

Focus sur la récidive au volant

Étude approfondie des profils de récidivistes sur base des dossiers judiciaires des tribunaux de police de Louvain et de Malines

Remerciements

Les auteurs et l'Institut Vias remercient les personnes et les organisations suivantes pour leur précieuse collaboration dans le cadre de cette enquête:

- ▶ L'ensemble des collaborateurs des tribunaux de police de Malines et de Louvain, pour avoir rendu possible la collecte des données. Nous tenons tout particulièrement à remercier chaleureusement Roger Verheijen d'avoir développé la fonction de recherche spécifique dans la base de données MaCH aux fins de la présente étude.
- ▶ Stijn Daniels, Wouter Van den Berghe, Ludo Kluppels, Cécile Guerry et Annelies Develtere de l'Institut Vias, pour avoir relu objectivement le rapport, la responsabilité finale dudit rapport incombant bien évidemment à ses auteurs.
- ▶ Dynamics Translations, pour avoir assuré la traduction du rapport vers le français et notre collègue Jean-Christophe Meunier pour la relecture de cette traduction.

Focus sur la récidive au volant Étude approfondie des profils de récidivistes sur base des dossiers judiciaires des tribunaux de police de Louvain et de Malines

Rapport de recherche n° 2017-R-02-FR

D/2017/0779/21

Auteurs : Ricardo Nieuwkamp, Freya Sloomans & Peter Silverans

Responsable de l'édition : Karin Genoe

Éditeur : l'Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 09/11/2017

Pour vous référer à ce document, veuillez utiliser les données bibliographiques suivantes : Nieuwkamp, R., Sloomans, F., & Silverans, P. (2017). Focus sur la récidive au volant: Étude approfondie des profils de récidivistes sur base des dossiers judiciaires des tribunaux de police de Louvain et de Malines. Bruxelles, Belgique: l'Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Dit rapport is eveneens verschenen in het Nederlands onder de titel : Verkeersrecidivisme nader bekeken : Een studie van profielkenmerken op basis van gerechtelijke dossiers uit Leuven en Mechelen.

The summary of this report is also available in English under the title: A closer look at traffic reoffenders. A study on the profile characteristics based on a selection of court files from Leuven and Mechelen.

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

Table des matières

Résumé	3
Summary	5
1 INTRODUCTION.....	7
1.1 Qu'est-ce que la récidive ?	7
1.2 Recherche sur la récidive.....	8
1.3 Recherche sur la récidive à l'échelle nationale	9
2 MÉTHODOLOGIE	11
2.1 Objectif et approche générale de l'étude	11
2.2 Utilisation de la base de données MaCH	11
2.2.1 Nettoyage des données et sélection des dossiers.....	12
2.2.2 Méthode utilisée pour le volet descriptif.....	13
2.2.3 Méthode utilisée pour l'étude approfondie	13
3 RÉSULTATS	15
3.1 Analyse descriptive à partir de la base de données MaCH	15
3.2 Étude approfondie.....	16
3.2.1 Faits et sanctions pour lesquels les accusés étaient poursuivis.....	16
3.2.2 Caractéristiques de l'ensemble des condamnés	18
3.2.3 Condamnés sans antécédents.....	22
3.2.4 Caractéristiques des récidivistes.....	23
3.2.5 Comparaison des profils de tous les condamnés, des condamnés sans antécédents judiciaires et des récidivistes.....	30
4 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	36
4.1 Conclusions	36
4.2 Recommandations.....	37
5 ANNEXE	39
5.1 Liste des variables codées	39
6 BIBLIOGRAPHIE	44

Résumé

Objectif

L'étude de cas de récidives au volant en Belgique n'en est encore qu'à ses balbutiements. Bien que cette question fasse l'objet d'un intérêt grandissant, l'accès aux informations relatives à la récidive au volant à des fins de recherche scientifique demeure difficile. L'objectif de ce rapport est de dresser une ébauche de certaines caractéristiques des récidivistes au volant sur la base d'un échantillon de dossiers judiciaires. Cette première étude a pour intention d'amorcer la recherche sur les caractéristiques des auteurs d'infractions routières à risque tel que cela a été formulé dans les États Généraux de la Sécurité Routière (EGSR, 2007)

