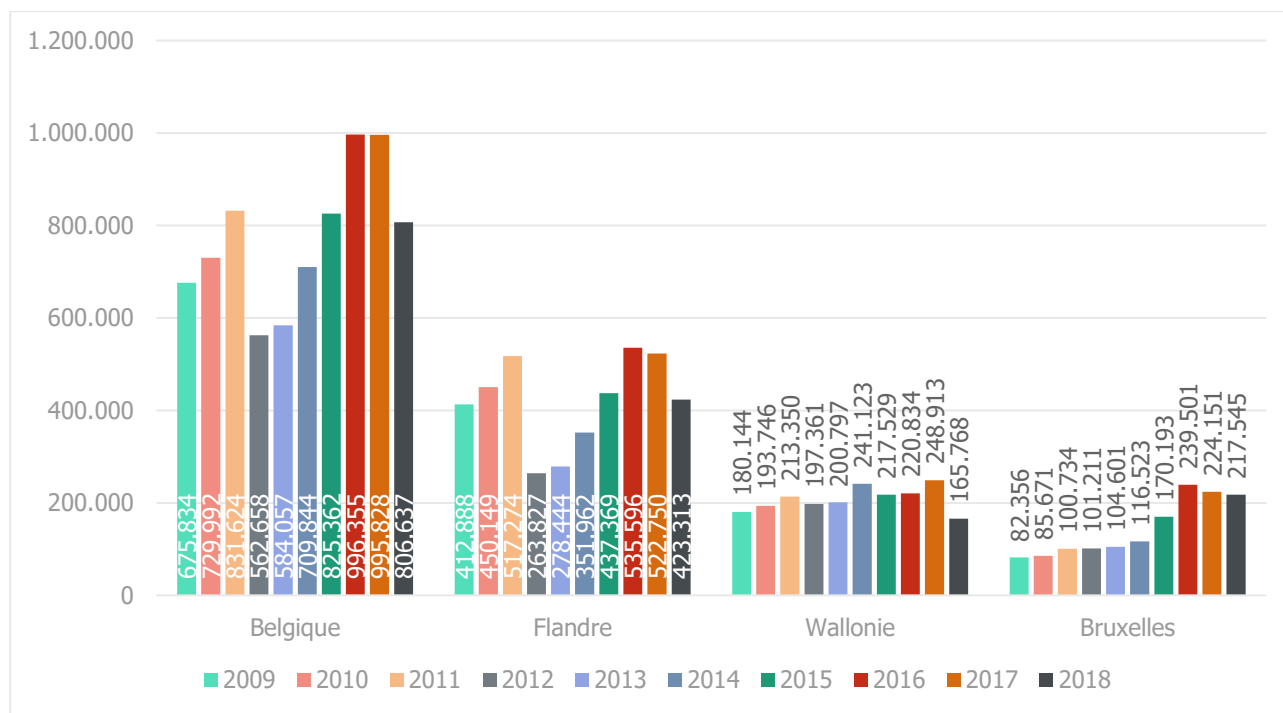
- l'évolution du nombre d'infractions routières constatées, c'est-à-dire le nombre total de procès-verbaux (PV) et de perceptions immédiates ;
- l'évolution du nombre de PV dressés en Belgique et par Région ;
- l'évolution du nombre de perceptions immédiates en Belgique et par Région ;
- les recettes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

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

2.1 Les chiffres nationaux

La **Figure 13** reprend le nombre de procès-verbaux dressés par la police. Les chiffres sont présentés tant au niveau national que régional.

Figure 12 : Evolution du nombre de procès-verbaux en Belgique et par Région (2009 – 2018)

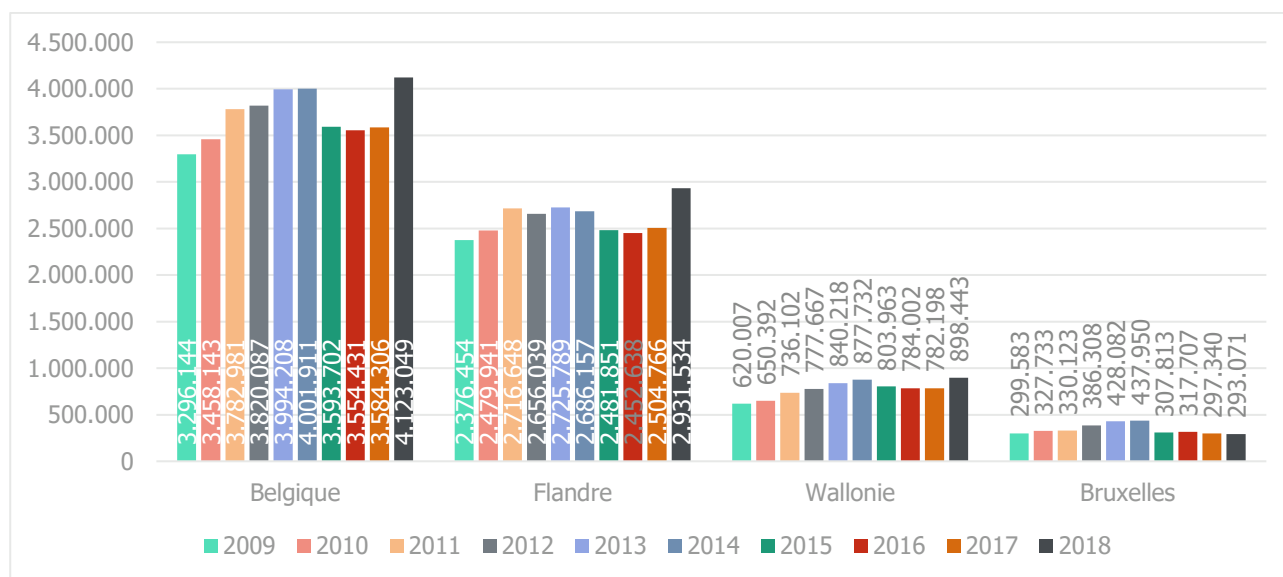


Source : police fédérale /DGR/DRI/BIPOL, infographie : institut Vias

Il ne s'agit pas ici des procès-verbaux d'avertissement ou de perceptions immédiates, mais uniquement des procès-verbaux « ordinaires ». Il s'agit des PV dressés par la police et ensuite transmis au parquet de police, lequel décide ensuite des étapes à entreprendre.

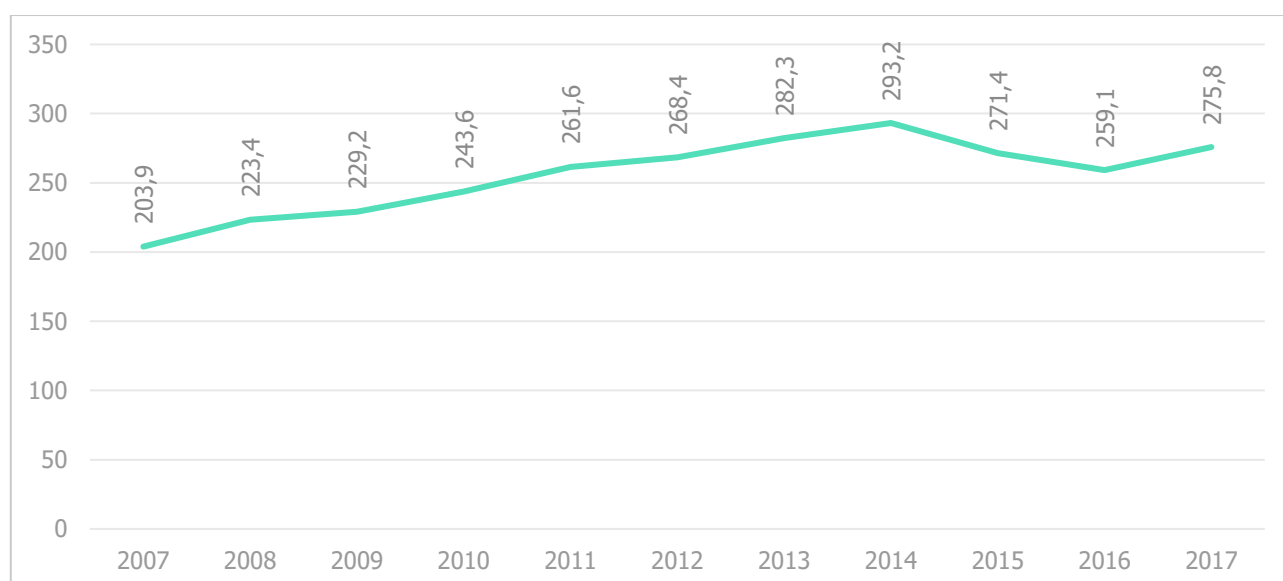
Nous observons depuis 2013 une nette augmentation du nombre de procès-verbaux dressés tant au niveau national que régional. L'année dernière, nous notons une baisse soudaine du nombre de constatations au niveau national. Cette diminution est plus prononcée en Flandre qu'en Wallonie. En raison de cette baisse observée en Wallonie, le nombre de constatations est plus élevé en Région de Bruxelles-Capitale qu'en Wallonie. La Flandre demeure en tête du classement.

La **Figure 13** donne des informations sur le nombre de perceptions immédiates par la police, tant au niveau national que régional.

Figure 13 : Evolution du nombre de perceptions immédiates en Belgique et par Région (2009 – 2018)

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

Ces dernières années, le nombre de perceptions immédiates était relativement stable au niveau national. Bien que le nombre de procès-verbaux ait chuté en 2018, le nombre de perceptions immédiates a augmenté. Cette tendance est visible tant au niveau national qu'en Flandre et en Wallonie. L'explication est toute simple : lorsqu'il y a moins de procès-verbaux, il est probable que davantage de constatations sont traitées par des perceptions immédiates.

Figure 14 : Recettes engendrées par les perceptions immédiates en millions d'euros (2007 – 2017)

Source : SPF Finances, infographie institut Vias

Le relevé des recettes annuelles engendrées par les perceptions immédiates est tenu à jour par le Service Public Fédéral Finances. Les chiffres sont présentés dans la **Figure 14**. Les recettes augmentent jusqu'en 2014 puis chutent à nouveau. Cette diminution peut en partie s'expliquer par la baisse du nombre de perceptions immédiates en 2015, 2016 et 2017. Dans ce cas, les recettes pour l'année 2018 devraient augmenter étant donné que le nombre de perceptions immédiates est en hausse, comme le montre la **Figure 13**.

En 2017, les perceptions immédiates ont rapporté € 275.772.097. Il s'agit en l'occurrence de montants effectivement perçus et non pas du montant des perceptions immédiates proposées, pour lequel on part du principe qu'il est encore plus élevé que les perceptions immédiates effectivement perçues.

La **Figure 15** présente le nombre d'infractions en matière de vitesse, alcool, GSM, ceinture/siège-enfant et drogues constatées par la police. Comme il existe des différences de taille pour les différentes catégories d'infractions, elles ont été classées dans trois graphiques distincts.

Figure 15 : Evolution du nombre d'infractions routières constatées pour conduite sous l'influence de l'alcool, conduite sous l'influence de drogues, utilisation du GSM au volant, usage incorrect de la ceinture/sièges-enfants et vitesse excessive (2009 – 2018)



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

Alcool

Le nombre de constatations pour conduite sous l'influence de l'alcool est resté stable au fil des ans et le comportement des conducteurs n'a guère évolué (Focant, 2016). Selon la dernière mesure de comportements, 2,7% des conducteurs belges conduisent avec une alcoolémie supérieure à la limite légalement autorisée. En 2007, ce pourcentage n'atteignait pas 2% mais il se situe autour de 2,7% depuis 2009. Il est important de faire deux commentaires importants sur ces chiffres. Bien que l'évolution du nombre de procès-verbaux soit

stable, on peut supposer que le nombre d'infractions constatées a augmenté depuis 2014. Depuis 2014³, il est permis d'utiliser des appareils de sampling. Le conducteur doit souffler dans un entonnoir afin de pouvoir évaluer rapidement s'il pourrait être sous influence. Les conducteurs dont l'air alvéolaire expiré ne comprend (quasiment) pas d'alcool, ne sont pas soumis au contrôle classique. Ce procédé donne lieu à des contrôles alcool plus efficaces et plus rapides qu'autrefois. Nous ne retrouvons toutefois pas cette évolution dans le nombre de procès-verbaux. Cela peut s'expliquer par une seconde évolution capitale opérée en 2014. Un choix stratégique a été fait à l'époque d'offrir la possibilité (comprenez : pas d'obligation) de traiter certaines infractions liées à l'alcool via une PI qui n'implique généralement pas de procès-verbal. Cela 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.⁴ Il convient de noter que dans le cas de plusieurs infractions liées à l'alcool où le conducteur pourrait être entré en ligne de compte pour une PI, le procureur suivra ces infractions en vue de la récidive. Malheureusement, le développement des bases de données (MaCH et Mercury) pour identifier ces infractions a pris plus de temps que prévu initialement. Il convient également de noter que la limite de 1,2 pour mille n'est pas une limite stricte ; les parquets peuvent choisir d'engager des poursuites plus rapidement dans certains cas. Il convient de garder ces évolutions à l'esprit lorsque l'on interprète les évolutions du nombre de procès-verbaux pour les infractions routières liées à l'alcool.

Conduite sous l'influence de drogues

Les constatations d'infractions pour conduite sous l'influence de drogues ne cessent d'augmenter depuis des années. Il convient de noter que ces dernières années, une attention accrue a été accordée à cette forme de conduite sous influence (par exemple, Richeval et al., 2018 ; Wille et al., 2018) et que la procédure de constatation a été rendue moins lourde, ce qui augmente le nombre de constatations. La détection de drogues a été facilitée en 2010, notamment grâce à l'instauration du test salivaire. Ceci explique la hausse conséquente du nombre de constatations, surtout depuis 2013 (+175% depuis 2009).

Il n'existe malheureusement que peu de données sur la prévalence de conducteurs sous l'influence de drogues. Pour le moment, nous pouvons constater que le nombre d'infractions croît mais que cette hausse ne peut par définition pas simplement s'expliquer par une consommation accrue. En examinant le comportement auto-rapporté, il est remarquable de noter que plus de personnes déclarent avoir adopté ce comportement. 12% des jeunes (18-34 ans) déclarent conduire mensuellement sous l'influence de drogues.⁵ Les jeunes à Bruxelles et en Wallonie rapportent plus souvent ce comportement qu'en Wallonie (respectivement 20%, 17% et 7%).

Distraction

Pour ce qui est de la distraction dans la circulation en raison de l'usager du GSM, le nombre de constatations reste relativement stable au fil des ans. Selon la mesure de comportement la plus récente (Riguelle & Roynard, 2014), 3,3% de la population sont distraits par leur GSM pendant un trajet qu'il soit dans la main ou à l'oreille.

Vitesse

Les excès de vitesse sont les infractions le plus souvent constatées. Il s'agit d'infractions constatées à l'aide de caméras fixes ou mobiles. Nous observons quasiment un doublement du nombre d'excès de vitesse constatés depuis 2009 avec plus de 30%. La vitesse reste donc la principale priorité dans le domaine de la sécurité routière, comme on peut le lire dans le plan national de sécurité 2016-2019⁶.

On a constaté plus d'excès de vitesse en 2018 qu'en 2017. Lorsque nous jetons un œil aux données de la police fédérale, nous observons surtout une hausse des constatations d'excès de vitesse de 0-10km/h et de 11-20km/h, voir **Figure 16**. Lorsque nous regardons l'évolution du nombre de constatations, ils ont augmenté

³ Voir : Loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité et la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs

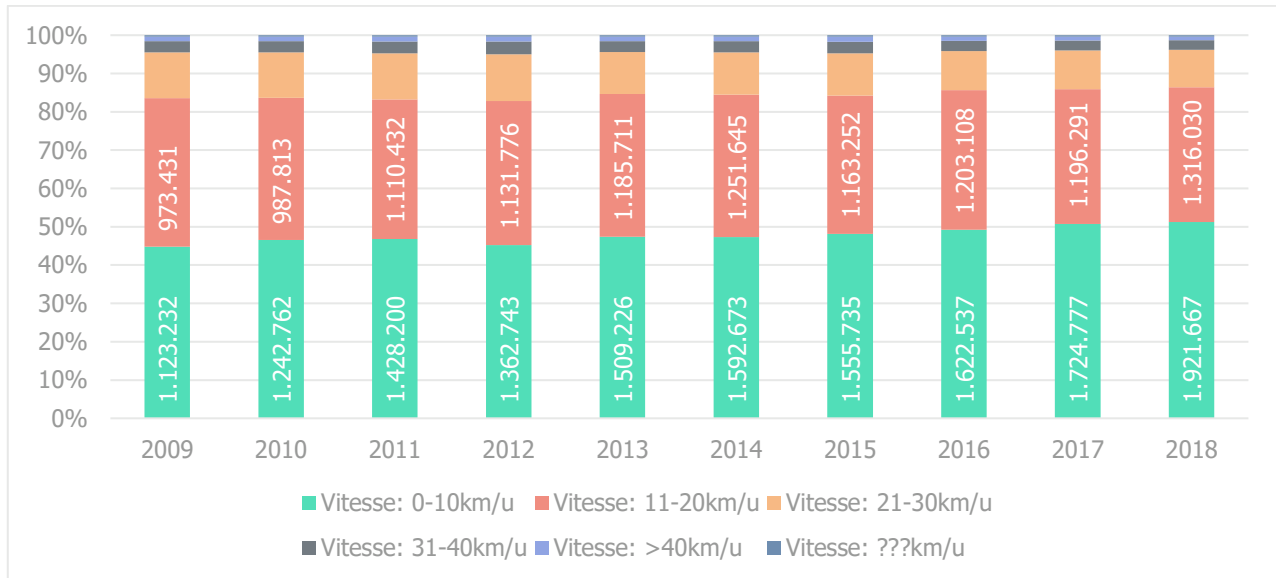
⁴ Zie: https://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/legislation_et_reglementation/perceptions_immediates

⁵ Voir l'enquête nationale d'INSécurité routière : <https://www.vias.be/fr/onderzoek/onze-publicaties/nationale-verkeersonveiligheidsenquête-2019/>

⁶ Zie: <https://www.police.be/5998/fr/a-propos/police-integree/le-plan-national-de-securite>

de manière significative (2009 : N = 2.096.665 ; 2018 : N = 3.237.697) mais lorsque nous regardons ces chiffres proportionnellement au nombre total d'excès de vitesse constatés, cette proportion reste plus ou moins la même, comme on peut le voir à la **Figure 16**. Les constatations d'excès de vitesse jusqu'à 20 km/h représentent 84% du total en 2009 et 86% du total en 2018. Cette hausse peut s'expliquer par l'installation de contrôles trajets à divers endroits en Belgique ces dernières années, en particulier en Flandre⁷. Grâce à ces installations, les petits et grands excès de vitesse sont enregistrés, de sorte que proportionnellement tous les excès de vitesse ont augmenté. Ce nombre est susceptible d'augmenter encore lorsque toutes les installations seront actives.⁸

Figure 16 : Evolution des excès de vitesse constatés durant la période 2009 - 2018



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

Port de la ceinture et sièges-enfants

En revanche, les constatations d'infractions quant au port de la ceinture et à l'utilisation de sièges-enfants affichent une tendance à la baisse depuis 2009 (- 49%), tout comme les infractions relatives à l'utilisation du GSM au volant (- 17%). Cependant, le contrôle tant pour l'utilisation adéquate de la ceinture de sécurité et des sièges-enfants que pour l'utilisation de téléphones portables constitue une priorité nationale. Il ressort des mesures de comportement de l'institut Vias que le taux de port de la ceinture ne cesse de croître puisqu'il est passé de 86% en 2010 à 95% en 2018 (Lequeux & Pelssers, 2018).

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

Dark number

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

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

⁷ Voir par exemple : <https://www.benweyts.be/nieuws/steeds-meer-trajectcontroles-voor-minder-verkeersdoden>

⁸ L'état d'avancement des installations peut être consulté sur le site de l'AWV (Agentschap Wegen en Verkeer): <https://wegenverkeer.be/trajectcontrole>

dark number » pour les excès de vitesse de 162 à 170 millions, soit 1 amende pour excès de vitesse par 3 969 km.

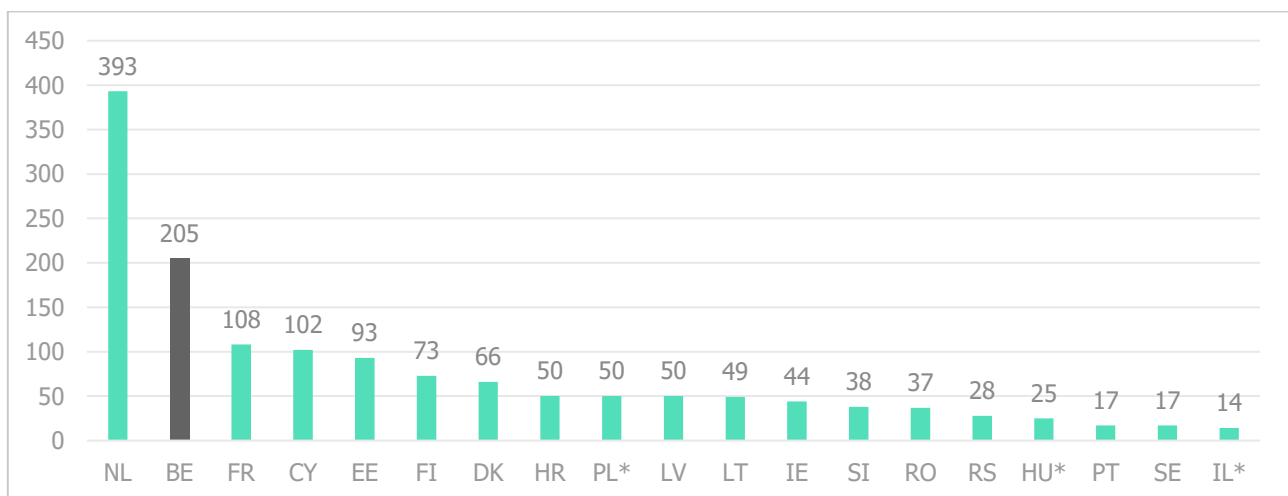
2.2 La comparaison européenne

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

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

On examine dans un premier temps le nombre d'excès de vitesse. On note une augmentation globale des excès de vitesse en Europe, principalement en raison de l'expansion du réseau de caméras. Dans les pays qui ont enregistré une baisse conséquente du nombre de tués sur les routes (Suède, Pays-Bas et Finlande), on constate également une diminution du nombre d'excès de vitesse. La **Figure 17** indique le nombre d'amendes pour excès de vitesse par 1.000 habitants. Il s'agit de contrôles qui ont été effectués au bord de la route et des infractions constatées par des radars.

Figure 17 : Nombre total d'amendes pour excès de vitesse par 1.000 habitants, par le biais de contrôles de police et de radars en Europe (2015)



* données de 2014

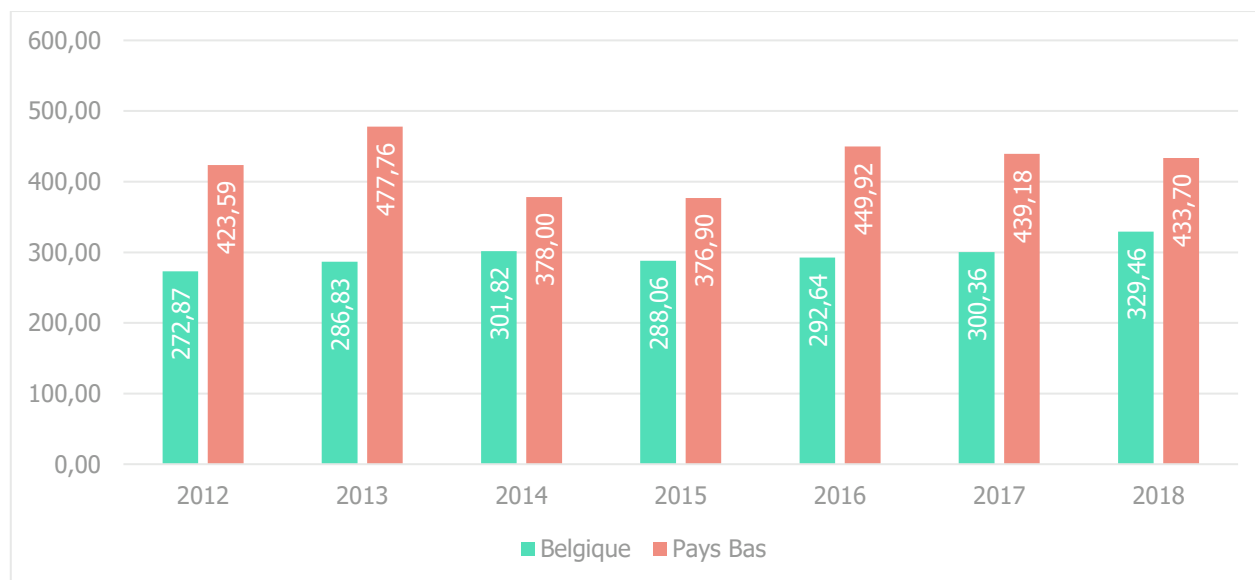
Source : European Transport Safety Counsel (2016), infographie : institut Vias

Les Pays-Bas comptent le plus grand nombre d'amendes pour excès de vitesse par 1.000 habitants : en 2015, 6,6 millions d'amendes ont été délivrées. Ils sont suivis par la Belgique avec 205 amendes pour excès de vitesse par 1.000 habitants. Bien entendu, le nombre d'amendes dépend considérablement du réseau de caméras d'un pays. On constate par exemple que le mélange de caméras fixes et mobiles, de caméras factices et de radars tronçon varie fortement d'un pays européen à l'autre. La Suède compte le plus grand nombre de caméras réelles (135 appareils par million d'habitants), suivie de l'Irlande, de la Slovaquie, de la Suisse et de la Croatie. La Belgique compte, quant à elle, 180 caméras par million d'habitants, mais les deux tiers d'entre elles environ sont des caméras factices, des boîtiers ne contenant aucune caméra. L'utilisation de caméras pour faire respecter les limitations de vitesse est difficilement comparable d'un pays à l'autre. Certains pays ont une forte densité de caméras, mais elles ne fonctionnent que quelques heures par jour. D'autres pays comptent moins de caméras, mais elles fonctionnent pendant de plus longues périodes.

Afin de comparer l'évolution des excès de vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique au cours de la période 2012 - 2018, le nombre d'infractions doit être comparé au nombre d'habitants. À l'instar des figures ci-dessus, on a

choisi d'exprimer cette fraction en nombre d'infractions constatées par 1.000 habitants, voir **Figure 18**. Il est frappant de constater que le nombre d'infractions reste relativement stable (2012 : N = 424 ; 2018 : N = 434) tandis qu'il a légèrement augmenté en Belgique (2012 : N = 273 ; 2018 : N = 329). Cette hausse observée en Belgique est surtout remarquable la dernière année, comme nous l'avons décrit au paragraphe 2.1.

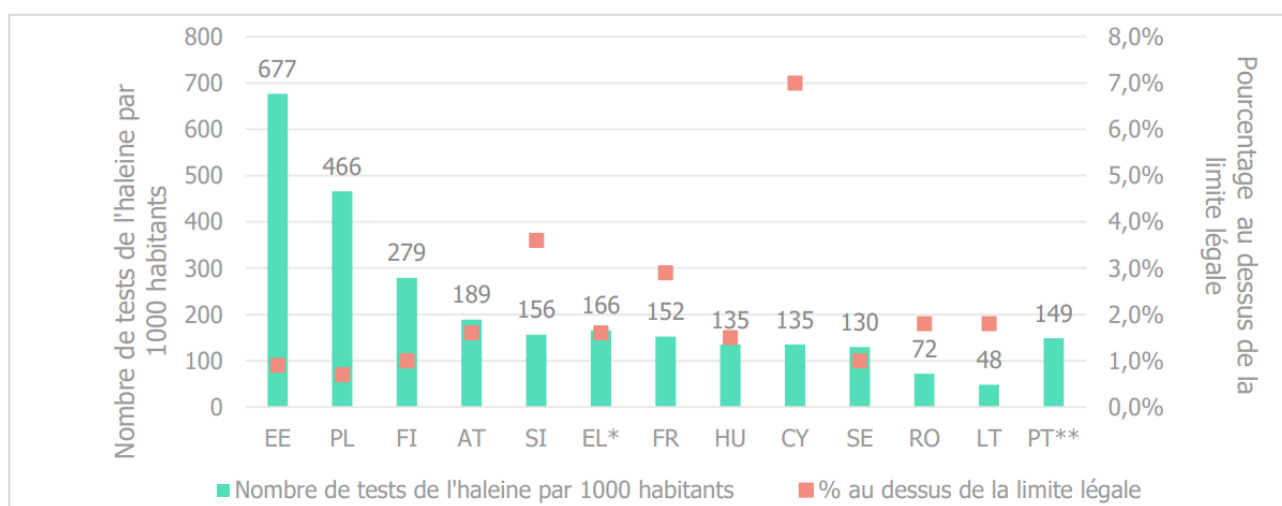
Figure 18 : Evolution du nombre de constatations d'excès de vitesse en Belgique et aux Pays-Bas pour la période 2012 – 2018, par rapport au nombre d'habitants



Source : police fédérale /DGR/DRI/BIPOL ; Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) ; Bureau central de la statistique (CBS) et bureau central de recouvrement judiciaire (CJIB), infographie : institut Vias

Pour ce qui est des contrôles alcool, tous les pays européens n'ont pas pu fournir de données. La **Figure 19** présente les données disponibles.

Figure 19 : Nombre de contrôles alcool par 1.000 habitants et pourcentage de conducteurs testés au-dessus de la limite légale en Europe (2015)



* données de 2014 ; ** données de 2013

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

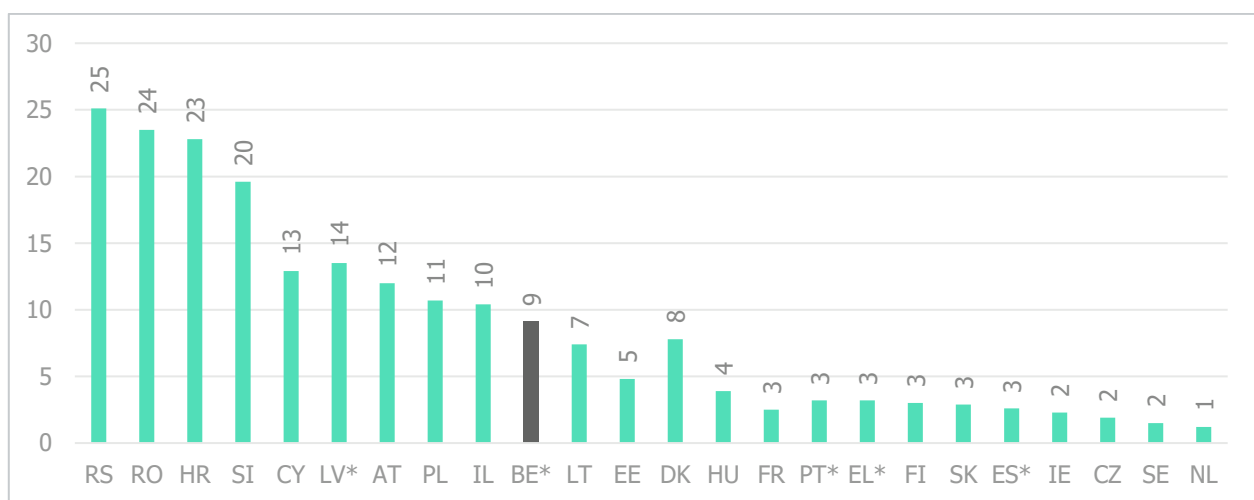
Les services de police en Estonie, en Pologne et en Finlande sont les plus actifs dans la lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool. Le plus grand nombre de contrôles par 1.000 habitants y est enregistré. Par ailleurs, c'est en Pologne et en Estonie que l'on relève également le plus petit pourcentage de conducteurs avec une alcoolémie supérieure à la limite légale. Le risque d'être soumis à un contrôle alcool est le plus faible en

Lituanie et en Roumanie. Moins de 100 habitants sur 1.000 sont contrôlés chaque année pour conduite sous l'influence de l'alcool.

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

Le port de la ceinture de sécurité est également abordé dans le PIN Flash. Tant à l'avant qu'à l'arrière de la voiture, des progrès ont été accomplis au cours des dernières années en matière de port de la ceinture de sécurité, bien que les pays d'Europe du Sud et d'Europe de l'Est enregistrent encore de mauvais résultats. Au niveau européen, 90% des conducteurs et des passagers avant bouclent leur ceinture de sécurité, contre seulement 71% des passagers arrière. La **Figure 20** indique le nombre d'amendes pour non-port de la ceinture de sécurité par 1 000 habitants.

Figure 20 : Nombre d'amendes pour non-port de la ceinture de sécurité par 1.000 habitants en Europe (2015)



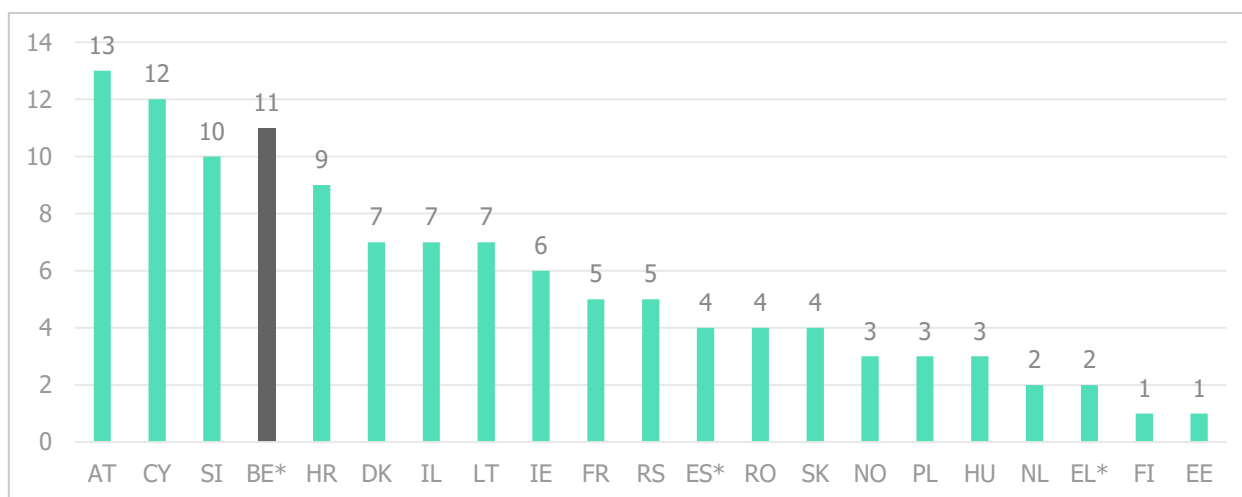
* données de 2014

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

Le nombre d'amendes pour non-port de la ceinture est le plus élevé en Serbie et en Roumanie et le plus bas aux Pays-Bas et en Suède (en Suède, elles ne concernent que les passagers avant en voiture). La Belgique se situe dans la moyenne avec 9 amendes par 1.000 habitants.

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

Enfin, il est également possible d'aborder l'utilisation du téléphone au volant par le biais de la politique criminelle. La **Figure 21** indique le nombre d'amendes pour usage du téléphone portable au volant par 1.000 habitants.