Méthodologie

Afin de pouvoir identifier les caractéristiques des récidivistes au volant, nous avons examiné des données issues de la base de données nationale des tribunaux de police (baptisée « base de données MaCH »). Cette base de données a pour finalité de faciliter l'identification des récidivistes au sein des différents tribunaux de police. Le numéro de registre national d'une personne permet de savoir si elle a déjà été condamnée et, le cas échéant, pour quels faits. Cette base de données semblait donc, au premier abord, être l'outil idéal pour dresser le portrait des récidivistes au volant. Le logiciel de commande de la base de données ne permettait cependant pas de générer des listes de récidivistes –et de leur profil/caractéristiques (mais uniquement de sortir des profils individuels). Après une longue phase d'essais et erreurs, un outil de recherche a été développé dans la base de données pour répondre spécifiquement aux besoins de notre enquête. Cette nouvelle fonction nous a permis de sélectionner toutes les personnes qui apparaissaient au moins deux fois dans la base de données en un laps de temps déterminé. L'outil n'était pas parfait car il ne permettait pas de distinguer les suspects des victimes et ne pouvait sortir des résultats qu'arrondissements par arrondissements. En d'autres termes, les personnes qui avaient commis une infraction dans deux arrondissements différents n'apparaissaient pas dans notre sélection. Cette fonction s'est toutefois avérée être la plus adaptée à notre recherche parmi les nombreuses options de recherche dans la base de données.

Nous avons sélectionné les coordonnées des tous les individus qui apparaissaient au moins deux fois dans les bases de données de Malines ou de Louvain pendant la période courant du 01/01/2012 au 31/12/2015. Le premier volet de l'étude, descriptif, s'intéressait uniquement à l'âge et au sexe des sujets. Nous avons séparé les individus qui ont payé une perception immédiate de ceux qui ont été jugés pour infraction au code de la route. Le deuxième volet de la recherche consistait quant à lui en une étude approfondie. Deux-cent vingt dossiers ont été étudiés plus en profondeur sur la base de la sélection de condamnés réalisée dans le cadre du premier volet. L'objectif de cette étude approfondie était de savoir si les accusés avaient été condamnés et pour quels motifs ; de dresser le portrait sociodémographique de ces personnes et de savoir si ces personnes avaient déjà fait l'objet de condamnations antérieures.

Résultats

Les données recueillies dans la première phase de l'étude concernent d'une part 6.539 personnes ayant payé une perception immédiate (majoritairement des hommes (63%) ; conducteurs âgés en moyenne de 43 ans) et, d'autre part, 23.725 personnes ayant fait l'objet d'un jugement (encore plus majoritairement des hommes (76%) mais plus jeunes, en moyenne 39 ans). Il convient également de souligner l'existence d'une différence entre l'âge moyen des hommes et des femmes, les hommes étant en moyenne plus jeunes (39 ans) que les femmes (41 ans).

Sur la base de l'analyse des dossiers, on constate que les cas sélectionnés ne sont pas tous liés à des faits de récidive au volant. Nous pouvons toutefois affirmer avec certitude que les 220 dossiers sélectionnés arbitrairement sont tous liés à des cas de récidive au volant. Ces dossiers ont permis d'identifier un certain nombre de caractéristiques des récidivistes au volant. Ces derniers sont majoritairement des hommes (82,6 %) nés en Belgique (77,3 %) et de nationalité belge (84,1 %). L'âge moyen des récidivistes est de 39 ans. La moitié d'entre eux ne sont pas mariés (47,7 %). Ces résultats correspondent dans l'ensemble assez bien aux observations réalisées dans la littérature internationale (C'De Baca, Miller, & Lapham, 2001; Møller, Haustein, & Prato, 2015; Nochajski & Stasiewicz, 2006; Streff, Spradlin, & Eby, 2001). Nous nous