Figure 21 : Nombre d'amendes pour usage du téléphone portable au volant par 1.000 habitants en Europe (2015)

* données de 2014

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

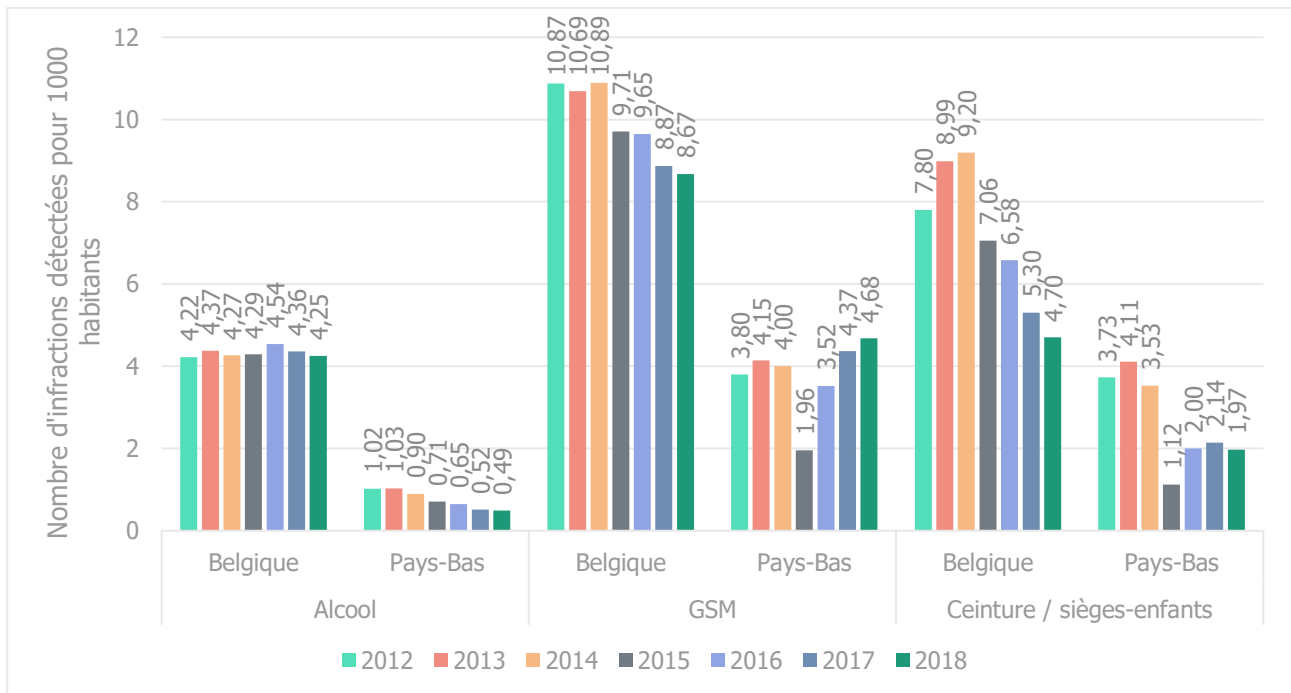
Le nombre d'amendes pour usage du téléphone portable au volant est le plus élevé en Autriche et à Chypre. La Belgique occupe la quatrième place avec 11 amendes par 1.000 habitants. En Finlande et en Estonie, très peu d'amendes ont été infligées pour usage du téléphone portable au volant. Une fois encore, il est difficile de procéder à une comparaison entre les pays vu le peu d'informations sur la politique de répression suivie par les différents pays européens.

Une fois de plus, l'évolution des constatations pour conduite sous l'influence de l'alcool, usage du téléphone portable au volant et non-port ou mauvaise utilisation de la ceinture de sécurité ou des sièges-enfants en Belgique peut être comparée à l'évolution aux Pays-Bas. La proportion d'infractions est déterminée sur la base du nombre d'habitants des deux pays. Les infractions constatées pour conduite sous l'influence de l'alcool sont généralement plus élevées en Belgique qu'aux Pays-Bas. Bien que le nombre d'infractions constatées en Belgique ait légèrement augmenté en chiffres absolus (2012 : N = 46.620 ; 2018 : 48.370), le nombre d'infractions reste stable lorsque l'on considère ces chiffres par rapport au nombre d'habitants (2012 : 4,22 infractions constatées par 1.000 habitants ; 2018 : 4,25 infractions constatées par 1.000 habitants)⁹. Aux Pays-Bas, le nombre d'infractions a diminué à la fois en chiffres absolus et en chiffres corrigés par nombre d'habitants (2009 : N = 17,076 (1,02 infractions par 1.000 habitants) ; 2012 : N = 8,487 (0,49 infractions par 1.000 habitants)).

Il est également frappant de constater qu'en Belgique, le nombre d'infractions détectées pour usage du GSM au volant diminue au fil des ans, à la fois en termes absolus et corrigés en fonction du nombre d'habitants, alors qu'aux Pays-Bas, on observe une augmentation de ces infractions. En ce qui concerne le non-port de la ceinture de sécurité ou l'utilisation incorrecte des dispositifs de retenue pour enfants, le nombre d'infractions constatées a diminué dans les deux pays.

⁹ La même remarque vaut ici pour la constatation de faits liés à l'alcool depuis 2014 (voir paragraphe 2.1 du présent rapport)an dit rapport. Pour la comparaison entre les pays, il est recouru au nombre de procès-verbaux établis.

Figure 22 : Evolution du nombre de constatations d'infractions routières en Belgique et aux Pays-Bas pour la période 2012 – 2018, par rapport au nombre d'habitants



Source : police fédérale /DGR/DRI/BIPOL ; Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) ; Bureau central de la statistique (CBS) et bureau central de recouvrement judiciaire (CJIB), infographie : institut Vias

3 Contrôles alcool

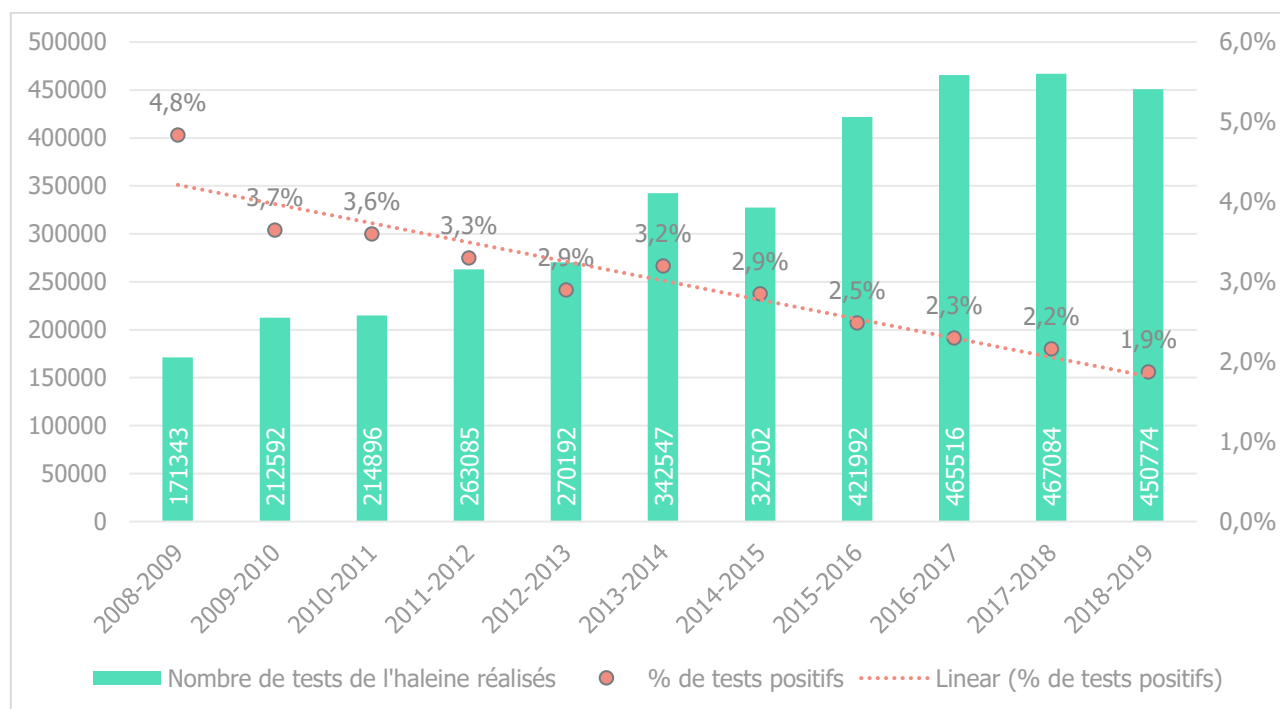
Il existe peu de chiffres concernant les contrôles alcool en Belgique. Nous avons déjà vu ci-dessus que le nombre de contrôles alcool réalisés par la police fédérale est stable depuis 2009. Le nombre de contrôles effectués ou la part de conducteurs en infraction ne sont pas tenus à jour de façon systématique.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

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

Nous examinons dans un premier temps la situation au niveau national puis nous analysons les chiffres au niveau régional. Sont à chaque fois indiqués le nombre de tests effectués (depuis 2008) ainsi que le pourcentage de conducteurs contrôlés positifs.

3.1 Les chiffres nationaux

Figure 23 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine réalisés au cours des campagnes BOB de fin d'année et pourcentage de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l au niveau national (2008-2019)



Source : ANG – police fédérale, infographie : institut Vias

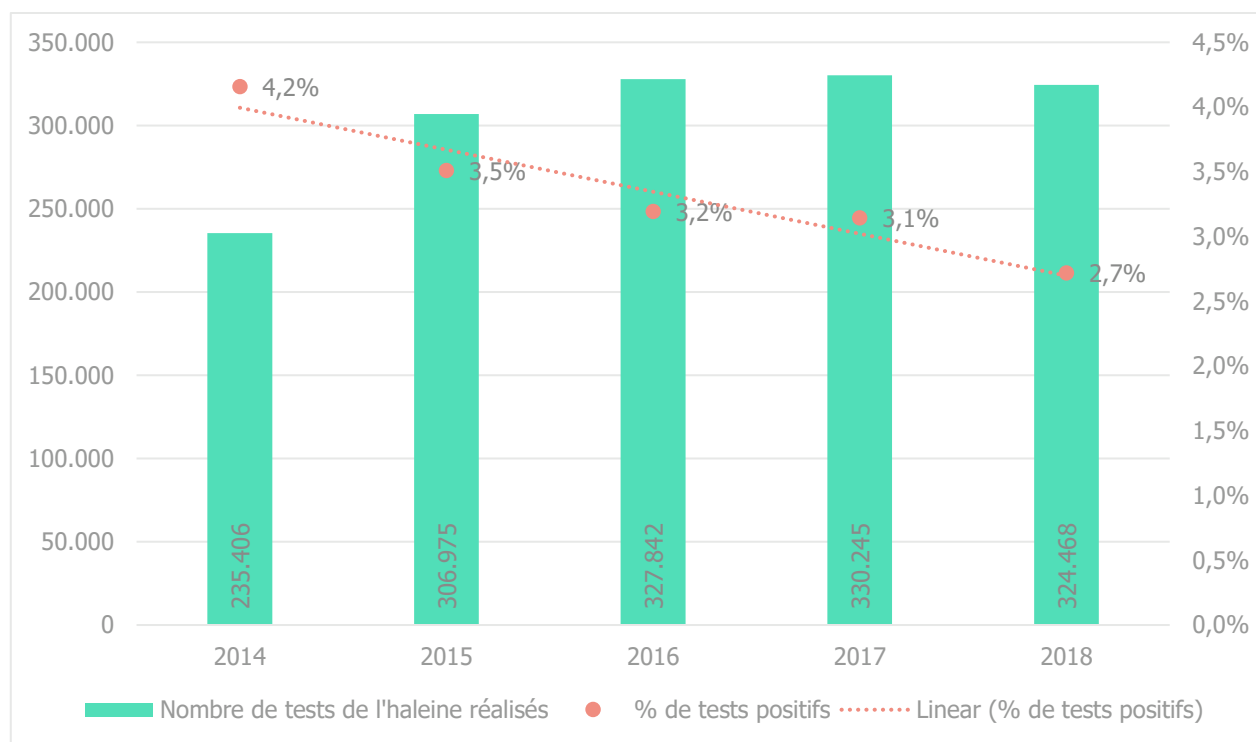
La figure ci-dessus reprend le nombre de tests de l'haleine et le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool au niveau national durant la campagne BOB de fin d'année. Ces chiffres ont trait aux contrôles réalisés tant par la police locale que par la police fédérale.

Nous notons une hausse du nombre de tests effectués depuis 2008. Au cours de la période 2016-2018, le nombre de contrôles a culminé à plus de 460.000, il a légèrement baissé l'année dernière (450.000 contrôles). Depuis la période 2013-2014, il y a un doublement du nombre de contrôles depuis 2008. Cette augmentation s'explique peut-être par l'utilisation de ce que l'on appelle les appareils de sampling. (cf. supra §2.1).

Outre une augmentation du nombre de tests effectués, la **Figure 23** indique également une nette diminution du pourcentage de tests positifs. En 2008-2009, 4,8% des conducteurs testés étaient sous l'influence de l'alcool, au cours de la période 2018-2019 le pourcentage atteint moins de 2%.

Nous observons la même tendance pour la campagne BOB d'été. Le plus faible nombre de contrôles et le pourcentage relativement plus élevé de conducteurs sous l'influence de l'alcool par rapport à la campagne BOB de fin d'année sont remarquables. Depuis 2016, le nombre de contrôles est plus ou moins stable alors que le pourcentage de personnes sous influence est en baisse depuis 2014, voir **Figure 24**.

Figure 24 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l durant la campagne BOB d'été



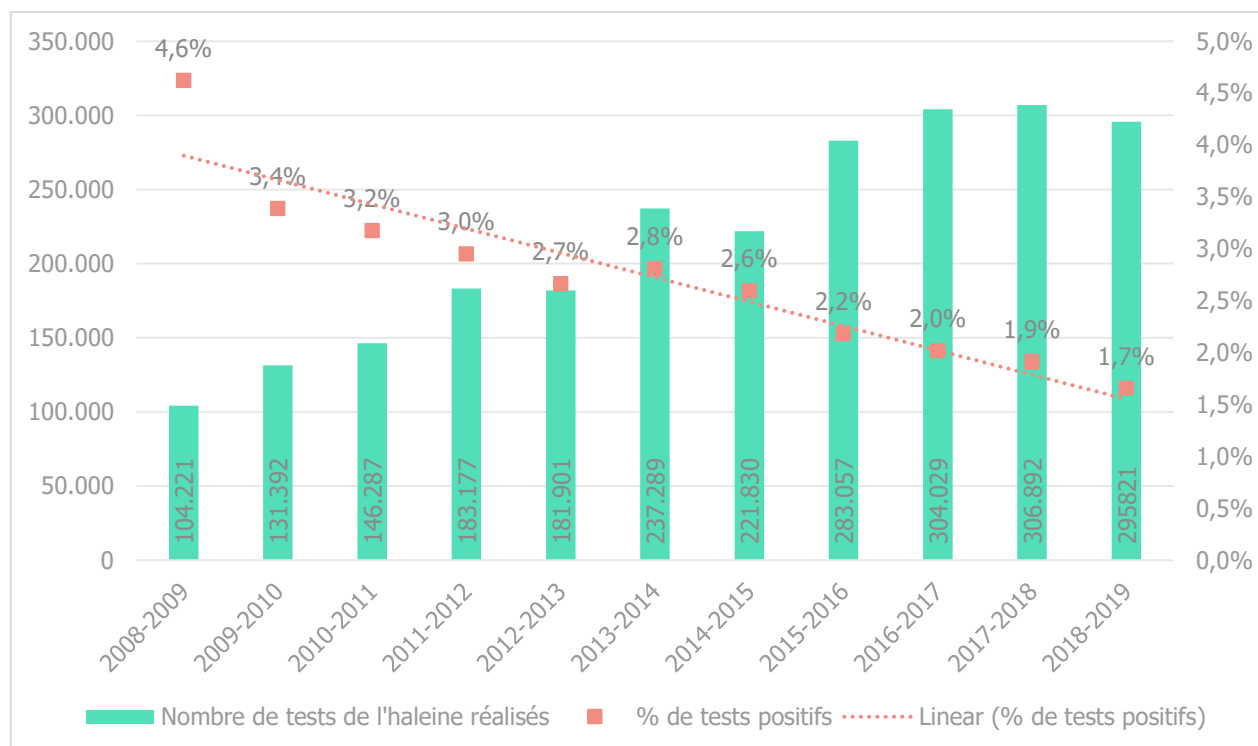
Source : ANG – police fédérale, infographie : institut Vias

3.2 La Région flamande

Nous observons la même tendance en Région flamande que celle relevée au niveau national durant la campagne de fin d'année voir **Figure 25**, et durant la campagne d'été, voir **Figure 26**. Le nombre de tests de l'haleine effectués a quasiment triplé.

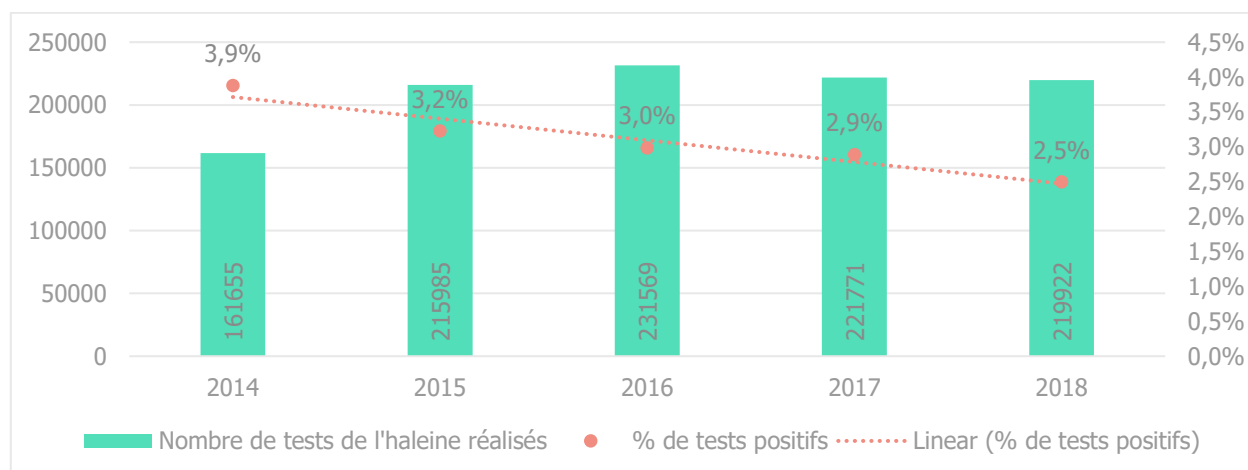
En outre, nous notons une diminution du nombre de conducteurs sous l'emprise de l'alcool. Au cours de la période 2018-2019, 1,7% des conducteurs testés durant la campagne de fin d'année étaient sous l'influence de l'alcool. En Région flamande, le pourcentage de conducteurs sous influence est un peu inférieur à celui observé au niveau national. Même constat pour la campagne d'été : le nombre de contrôles est en hausse et le pourcentage de conducteurs sous influence en baisse au fil des ans. Ici aussi, la part de conducteurs sous influence en Flandre est un peu inférieure à celle de l'ensemble du pays (2,5 versus 2,7%).

Figure 25 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région flamande durant les campagnes BOB de fin d'année (2008-2019)



Source : ANG – police fédérale, infographie : institut Vias

Figure 26 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région flamande durant les campagnes BOB d'été (2014-2018)

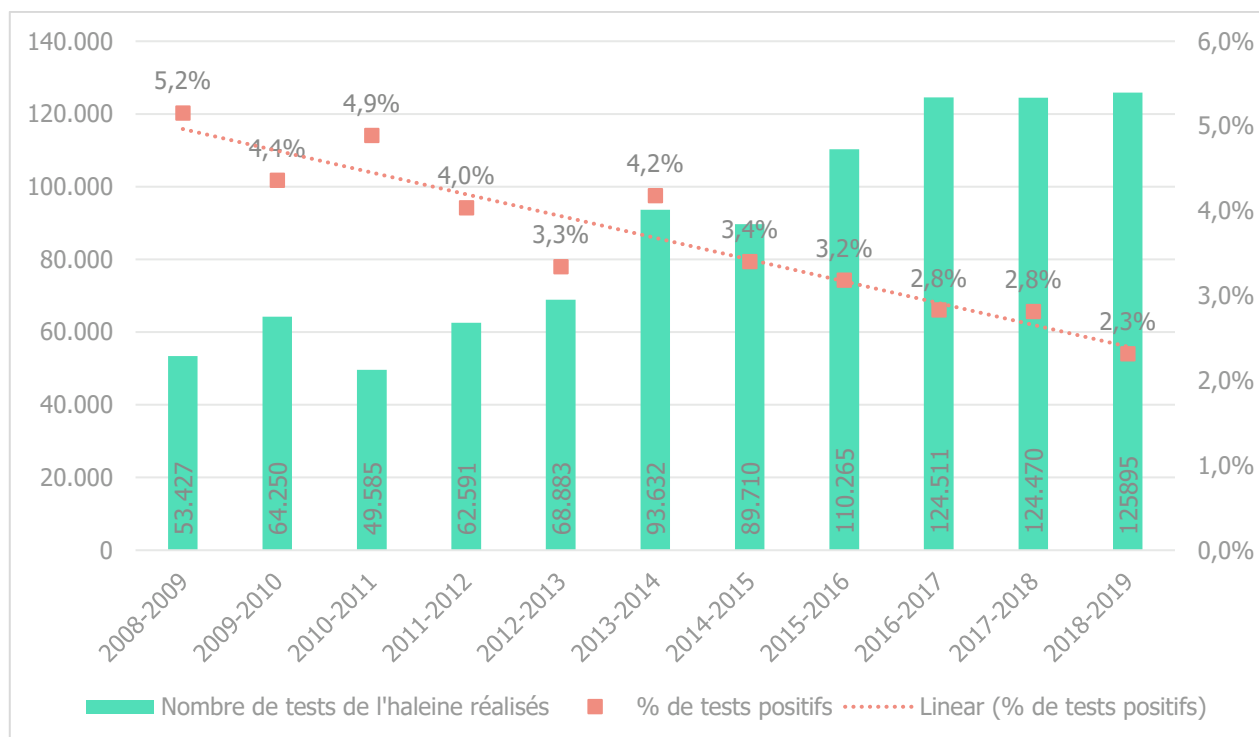


Source : ANG – police fédérale, infographie : institut Vias

3.3 La Région wallonne

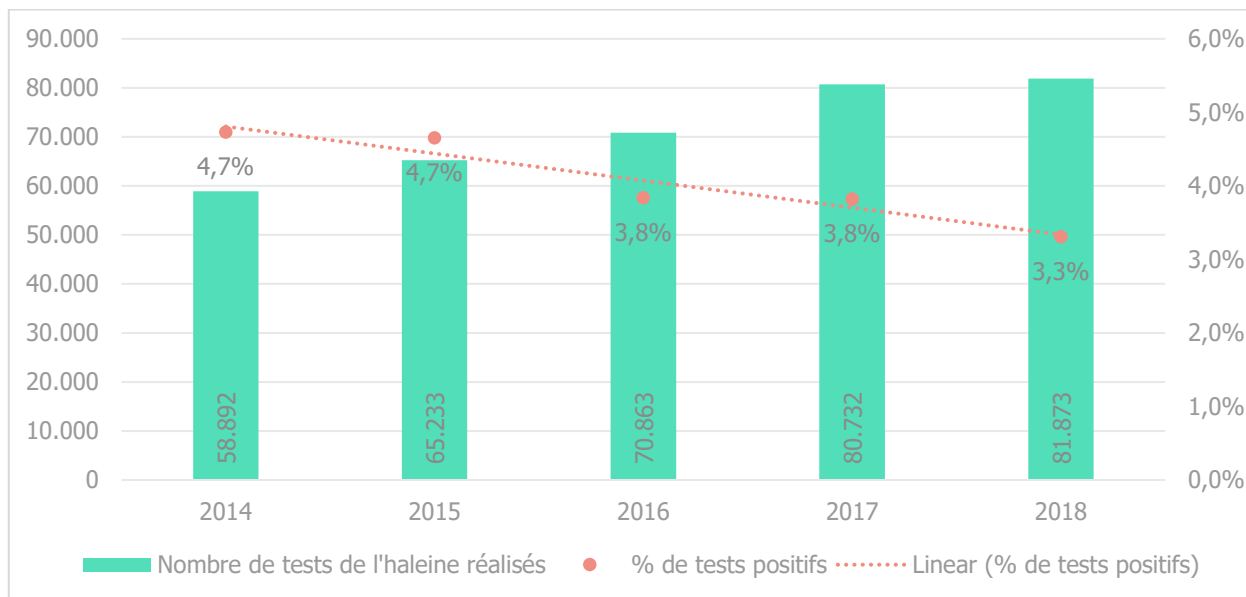
En Région wallonne également, le nombre de tests de l'haleine effectués a doublé et le nombre de conducteurs sous influence a chuté, voir **Figure 27**. Avec un pourcentage de 2,3% de personnes testées sous influence, les conducteurs wallons obtiennent des résultats un peu moins bons que les conducteurs flamands et bruxellois. Cette même tendance est visible pour les campagnes BOB d'été durant lesquelles le nombre de tests de l'haleine a augmenté et la part de conducteurs sous influence a chuté, voir **Figure 28**. Ici aussi, les conducteurs wallons enregistrent de moins bons résultats que leurs homologues flamands et bruxellois.

Figure 27 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région wallonne durant les campagnes BOB de fin d'année (2008-2019)



Source : ANG – police fédérale, infographie : institut Vias

Figure 28 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région wallonne durant les campagnes BOB d'été (2014-2019)



Source : ANG – police fédérale, infographie : institut Vias

3.4 La Région de Bruxelles-Capitale

C'est en Région de Bruxelles-Capitale que la hausse des tests de l'haleine effectués est la plus spectaculaire. Le nombre de tests a quintuplé entre 2008 et la période de fin d'année 2016-2017. Ensuite, le nombre de tests de l'haleine a diminué pour passer de 35.000 à 29.000, voir **Figure 29**. Le pourcentage de tests positifs a néanmoins clairement diminué : il est passé de 9,6% en 2008-2009 à 2,2% en 2018-2019. L'année dernière, le nombre de tests de l'haleine a chuté mais la part de conducteurs en état d'ivresse a légèrement augmenté.

Le pourcentage de conducteurs sous influence à Bruxelles et en Wallonie est comparable alors que les conducteurs flamands obtiennent de meilleurs résultats en la matière.

La ligne de tendance indique également pour Bruxelles une tendance nettement à la baisse du nombre de conducteurs positifs depuis 2008 (sans parler de la fluctuation probablement fortuite de 2010-2011). Le même raisonnement se tient pour la faible hausse enregistrée l'année dernière au niveau de la part de conducteurs sous influence. La baisse du nombre de tests de l'haleine fait vraisemblablement augmenter la part de conducteurs sous influence.

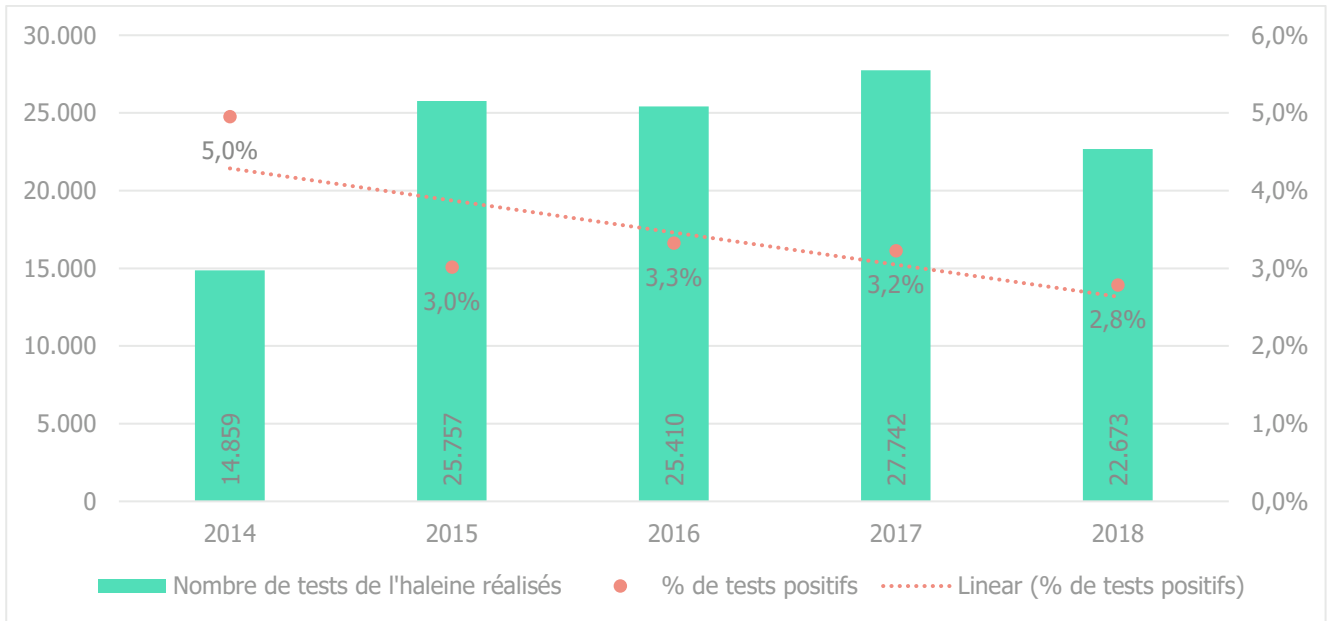
La même tendance est observable pour la campagne BOB d'été comme le montre la **Figure 30**. Le nombre de tests de l'haleine augmente, avec une légère baisse l'année passée, et la part de conducteurs sous influence chute. En comparaison avec la situation nationale et les autres Régions, il est frappant de constater que la Région de Bruxelles-Capitale est comparable aux chiffres nationaux, tandis que la Wallonie fait moins bien que la situation nationale et que la Flandre enregistre de meilleurs résultats.

Figure 29 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région de Bruxelles-Capitale durant les campagnes BOB de fin d'année (2008-2019)



Source : ANG – police fédérale, infographie : institut Vias

Figure 30 : Evolution du nombre total de tests de l'haleine effectués et du nombre de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l en Région de Bruxelles-Capitale durant les campagnes BOB d'été (2014-2018)



Source : ANG – police fédérale, infographie : institut Vias

4 Les poursuites par les parquets de police

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

Dans ce chapitre, nous faisons une distinction entre :

- L'afflux :
 - le nombre de nouvelles affaires, c'est-à-dire les procès-verbaux initiaux ou tout autre première notification au parquet de police enregistrés dans le programme informatique national Mammouth at Central Hosting (MaCH). Les p.-v. consécutifs ne sont donc pas pris en compte ;
 - le nombre de procès-verbaux simplifiés (PVS). Les PVS sont des p.-v. reprenant les éléments matériels d'infractions mineures ou dont l'auteur n'est pas connu, par exemple un vol de vélo par un inconnu¹⁰. Ces dossiers sont conservés exclusivement sur support électronique. La police envoie un listing mensuel des PVS au procureur du Roi, de sorte que ce dernier puisse exercer un contrôle et demander des PVS.
- Le traitement : le procureur du Roi peut prendre diverses décisions dans un dossier :
 - extinction de l'action publique par le paiement d'une somme d'argent (EAPS) : il s'agit d'une transaction à l'amiable proposée au contrevenant par le parquet. En cas de paiement de l'amende, l'affaire est classée ;
 - citation : le parquet engage des poursuites et lance la procédure pénale ;
 - classement sans suite : le parquet décide de ne pas engager de poursuites. Le motif du classement sans suite doit toujours être clairement mentionné.
- Les mesures de sécurité :
 - retrait immédiat du permis de conduire ;
 - confiscation d'un véhicule.
- La médiation pénale : le parquet de police peut proposer au contrevenant une médiation pénale. Elle consiste en une proposition de mesure alternative, par exemple le suivi d'une formation donnée par l'équipe Driver Improvement de l'institut Vias. Nous donnons des informations concernant le nombre de renvois dans ce cadre à l'institut Vias et le motif de ces renvois sur la période 2007 à 2017.

En raison d'une réorganisation, les statistiques du parquet de police relèvent de la compétence des analystes statistiques du Collège des procureurs généraux depuis l'année 2013. Ils travaillent encore actuellement sur une méthode visant l'organisation de la collecte de données. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons fournir aucune mise à jour de ces chiffres.¹¹

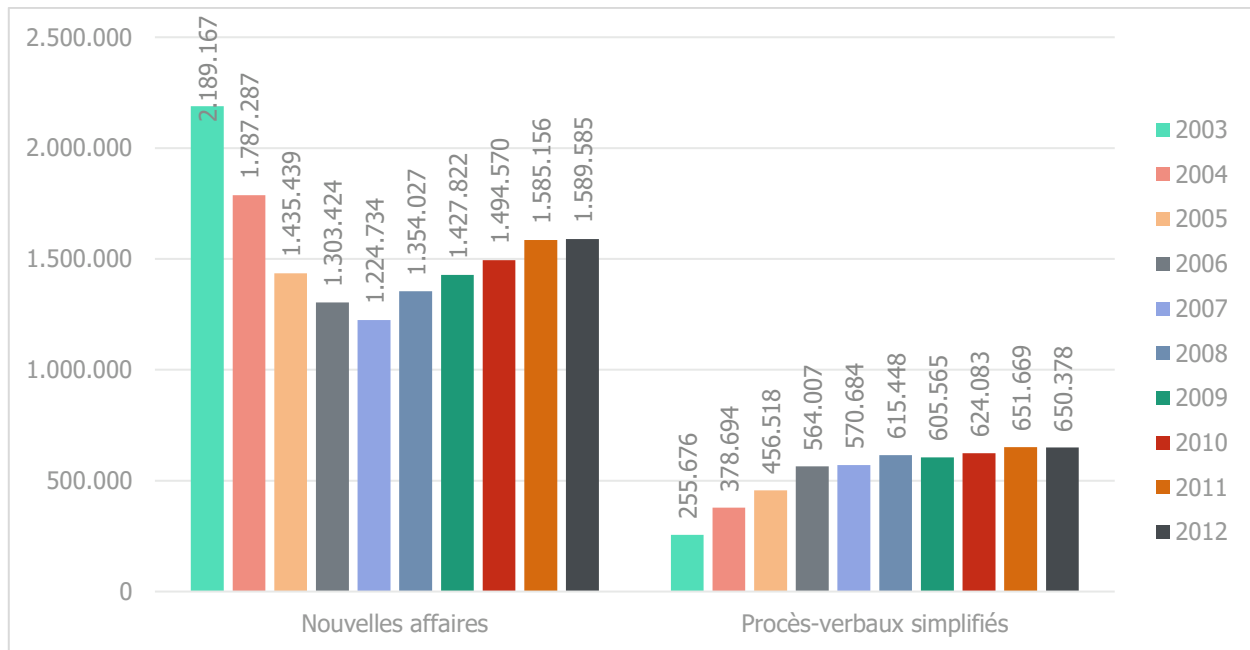
4.1 L'afflux

La **Figure 31** illustre l'évolution du nombre de nouveaux dossiers ouverts par les parquets de police. Les procès-verbaux simplifiés (PVS) dressés par les services de police sont transmis chaque mois au parquet de police par le biais d'un listing.

¹⁰ <http://www.lokalepolitie.be/5369/vragen/aangifte/wanneer-wordt-een-proces-verbaal-opgesteld-en-krijg-ik-hiervan-een-kopie>

¹¹ Les analystes statistiques du bureau de coordination du ministère public ne sont pas en mesure de fournir des données plus récentes concernant le nombre de nouvelles affaires, de PV simplifiés et de classements sans suite étant donné qu'il y a un : « moratoire en vigueur pour répondre aux questions statistiques. »

Figure 31 : Evolution du nombre de nouvelles affaires traitées par le parquet de police et du nombre de procès-verbaux simplifiés (2003-2012)



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

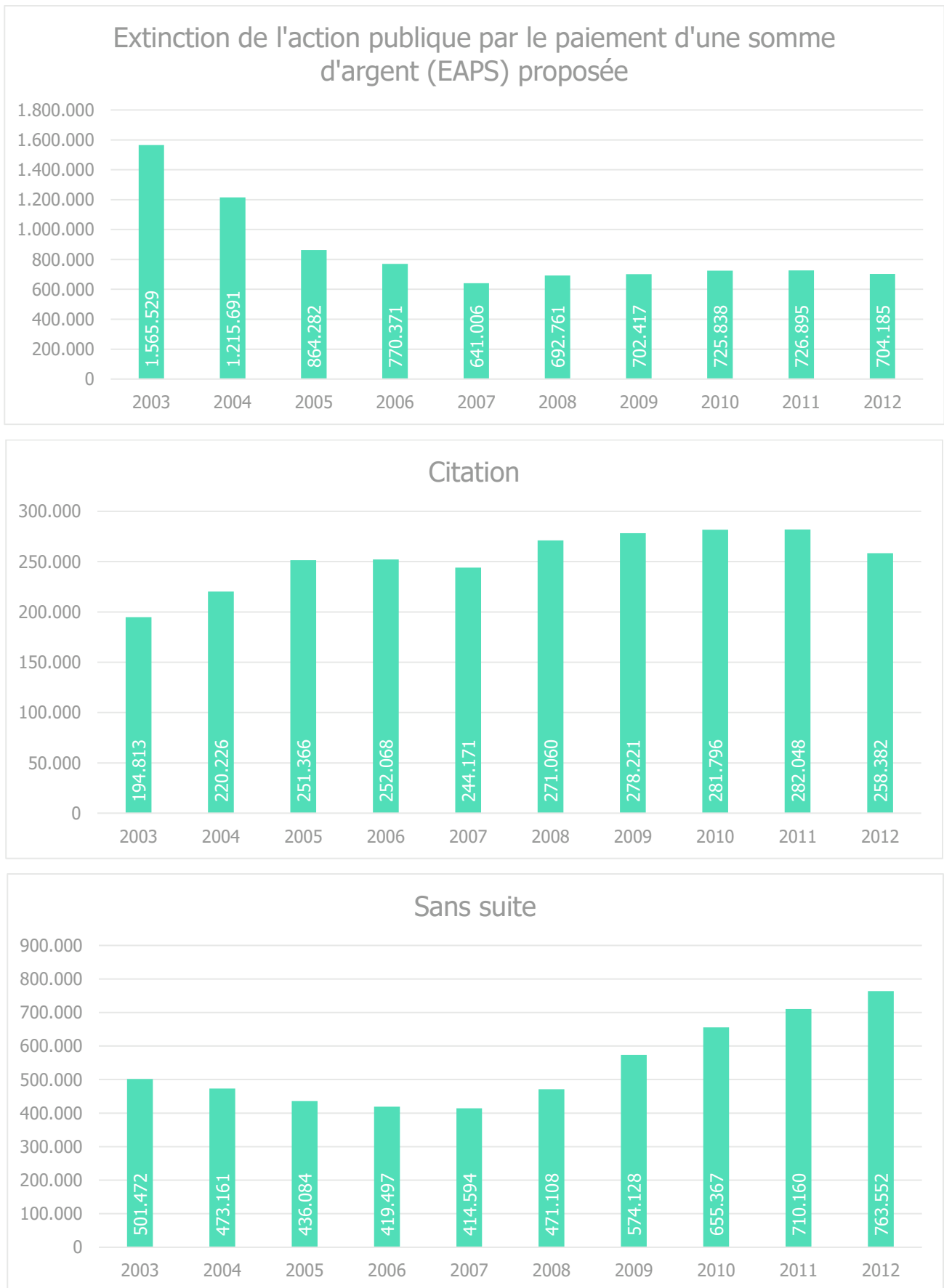
Le nombre de procès-verbaux initiaux (« nouvelles affaires ») diminue drastiquement entre 2003 et 2007. Après 2007, on remarque à nouveau une légère augmentation du nombre de nouveaux p.-v. jusqu'à environ 1,6 million de nouvelles affaires en 2012.

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

4.2 Le traitement

Le parquet de police peut proposer au contrevenant une transaction à l'amiable, que nous appelons « extinction de l'action publique par le paiement d'une somme d'argent ». Une autre possibilité de traitement par le parquet de police est la citation en justice. Le parquet de police peut également décider de procéder à un classement sans suite. La répartition d'échelle des données de la **Figure 32** présente d'importants écarts. C'est la raison pour laquelle trois graphiques différents ont été réalisés.

Figure 32 : Évolution du nombre d'affaires dans lesquelles une EAPS a été proposée, dans lesquelles une citation en justice a été décidée et qui ont été classées sans suite au niveau national (2003-2012)



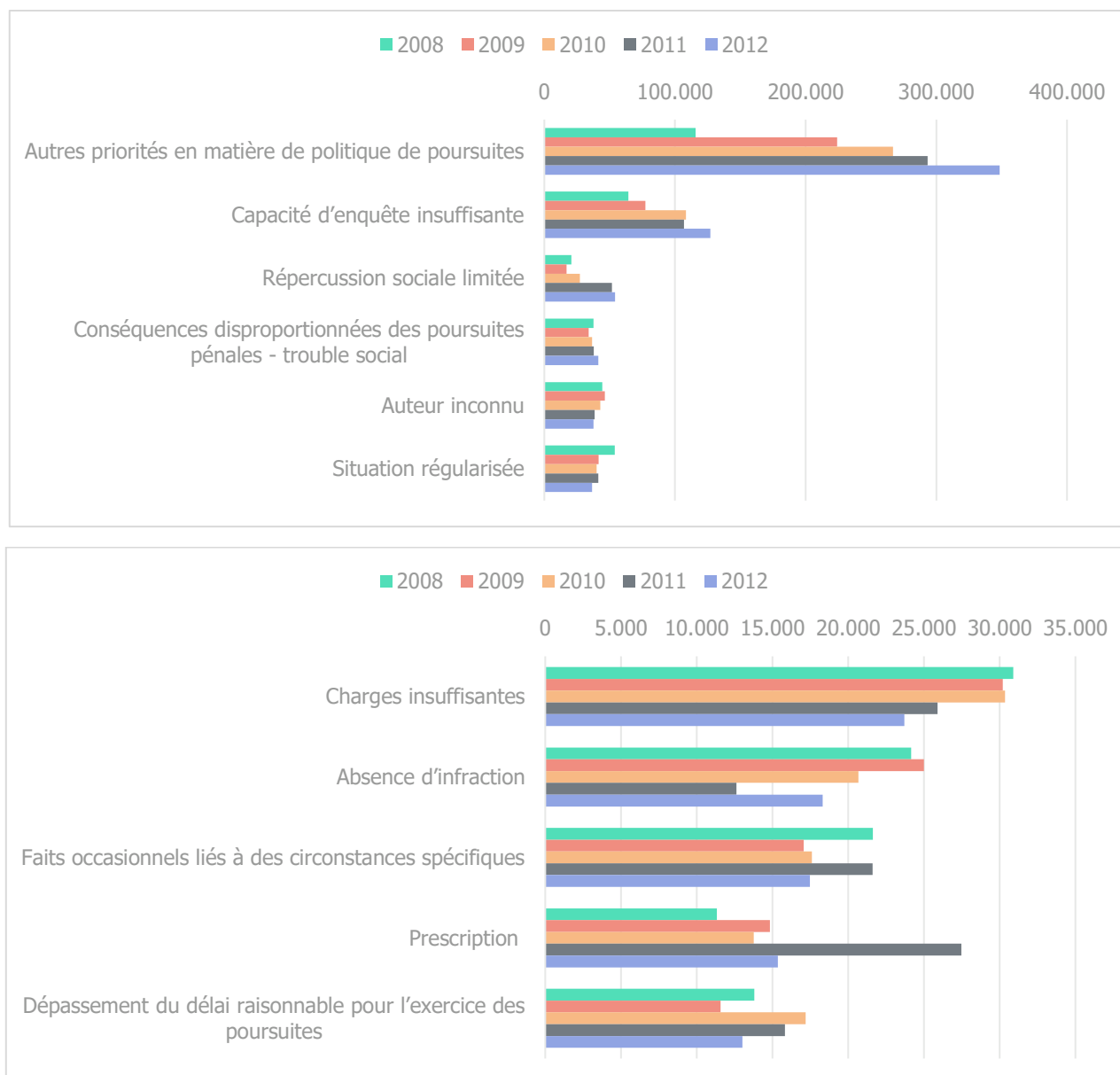
Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service Public Fédéral Justice, infographie : institut Vias

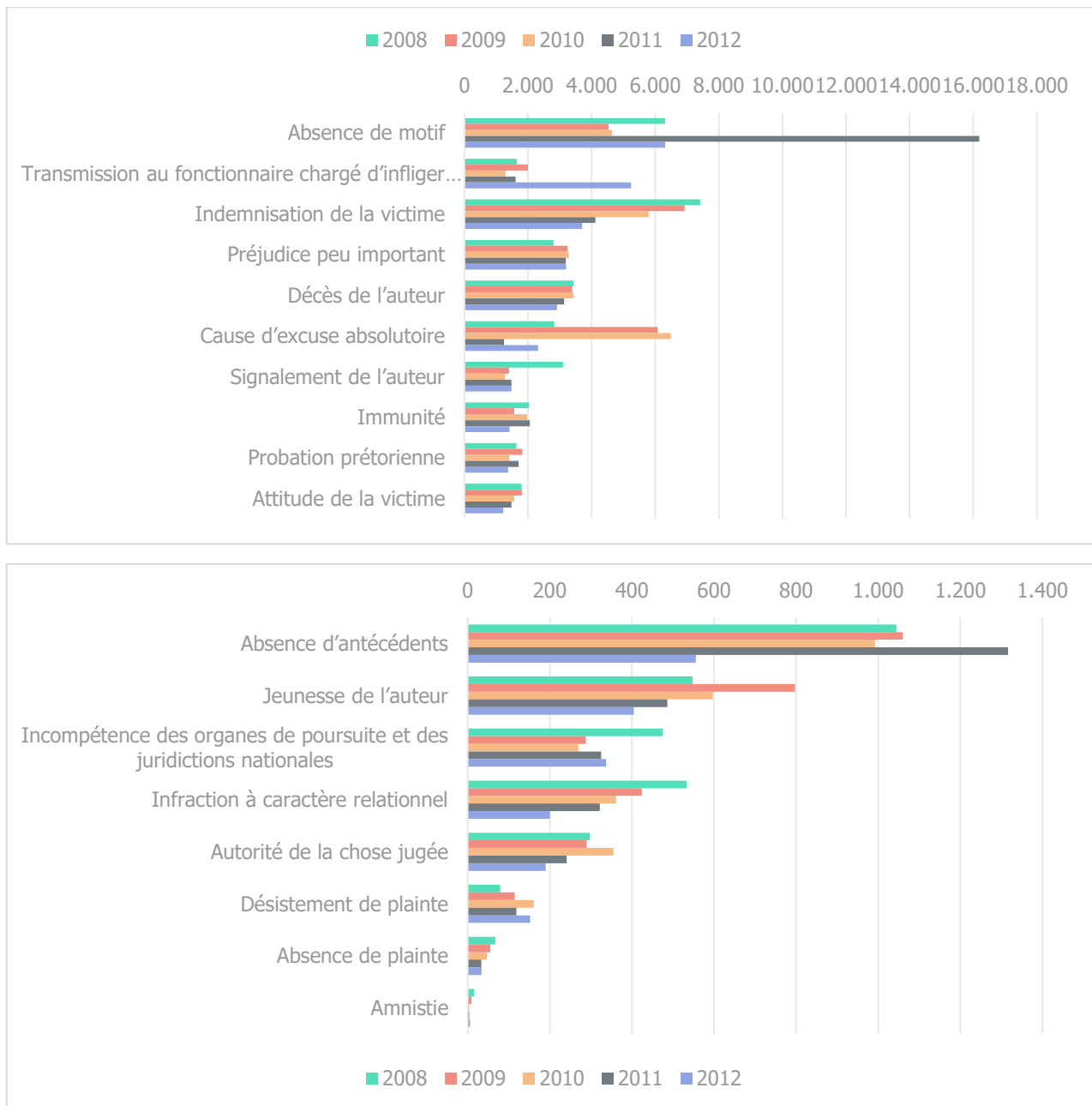
Pour l'extinction de l'action publique par le paiement d'une somme d'argent (EAPS), nous constatons une forte chute sur la période 2003-2007. Ensuite, le nombre de cas d'EAPS reste stable, jusqu'en 2012. Pour le nombre de cas de classement sans suite, une évolution similaire est à constater : tout d'abord, une forte baisse du nombre de cas de classement sans suite, jusqu'en 2007. Ensuite, nous relevons à nouveau une forte augmentation, avec plus d'un quart de million d'affaires qui ont été classées sans suite en 2012. Les motifs de classement sans suite sont présentés ci-dessous dans la **Figure 33**.

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

Le motif de classification est abordé à la **Figure 33**. On y présente aussi l'évolution au niveau national.

Figure 33 : Evolution du motif pour un classement « sans suite » (2008-2012)





Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service Public Fédéral Justice

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

Le motif « Autres priorités en matière de politique de poursuites » survient le plus fréquemment. Le parquet de police détermine le type de délits qui remporte la priorité et les délits qu'il souhaite donc aborder en priorité. Les affaires peuvent donc être classées sans suite pour « Autres priorités ». En 2012, près de 350.000 affaires ont été classées sans suite pour ce motif.

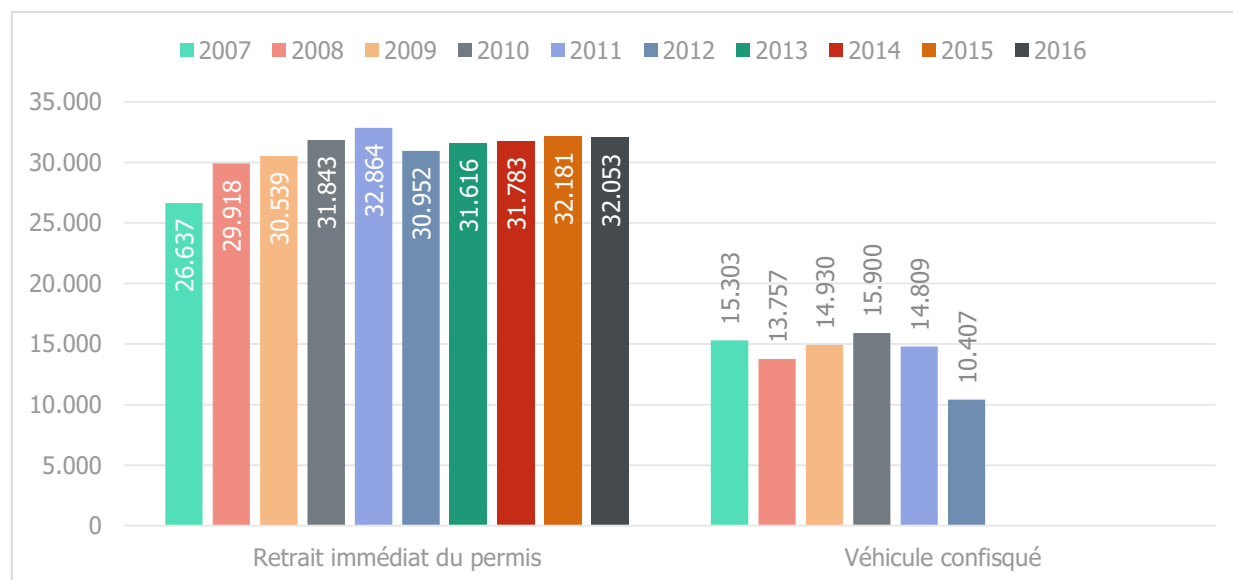
Le deuxième motif le plus fréquent d'une cessation des poursuites est « Capacité d'enquête insuffisante ». Cela signifie que les services de police disposent d'un effectif insuffisant pour enquêter sur un délit. Ce motif de cessation des poursuites a été invoqué plus de 125.000 fois en 2012.

Une « Répercussion sociale limitée » est le troisième motif de cessation des poursuites le plus fréquent. Ce motif est cité bien moins souvent, soit dans 50.000 affaires en 2012. Des « Conséquences disproportionnées des poursuites pénales - trouble social » ont été citées pour un peu plus de 40.000 affaires. Une cessation des poursuites à la suite d'un « Auteur inconnu » (où l'on ne connaît donc pas l'identité de l'auteur) ferme donc le top 5 des motifs de classement sans suite.

4.3 Les mesures de sécurité

La **Figure 34** illustre l'évolution du nombre de retraits immédiats du permis de conduire en Belgique. Nous disposons de données jusqu'en 2017. Pour la confiscation d'un véhicule, nous n'avons plus aucune donnée après 2012.

Figure 34 : Evolution du nombre de retraits immédiats du permis de conduire et du nombre de confiscations d'un véhicule au niveau national (2008-2016)



Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service Public Fédéral Justice

Le graphique indique une augmentation initiale du nombre de retraits immédiats jusqu'en 2011. Ensuite, il se stabilise.

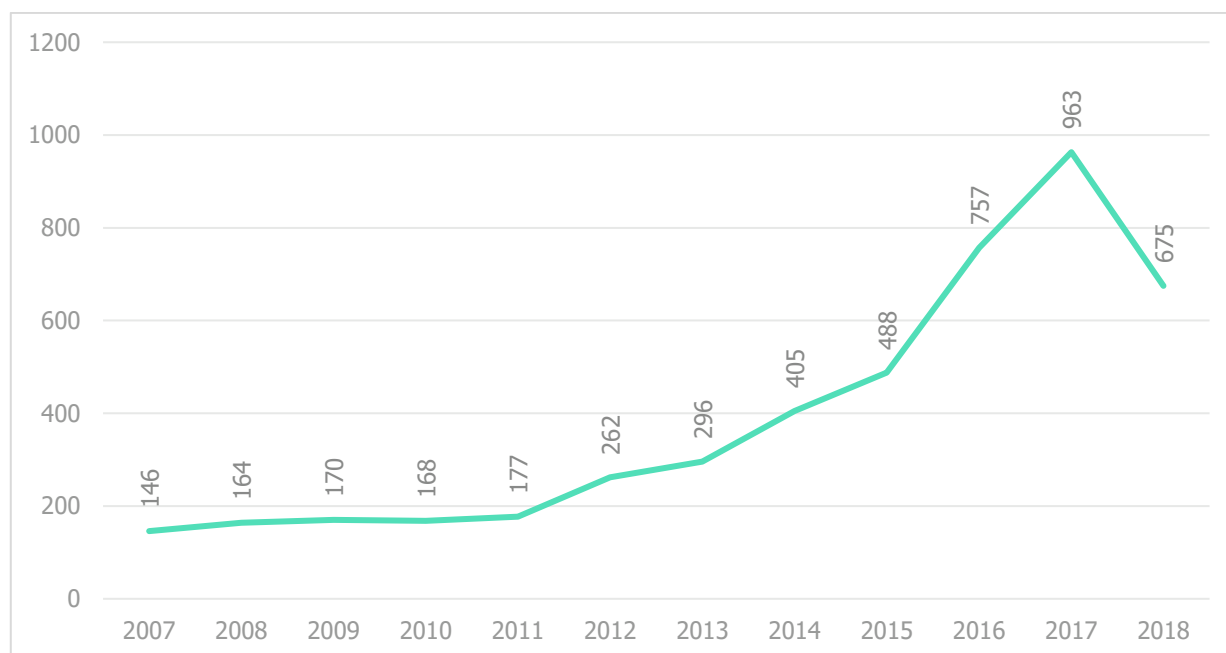
Le procureur du Roi peut également décider de procéder à la confiscation d'un véhicule. Nous observons une tendance similaire à celle des retraits immédiats du permis de conduire. Le nombre de confiscations augmente fortement jusqu'en 2006 pour se stabiliser ensuite. En 2012, la dernière année pour laquelle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

4.4 La médiation pénale

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

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

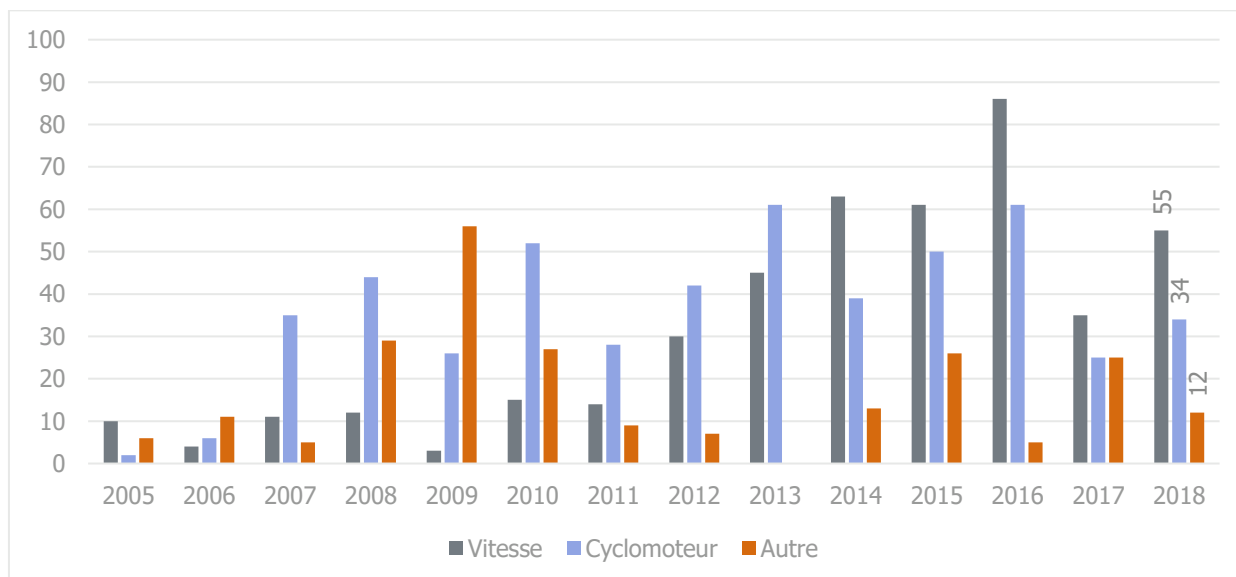
Nous abordons ici uniquement le nombre de renvois ordonnés par les parquets. Les renvois des tribunaux (dans le cadre d'une probation) sont traités au chapitre 5.3.

Figure 35 : Evolution du nombre de renvois dans le cadre d'une médiation pénale (2007 - 2018)

Source : institut Vias, Driver Improvement

Le nombre de renvois vers l'institut Vias dans le cadre d'une médiation pénale a considérablement augmenté depuis 2011, en particulier en 2016 avec une forte augmentation à 757 renvois et en 2017 à 963 dossiers. Pour l'année dernière, nous relevons toutefois une baisse du nombre de renvois (675).

En Flandre, en 2018, les renvois provenaient essentiellement du ressort de Louvain (69 des 156 renvois) et de Termonde (43 renvois). En Wallonie, la majorité des renvois provenait du ressort d'Arlon (73 des 515 renvois) et du ressort de Mons (71 des 515 renvois).

Figure 36 : Evolution du nombre de dossiers en matière de médiation pénale à l'institut Vias par motif de renvoi (2007-2018)



Source : institut Vias, Driver Improvement

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

La part de formations en matière de conduite sous l'influence de l'alcool est la plus élevée par rapport au nombre total de formations par année. En 2016, on en dénombrait 374 (52,0%) ; 707 en 2017 (73,4%) et en 2018 (61,2%). Le nombre de dossiers relatifs à l'alcool est en hausse depuis 2011 avec une augmentation substantielle en 2016, par rapport aux années précédentes. En 2017, le nombre et la part de dossiers culminent et en 2018, ils repartent à la baisse pour atteindre le niveau de 2016.

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

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

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

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

5 Les sanctions prononcées par les tribunaux de police

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

Dans ce chapitre, nous faisons une distinction entre :

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

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

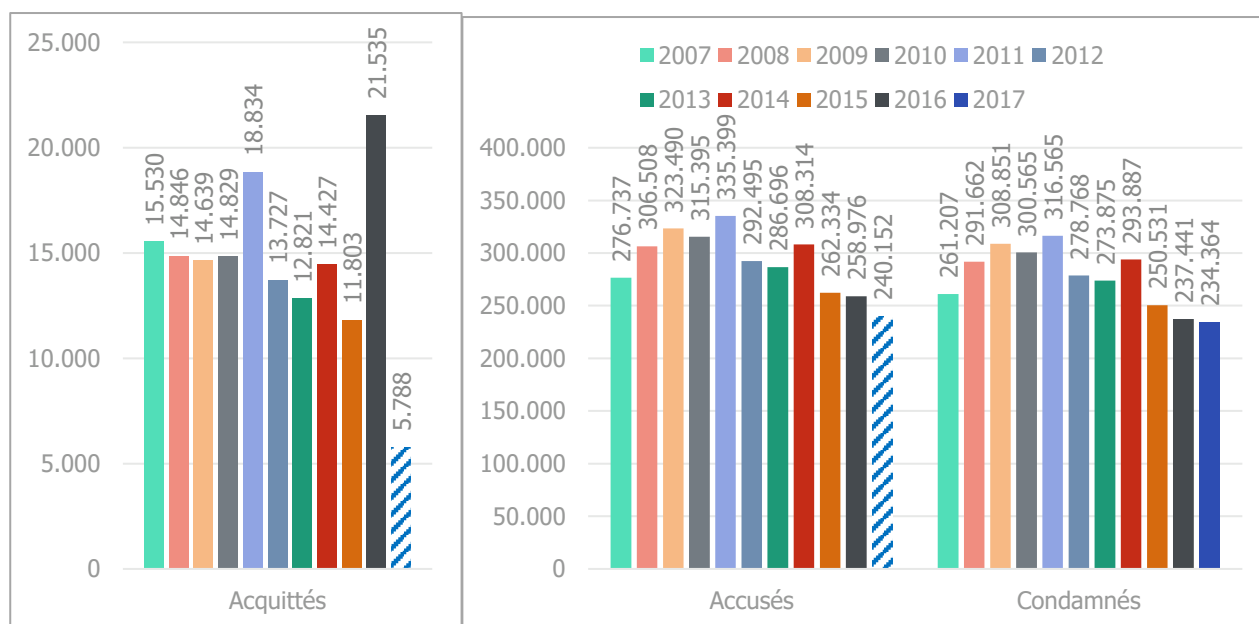
Pour l'année civile 2017, plusieurs données ont été collectées de façon électronique pour les statistiques d'activités judiciaires des tribunaux de police. Pour le ressort de Liège, des données manquent encore. Par conséquent, pour certains graphiques du présent chapitre, seuls des chiffres provisoires peuvent être présentés. Le service responsable – le département Statistiques du Collège des cours et tribunaux – ne publiera exceptionnellement pas de chiffres pour 2018.¹² Nous nous basons dès lors sur les chiffres les plus récents (2017).

5.1 L'afflux

La **Figure 37** présente l'évolution du nombre d'accusés, du nombre d'accusés qui ont été condamnés et du nombre d'accusés qui ont été acquittés par le juge de police, au niveau national. La répartition d'échelle des données présente d'importants écarts. C'est la raison pour laquelle elles sont présentées dans deux graphiques distincts.

¹² On peut lire sur leur site Internet : « En accord avec le Collège, le service d'appui ne publiera pas de statistiques cette année. Le Collège entend avancer dans le développement de statistiques de qualité supérieure pour toutes les instances. L'objectif est de publier à nouveau des chiffres annuels à partir de l'année prochaine, avec les chiffres de 2018 et 2019. » <https://www.rechtbanken-tribunaux.be/fr/collège-des-cours-et-tribunaux>

Figure 37 : Evolution du nombre d'accusés, de condamnés et d'acquittés au niveau national (2007 - 2017), de condamnés et d'acquittés au niveau national (2007 - 2017)



Source : Service de soutien du Collège des cours et tribunaux – Service Public Fédéral Justice, infographie : institut Vias

Remarque : les données de l'arrondissement de Liège font défaut dans les données nationales de 2017. Seuls les chiffres disponibles sont indiqués dans la barre hachurée dans les histogrammes correspondants du présent rapport.

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

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

Figure 38 présente l'évolution du nombre d'accusés pour certaines infractions spécifiques. Les infractions sont présentées dans différentes figures.

Figure 38 : Evolution du nombre d'accusés au niveau national (2013 - 2017)

Source : Service d'appui du Collège des cours et tribunaux– Service Public Fédéral Justice, infographie : institut Vias

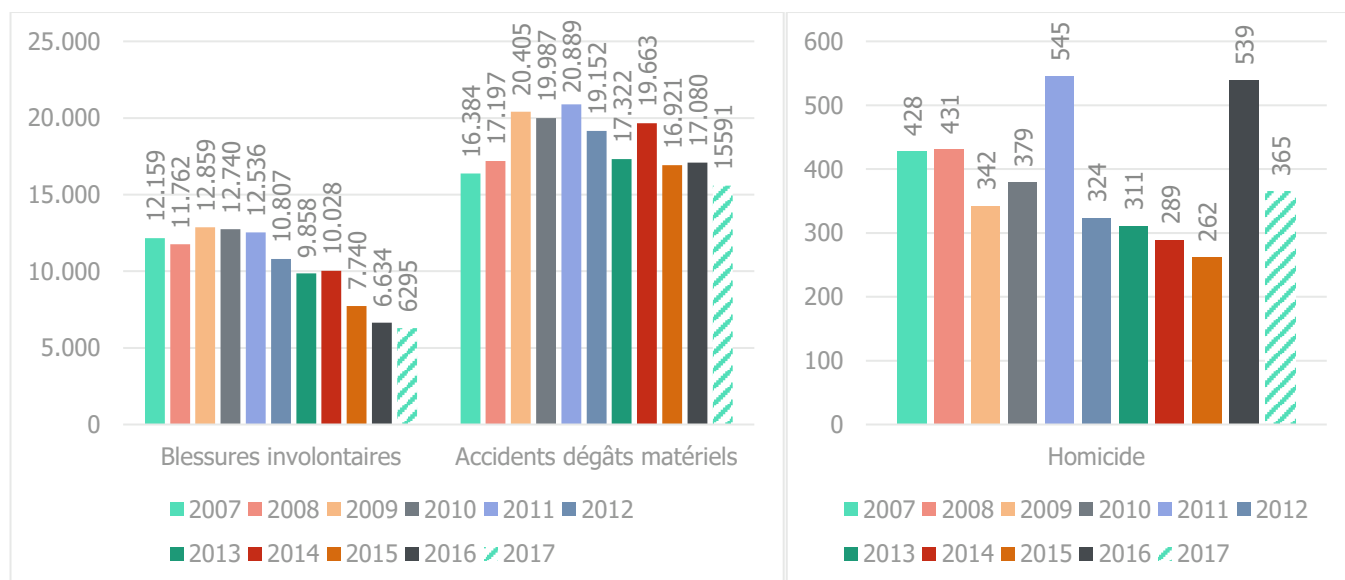
A l'exception des infractions du premier degré et autres faits, le nombre élevé d'accusations pour *intoxication alcoolique* est notable. Pour ce délit, on recensait plus de 26.000 accusés en 2017. Pour *conduire sans assurance*, plus de 21.000 accusés ont été recensés en 2017. Les *infractions aux exigences techniques*, à savoir des infractions à l'Arrêté royal du 15 mars 1968 concernant le règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, figurent en troisième place dans la liste des accusations en 2017.

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

En 2017, plus de 5.000 conducteurs ont été accusés de *délit de fuite*. Pour pratiquement autant de conducteurs, il s'agissait d'une *infraction du deuxième degré* (par exemple, ne pas être en mesure d'effectuer toutes les manœuvres incombant au conducteur, ne pas céder la priorité, ne pas céder le passage aux véhicules sur rails, etc.).

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

Figure 39 : Evolution du nombre d'accusés pour responsabilité dans un accident de la route (2007-2017)



Source : Service d'appui du Collège des cours et tribunaux – Service Public Fédéral Justice, infographie : institut Vias

Le nombre d'accusés pour coups et blessures involontaires chute au fil des années, à l'instar du nombre d'accusés pour un accident avec dégâts matériels. Pour les accusations pour homicide involontaire dans le contexte d'un accident de la circulation, l'évolution est moins univoque. Nous constatons une baisse à partir de 2012, avec une hausse considérable en 2016.

5.2 Les peines prononcées

Le juge peut imposer différentes peines principales :

- Peine d'emprisonnement : depuis la loi du 7 février 2003, la peine d'emprisonnement est remplacée dans la plupart des cas par la déchéance du droit de conduire. La peine d'emprisonnement reste

d'application pour le délit de fuite, l'empêchement de constatations d'infractions, la conduite sans assurance, la conduite en dépit d'un retrait immédiat du permis de conduire ou durant une période de déchéance du droit de conduire, les infractions avec lésions corporelles et les cas graves de récidive.

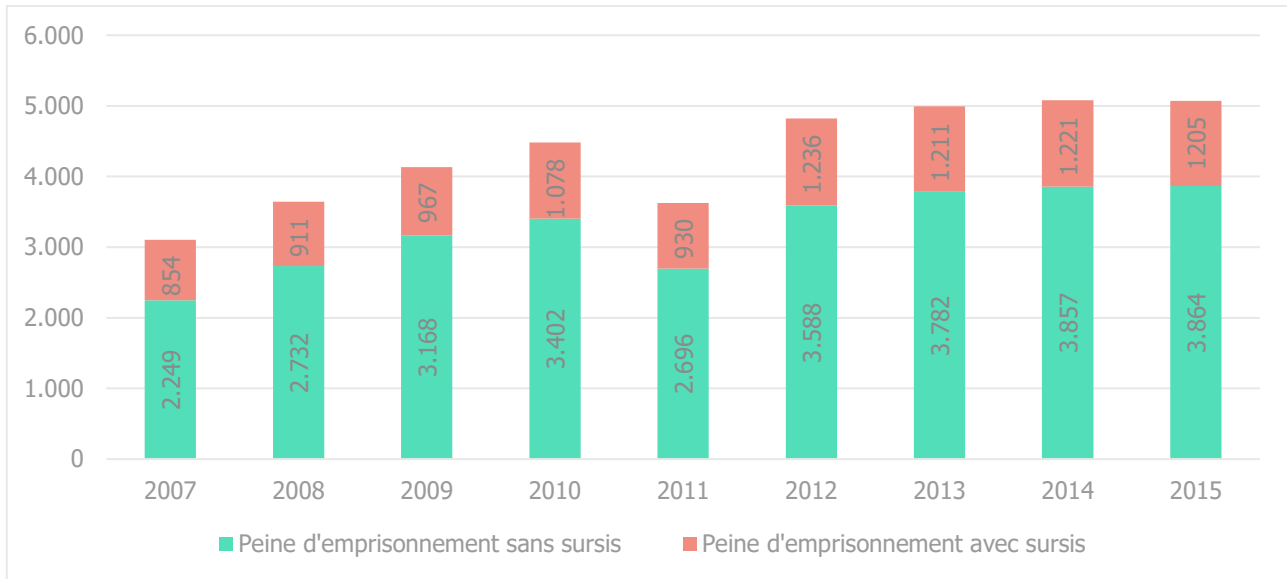
- Le juge peut imposer une peine d'emprisonnement avec sursis, ce qui signifie que l'exécution de la peine est reportée pour une durée déterminée. Ce sursis peut durer d'un à cinq ans. Un sursis peut également être prononcé pour une partie de la peine.
- La peine de travail a été instaurée comme peine autonome avec la loi du 17 avril 2002. Une peine de travail consiste en un travail non rémunéré et dure entre 20 et 300 heures. La peine de travail peut également être infligée avec sursis.
- Le jugement avec suspension implique que le juge se prononce sur la question de la culpabilité, mais n'impose pas de peine. Lors de la période de probation qui suit, certaines conditions sont imposées au condamné. S'il respecte ces conditions et ne commet pas de nouveaux faits durant la période de probation, aucune peine ne sera prononcée ;
- L'amende est la peine « classique » après une infraction routière. Le juge de police peut définir librement le montant, en tenant compte ou non des circonstances atténuantes, tout en respectant les marges des montants minimum et maximum prévus dans la loi.¹³ L'amende peut également être imposée avec sursis.
- Dans un certain nombre de cas, le juge de police peut imposer une déchéance du droit de conduire. La réintégration dans le droit de conduire peut dépendre de la réussite d'un examen théorique, pratique, médical et/ou psychologique.
- Installation d'un éthylotest antidémarrage.

Depuis 2016, le Service d'appui du Collège des cours et tribunaux ne publie plus de chiffres de condamnations puisqu'ils sont également publiés par (et relèvent de la compétence du) le service de la Politique criminelle du SPF Justice. Nous n'avons toutefois pu obtenir de chiffres depuis 2016 par le biais de ce service.¹⁴ De ce fait, nous disposons pour la plupart des graphiques ci-dessous uniquement de données jusqu'en 2015.

La **Figure 40** présente l'évolution du nombre de peines d'emprisonnement prononcées par le tribunal de police. Nous faisons une distinction entre la peine d'emprisonnement sans sursis et la peine d'emprisonnement avec sursis (total ou partiel). Cette dernière signifie que l'exécution de la peine est reportée.

¹³ Ils peuvent être consultés dans la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière

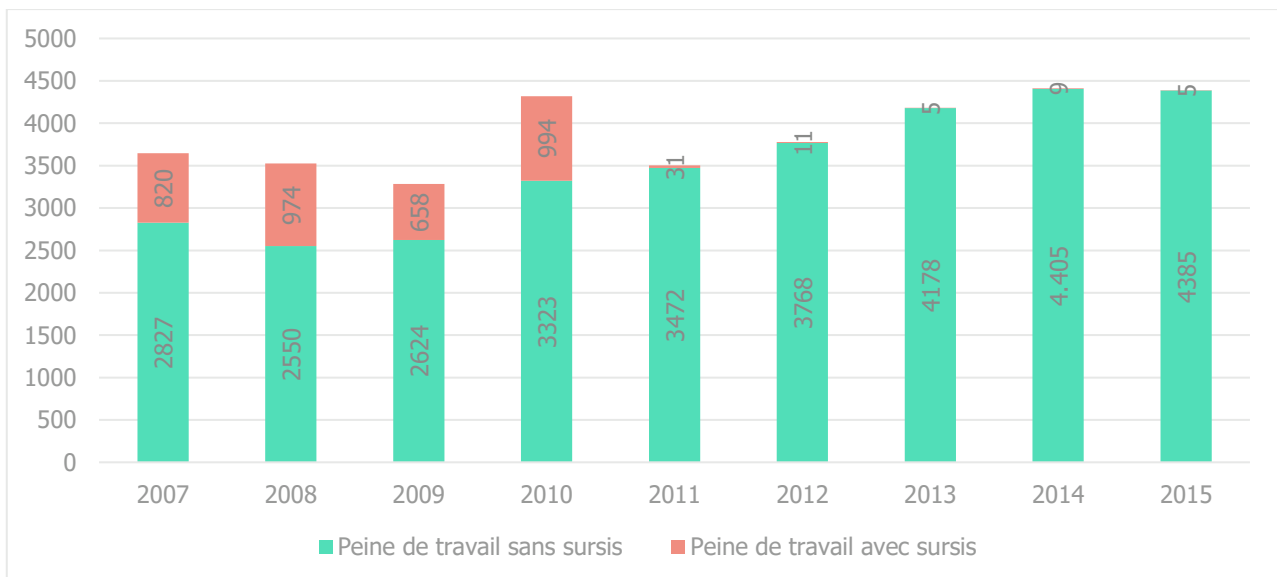
¹⁴ On peut lire sur leur site Internet : « Concernant les statistiques des condamnations, suspensions et internements (update : juillet 2018) : Les infractions sont détaillées (jusqu'à cinq niveaux) avec des sous-totaux pour les catégories plus larges du Code pénal et des lois spéciales. Les articles de loi sont également mentionnés. Suite à la modernisation des systèmes informatiques des tribunaux de police et tribunaux de première instance (banque de données MaCH) et leur connexion au casier judiciaire central, les programmes statistiques relatifs aux condamnations enregistrées au casier judiciaire central doivent être adaptés. Dès lors, la plupart des statistiques ne sont temporairement plus disponibles. » (http://www.dsb-spc.be/web/index.php?Itemid=47&id=28&option=com_content&task=view&lang=french).

Figure 40 : Evolution du nombre de peines d'emprisonnement prononcées sans sursis et avec sursis (2007-2015)

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

Le nombre de peines d'emprisonnement prononcées sans sursis et avec sursis est stable depuis 2012. Avant cette période, nous constatons une légère augmentation du nombre de peines d'emprisonnement, de 3.103 (2.249 sans sursis et 854 avec sursis) à 4.480 (3.402 sans sursis et 1.078 avec sursis).

La **Figure 41** présente l'évolution par rapport aux peines de travail prononcées. Dans cette figure, nous faisons aussi une distinction entre les peines sans sursis et avec sursis (total ou partiel).

Figure 41 : Evolution du nombre de peines de travail prononcées sans sursis et avec sursis (2007-2015)

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

Après une légère baisse au niveau du nombre total de peines de travail sur la période 2007-2009, on relève une augmentation depuis 2011. Cette augmentation concerne uniquement les peines de travail prononcées sans sursis. Le nombre de peines de travail sans sursis a chuté fortement depuis 2010. Cette année-là, 994 peines de travail avec sursis ont encore été prononcées et en 2015, il ne s'agissait plus que de 5 peines de travail avec sursis.

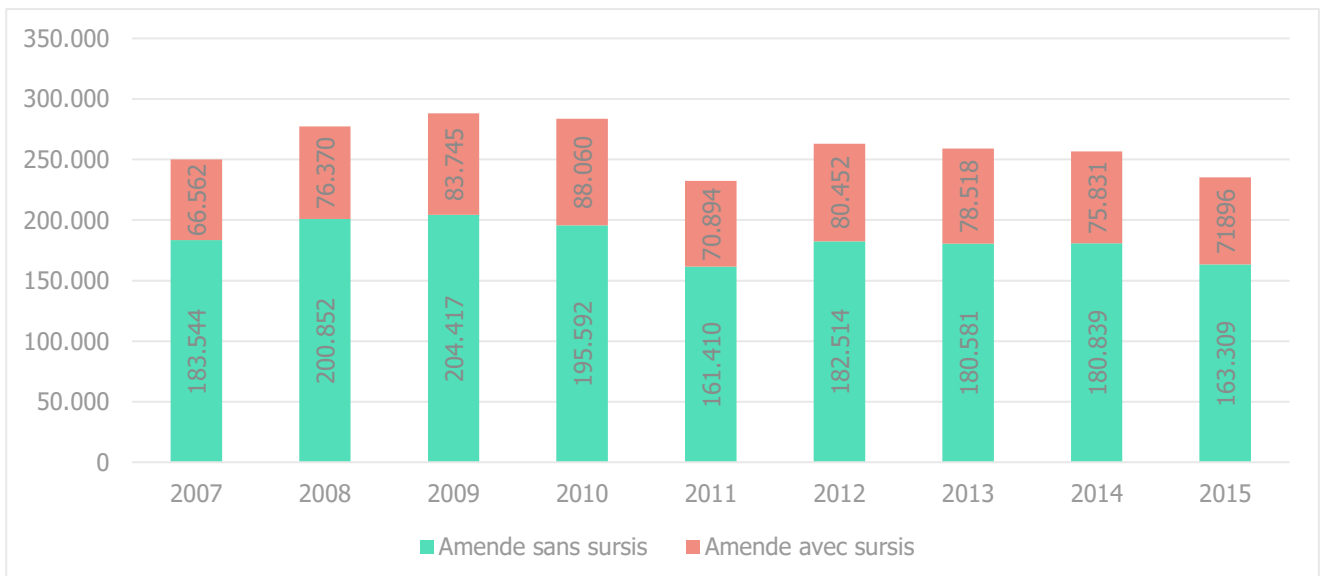
Il arrive quelquefois que le juge de police se prononce sur la question de la culpabilité, mais n'imposera pas de peine. C'est ce que nous appelons le jugement avec suspension. L'évolution est présentée à la **Figure 42**.

Figure 42 : Evolution du nombre de jugements avec suspension

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

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

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

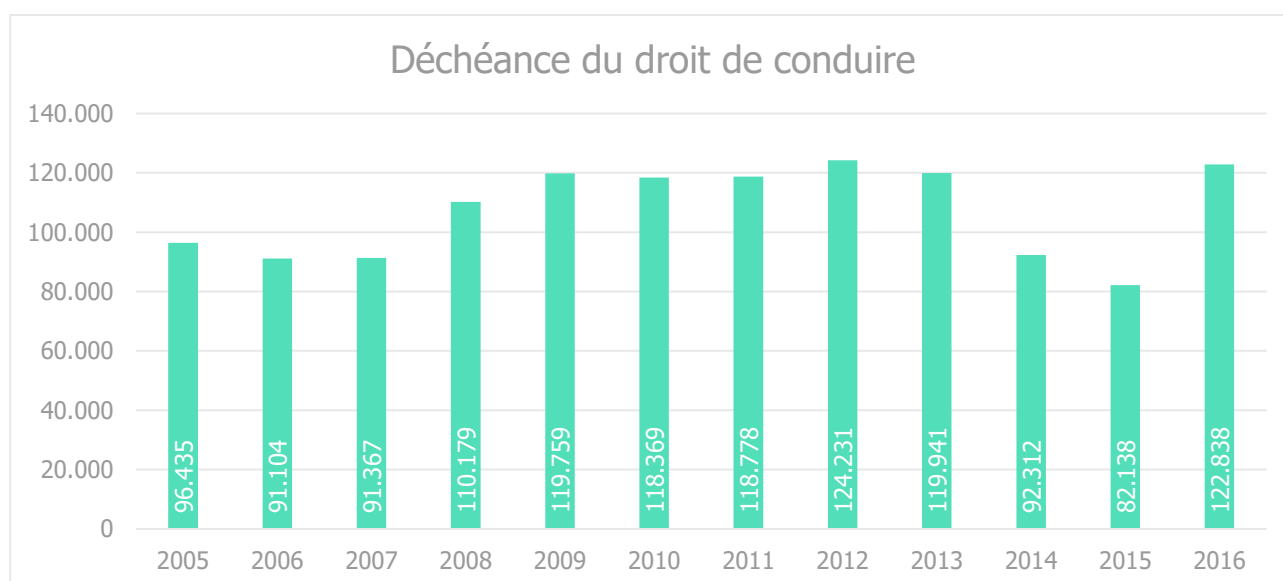
Figure 43 : Evolution du nombre d'amendes sans sursis et avec sursis (2007-2015)

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

Après une hausse du nombre d'amendes en 2008 et 2009, le nombre a chuté à environ 235.000 jugements en 2015. Nous relevons également une baisse tant pour l'amende avec sursis que pour l'amende sans sursis.

La déchéance du droit de conduire est une peine qui peut également être imposée aux contrevenants routiers. L'évolution de cette sanction est présentée à la **Figure 44**. Ce graphique indique l'évolution depuis 2003, étant donné que la peine d'emprisonnement est remplacée, depuis la loi du 7 février 2003, par la déchéance du droit de conduire dans la plupart des cas.

Figure 44 : Evolution du nombre de déchéances du droit de conduire (2005-2016)

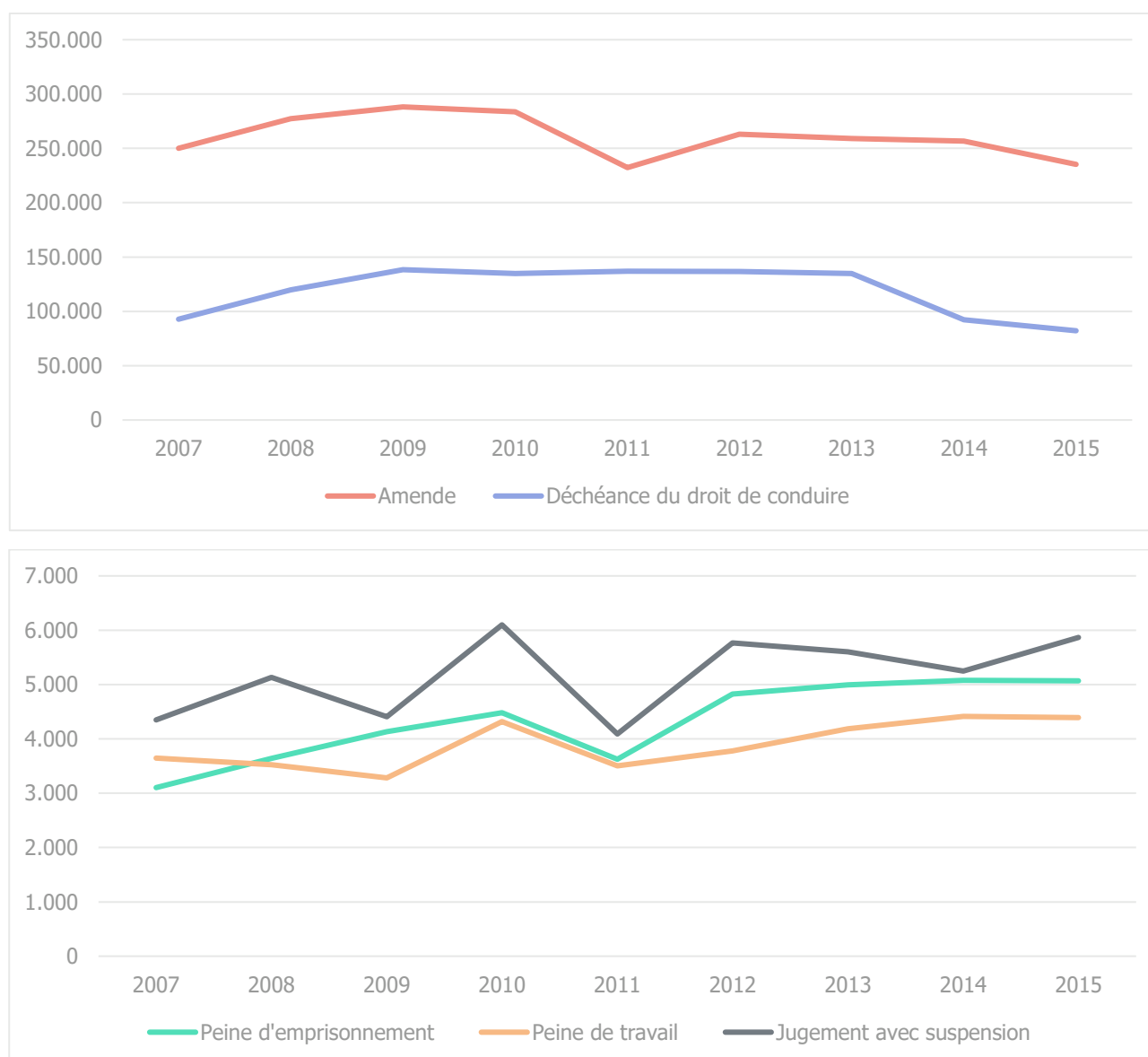


Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service Public Fédéral Justice, infographie : institut Vias

À partir de 2003, on constate une légère hausse des déchéances du droit de conduire, mais ce n'est qu'en 2008 que l'on relève pour la première fois une forte augmentation. Cette augmentation perdure jusqu'en 2009, puis le nombre de jugements se stabilise. Au cours des dernières années pour lesquelles nous disposons de données, nous constatons une nouvelle diminution du nombre de déchéances du droit de conduire, jusqu'à environ 80.000 jugements en 2015. En 2016, on relève à nouveau une recrudescence, jusqu'à plus de 120.000 jugements.

Avec la loi du 9 mars 2014, entrée en vigueur en janvier 2015, un certain nombre d'adaptations radicales ont été apportées au Code de la route. Depuis, la récidive est abordée avec davantage de fermeté. À chaque nouvelle infraction dans un délai de 3 ans après une condamnation, la peine est plus lourde. Une nouvelle infraction induit une interdiction de conduire d'au moins 3 mois. En cas de deuxième récidive dans les 3 ans, il s'agit d'une interdiction de conduire d'au moins 6 mois et en cas de troisième récidive, d'une interdiction de conduire d'au moins 9 mois. Le contrevenant doit à chaque fois réussir les quatre examens de réhabilitation (l'examen de conduite théorique et pratique ainsi qu'un examen médical et psychologique) pour pouvoir récupérer son permis de conduire. La loi du 9 mars 2014 a également instauré le concept de « récidive croisée » selon lequel les multirécidivistes ont été plus sévèrement sanctionnés même s'ils n'ont pas à chaque fois commis la même infraction.

La **Figure 45** présente l'évolution du nombre de peines d'emprisonnement, d'amendes, de peines de travail, de déchéances du droit de conduire et de jugements avec suspension.

Figure 45 : Evolution du nombre de peines prononcées (2007 – 2015)

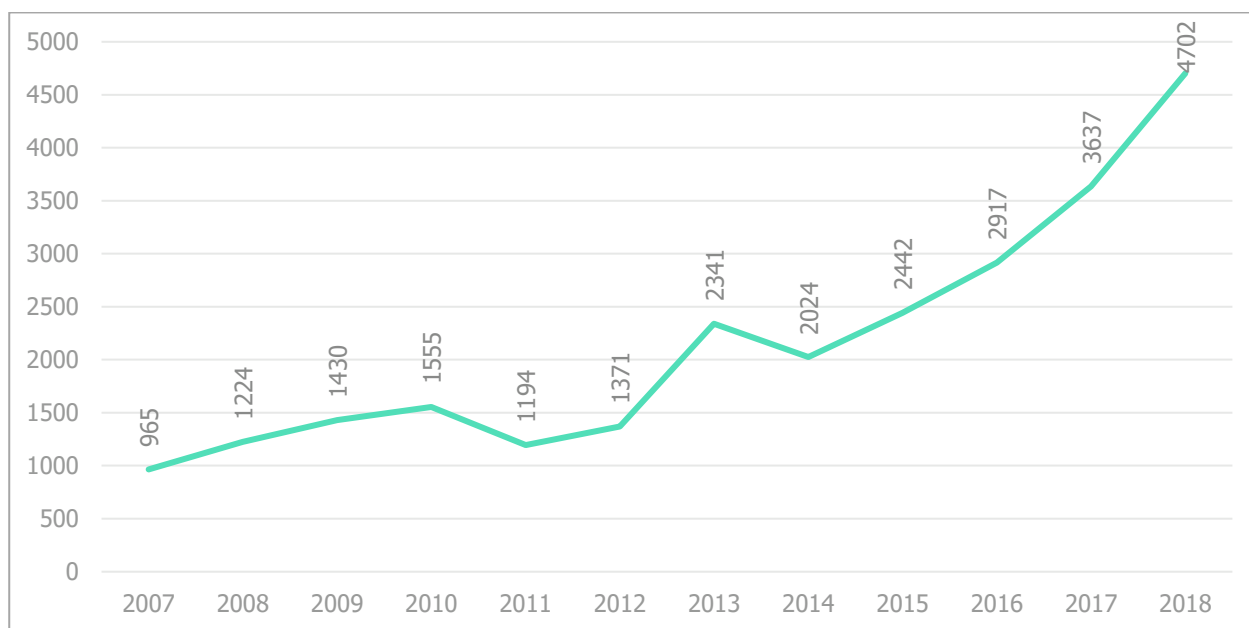
Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service Public Fédéral Justice, infographie : institut Vias

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

5.3 Les dossiers de probation

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

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

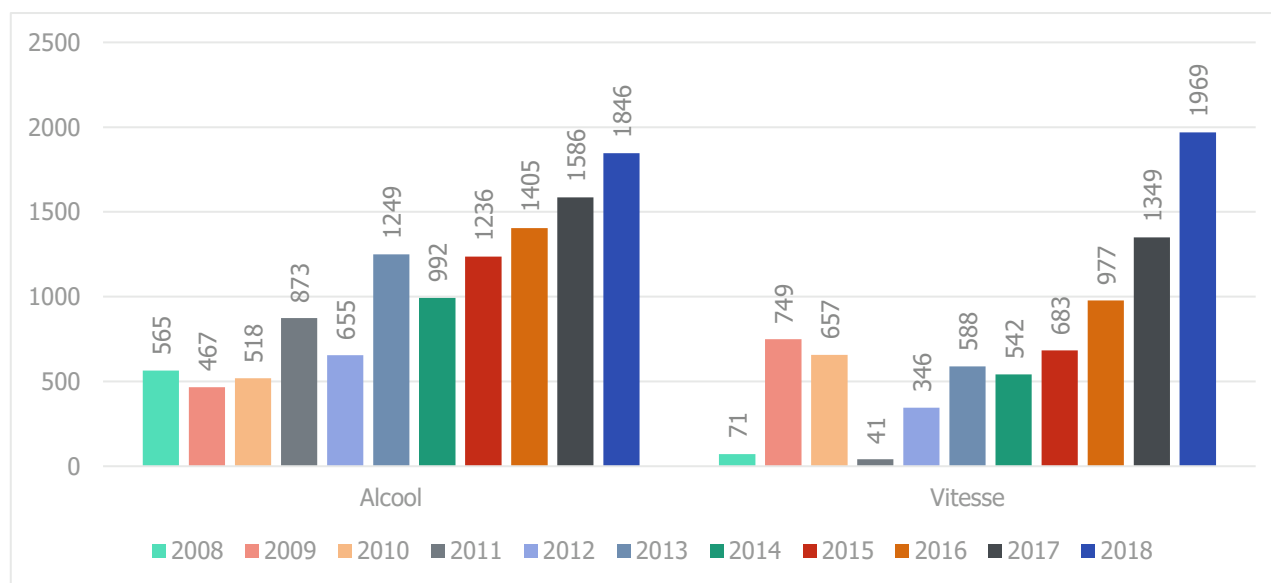
Figure 46 : Evolution du nombre de dossiers de probation à l'institut Vias (2003 - 2018)

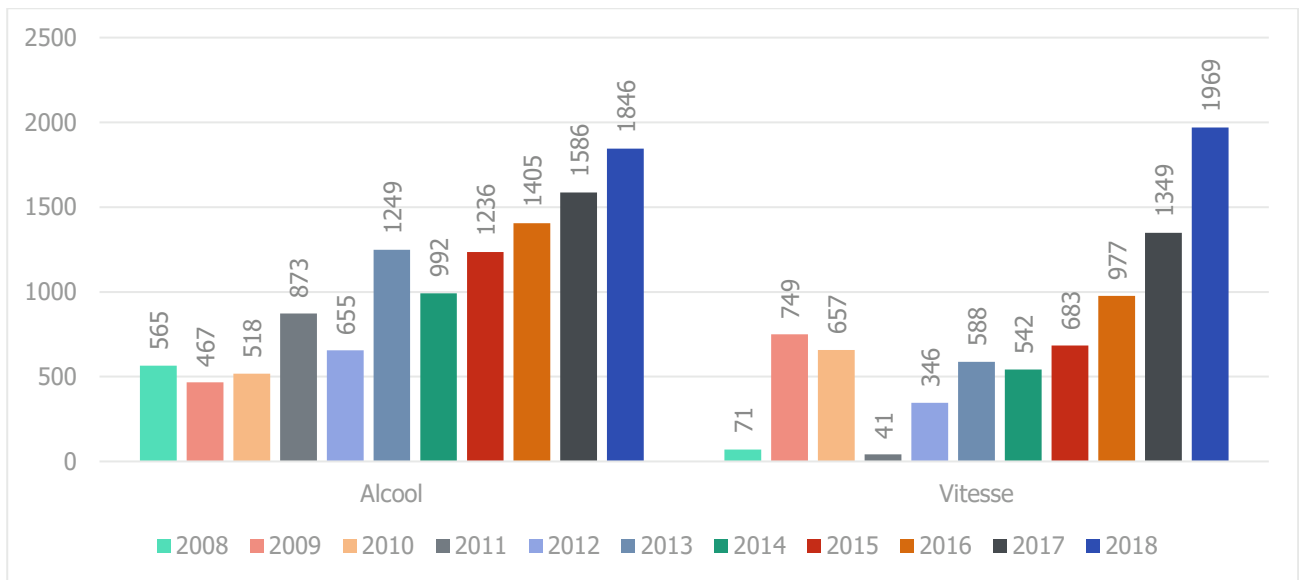
Source : institut Vias, Driving Improvement

La **Figure 46** présente l'évolution du nombre de dossiers de probation reçus par l'institut Vias. Le nombre de dossiers de probation au service Driver Improvement a presque quintuplé depuis 2003. Nous relevons une hausse considérable de dossiers principalement depuis 2014, le nombre de dossiers a doublé au cours des quatre dernières années.

En Wallonie, le plus grand nombre de renvois de Wallonie proviennent des arrondissements de Liège (704 des 3.595 dossiers) et de Dinant (375 dossiers). En Flandre, la plupart des renvois sont issus de Malines (215 des 1.123 dossiers) et de Furnes (198 dossiers).

La **Figure 47** expose le motif de renvoi au service Driver Improvement de l'institut Vias (dans le cadre de la probation). La répartition d'échelle des données présente d'importants écarts. C'est la raison pour laquelle trois graphiques différents ont été réalisés.

Figure 47 : Evolution du motif de renvoi en matière de probation



Source : institut Vias, Driver Improvement

Les formations portant sur la conduite sous l'influence de l'alcool et la vitesse sont les plus demandées. Pour les deux modules, nous constatons également une augmentation au fil des ans. En 2017, 1.359 personnes ont suivi une formation sur la vitesse et 1.623 personnes, une formation sur la conduite sous l'influence de l'alcool.

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

6 La terminologie employée

Test de l'haleine

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

Mesure d'attitudes

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

Médiation pénale

Lors d'une médiation pénale, le procureur du Roi essaie de régler le conflit sans l'intervention du tribunal de police. Si l'auteur respecte les mesures établies, il ne sera pas poursuivi. Dans ce cadre, l'une des possibilités s'offrant à lui est le suivi d'une formation organisée par l'équipe Driver Improvement de l'institut Vias.¹⁵

Accusés

Personnes suspectées d'avoir commis une infraction (routière).

IBSR

Institut Belge pour la Sécurité Routière

Citation

Une convocation officielle à comparaître en justice.

Dark number

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

Amende

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

Peine d'emprisonnement

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

Confiscation d'un véhicule

¹⁵ <https://www.departementwvg.be/justitiehuisen/bemiddeling-en-maatregelen>

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

Nouvelles affaires traitées par le parquet de police

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

Risque objectif d'être pris

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

Retrait immédiat du permis de conduire

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

Infractions du premier degré

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

Infractions du deuxième degré

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

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

Infractions du troisième degré

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

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

Infractions du quatrième degré

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

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

Risque d'être pris

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

Services de police

En Belgique, nous faisons une distinction entre la police fédérale et la police locale. Ensemble, elles forment la police intégrée.

Les services de police ont pour objectif de « contribuer à la sécurité et à la qualité de vie de la population ». Les services de police sont chargés du développement des activités policières visant à assurer un trafic sûr et fluide sur toutes les routes. La cellule politique criminelle en matière de circulation routière se charge, quant à elle, de la mise en œuvre de la politique de répression criminelle.

Parquet de police

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

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

Tribunal de police

Le tribunal de police est un tribunal pénal qui prononce des jugements, entre autres, sur des infractions au Code de la route.¹⁶ On dénombre 15 tribunaux de police : Anvers, Hasselt, Bruxelles néerlandophone, Bruxelles francophone, Vilvorde, Hal, Louvain, Nivelles, Gand, Bruges, Liège, Eupen, Arlon, Namur, Mons et Charleroi. Chaque tribunal de police compte différents départements.

Probation

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

Procès-verbal

Un procès-verbal est un document rédigé par la police. Il reprend tous les constatations, indices et déclarations effectuées dans le cadre d'un délit.¹⁷

Procès-verbal de perception immédiate

Le procès-verbal de perception immédiate est établi après qu'une infraction routière a été constatée par la police. Ce procès-verbal reprend le montant de la perception immédiate ou l'amende que le contrevenant doit payer. Après paiement de l'amende, le dossier est clôturé.

Procès-verbal d'avertissement

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

¹⁶ <https://www.rechtbanken-tribunaux.be/fr/tribunaux-et-cours/tribunal-de-police>

¹⁷ <https://www.politie.be/5369/vragen/aangifte/wanneer-wordt-een-proces-verbaal-opgesteld-en-krijg-ik-hiervan-een-kopie>

Procureur du Roi

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

Classement sans suite

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

Motif du classement sans suite	Explication
Autres priorités en matière de politique de poursuites	Le parquet de police détermine le type de délits qui remporte la priorité et les délits qu'il souhaite donc aborder en priorité. Les affaires peuvent donc être classées sans suite pour « Autres priorités ».
Capacité d'enquête insuffisante	Les services de police disposent d'un effectif insuffisant pour enquêter sur un délit
Répercussion sociale limitée	Un « code résiduel » utilisé si les autres codes ne couvrent pas la charge.
Conséquences disproportionnées des poursuites pénales et trouble social	Un « code résiduel » utilisé si les autres codes ne couvrent pas la charge.
Auteur inconnu	On ignore l'identité du contrevenant.
Situation régularisée	Un « code résiduel » utilisé si les autres codes ne couvrent pas la charge.
Preuves insuffisantes	Il n'y a pas suffisamment de preuves pour entreprendre d'autres mesures dans le dossier.
Absence de délit	Aucun délit n'a été commis
Faits occasionnels liés à des circonstances spécifiques	Un « code résiduel » utilisé si les autres codes ne couvrent pas la charge.
Prescription	L'action en justice n'est plus exécutoire passé un certain délai.
Dépassement du délai raisonnable pour l'exercice des poursuites	Le dépassement du délai raisonnable, qui commence à courir à partir des poursuites, peut avoir pour conséquence que la preuve soit affectée par le long délai, de sorte que le juge ne puisse plus se prononcer sur la culpabilité.
Absence de motif	Un « code résiduel » utilisé si les autres codes ne couvrent pas la charge.
Transmission au fonctionnaire chargé d'infliger l'amende administrative	Par exemple, le dossier est transféré au fonctionnaire SAC qui peut ensuite infliger une amende SAC.
Indemnisation de la victime	La victime a déjà été indemnisée pour le préjudice subi.
Préjudice peu important	Les dommages sont très restreints.
Décès de l'auteur	L'auteur du délit est décédé
Cause d'excuse absolutoire	Une cause d'excuse est un motif prévu légalement induisant, à l'évaluation de la peine, une abolition totale de cette peine. Un exemple est le vol entre membres d'une même famille.
Signalement de l'auteur	Mention de l'audition, dossier pas assez solide
Immunité	L'immunité est une protection réglementée dans le droit international contre les poursuites de diplomates, de chefs d'État étrangers, de chefs de gouvernement, de ministres des Affaires étrangères, pendant la période où ils exercent cette fonction, et par extension, de certains fonctionnaires d'organisations internationales.
Probation prétorienne	Une forme spécifique de probation. À ce classement sans suite sont assorties certaines conditions auxquelles la personne concernée doit se conformer. Cette mesure vise en particulier à mettre la personne concernée sur la bonne voie, sans les éventuelles conséquences de désocialisation d'une peine d'emprisonnement ou d'une amende
Attitude de la victime	Est prononcée de la même façon dans les dossiers de circulation routière

Absence d'antécédents	Les faits sont prouvés, mais il n'existe aucun fait antérieur dans le casier judiciaire. L'affaire est alors classée sans suite.
Jeunesse de l'auteur	À partir de 16 ans, ce code n'apparaît pas souvent dans la circulation.
Incompétence des organes de poursuites et des juridictions nationales	Renvoi devant une juridiction supérieure
Délit à caractère relationnel	Délit au sein d'une relation
Autorité de la chose jugée	S'applique généralement dans le cadre d'un jugement qui est déjà irrévocable, n'apparaît pas souvent dans la circulation.
Désistement de plainte	La demande d'une personne lésée auprès du ministère public de ne pas suivre pénalement l'accusé du fait que ce dernier a entièrement indemnisé la personne lésée.
Absence de plainte	La partie lésée n'introduit aucune plainte.
Amnistie	Le caractère punissable de certains actes est retiré de sorte que ces actes ne sont jamais considérés comme avoir un jour été un délit.

Tableau 1 : aperçu du motif du classement sans suite

Risque de sanction

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

Risque subjectif d'être pris

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

Risque subjectif de sanction

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

Exigences techniques

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

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

Jugement avec suspension

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

Procès-verbal simplifié

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

Politique criminelle en matière de circulation routière

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

Infractions routières

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

Condamnés

Inculpés qui ont été condamnés par le juge de police.

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

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

7 Références

- De Roy, C. (2014). Een volgende stap in de strengere aanpak van verkeersovertreders : kritische analyse van de wet van 9 maart 2014. *Rechtskundig Weekblad*, 3–19.
- ETSC (2016). *How traffic law enforcement can contribute to safer roads. PIN Flash Report 31*. June 2016. Retrieved from https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN_FLASH31_Final-1.pdf on October 1th 2018
- Police fédérale (2016). *Plan national de sécurité 2016-2019. Aller ensemble à l'essentiel*. Retrieved from <https://www.politie.be/5998/sites/default/files/downloads/NVP2016-2019.pdf> on September 28th 2018
- Lequeux Q. (2016). *Quid du respect du port de la ceinture de sécurité ? Résultats de la mesure de comportement ceinture 2015*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.
- Lequeux, Q., & Pelssers, B. (2018). *Tout le monde porte-t-il la ceinture ? – Résultats de la mesure de comportement Vias 2018 sur le port de la ceinture de sécurité*. Bruxelles, Belgique : institut Vias – Centre de connaissance Sécurité Routière.
- Meesmann, U., & Schoeters, A. (2016). *Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ? Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière de l'institut Vias/IBSR* (2015). Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière
- Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H., & Van den Berghe, W. (2021). *Do we care about road safety? Key findings from the ESRA1 project in 38 countries. Projet ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes)*. Bruxelles, Belgique : institut Vias.
- Pelssers, B. (2017). *Dark number et la relation entre les infractions de la circulation et les sanctions. Une estimation de la criminalité routière effective (rapport interne)*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de connaissance Sécurité Routière.
- Richeval, C., Wille, S. M. R., Nachon-Phanithavong, M., Samyn, N., Allorge, D., & Gaulier, J.-M. (2018). New psychoactive substances in oral fluid of French and Belgian drivers in 2016. *International Journal of Drug Policy*, 57, 1–3.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). *Effets attendus des systèmes à points et des autres mesures en matière de récidive au volant*. Bruxelles, Belgique : institut Vias – Centre de connaissance Sécurité Routière
- SWOV (2016). *Politietoezicht in het verkeer. SWOV-factsheet, juni 2016*. Den Haag, Nederland: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Institut Vias (2019). *Country fact sheet Belgium. ESRA2_2018 survey (E-Survey of Road users' Attitudes)*. Bruxelles, Belgique : institut Vias.
- Wille, S. M. R., Richeval, C., Nachon-Phanithavong, M., Gaulier, J. M., Di Fazio, V., Humbert, L., ... Allorge, D. (2018). Prevalence of new psychoactive substances and prescription drugs in the Belgian driving under the influence of drugs population. *Drug Testing and Analysis*, 10, 539–547.