sommes ensuite penchés sur les condamnations antérieures des récidivistes. Leur casier judiciaire faisait en moyenne état de 7 condamnations antérieures et 12 infractions, soit un ratio d'environ deux infractions par condamnation. La majorité des infractions commises concernaient des infractions routières (81 %), principalement pour excès de vitesse (25 %) et conduite sous influence (10 %). Il est édifiant de constater que 50 % des femmes avaient commis moins de 5 infractions antérieures, mais que 20 % des récidivistes, hommes et femmes confondus, avaient déjà été condamnés plus de dix fois. Il semble par ailleurs que la vitesse de récidive augmente avec le nombre de condamnations. En d'autres termes : plus la personne a été condamnée, plus les condamnations se suivent de près.

Conclusion et recommandations

Les résultats de cette étude offrent un premier aperçu des caractéristiques des récidivistes au volant. Cette enquête doit donc être perçue comme le point de départ de la recherche sur la récidive au volant et non pas comme sa conclusion. Pour mettre en place les outils de lutte contre le problème sociétal de la récidive au volant, il est impératif d'identifier préalablement le groupe ciblé. Les possibilités limitées d'exploitation de la base de données MaCH a représenté un frein important à notre étude. Bien que cette base ait été développée pour faciliter l'identification des récidivistes au volant entre les différents tribunaux de police, il semble que son utilisation à des fins de recherche scientifique ne soit pas une sinécure, ce qui a fortement restreint la portée des résultats de cette enquête. Basés sur les données de deux parquets de police et sur une période de temps limitée, nos résultats ne sont en outre pas représentatifs de la situation en Flandre et en Belgique.

Il convient dès lors de recommander que la base de données MaCH soit adaptée de sorte à être rendue plus propice à la recherche scientifique. Cette adaptation s'inscrit dans la droite ligne de la recommandation des États-généraux de la Sécurité Routière visant à « étudier les caractéristiques des groupes de contrevenants au code de la route à risque ». La base de données MaCH devrait dès lors permettre de générer des listes de récidivistes au volant pour l'ensemble de la Belgique - indépendamment de l'arrondissement où les infractions sont commises. Cela permettrait de vérifier plus facilement si les accusés ont été condamnés ou non. Cette enquête s'aligne par ailleurs sur l'une des possibles exploitations de la recherche sur la récidive au volant, à savoir l'utilisation de la récidive comme élément essentiel dans l'élaboration du profil des contrevenants. Les études ultérieures devraient non seulement préciser le profil des récidivistes au volant, mais également se focaliser sur des objectifs susceptibles de faire progresser la recherche sur la récidive (p.ex. : les recherches sur le casier judiciaire des individus). Ce n'est que lorsque nous disposerons d'un faisceau d'informations plus étoffé que nous pourrons entreprendre des mesures spécifiques sur la base d'un modèle correspondant au mieux aux différents types de récidivistes et ce, dans le but de protéger la société contre ce groupe de conducteurs à risque.

Summary

A closer look at traffic reoffenders: A study on the profile characteristics based on a selection of court files from Leuven and Mechelen.

Objective:

In general, recidivism research is lacking in Belgium. Although recently more attention is being paid to that kind of research, data on traffic recidivist are difficult to acquire. The objective of current report is to present a number of traffic offenders' characteristics based on a sample of court files. This study is the first step in determining the characteristics of a risk group of traffic offenders as formulated by the Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV, 2007).

Method:

To determine the characteristics of traffic recidivists, the data from the national database of the Police Office of Traffic Offences (i.e., the MaCH database) were analysed. That database is designed to identify traffic recidivists between various court districts. Based on the people's national number (i.e., the so-called: *Rijksregisternummer*) it can be determined whether that person has been previously convicted and for what type of offences. At first, the database seemed well suited to analyse the traffic recidivists' characteristics. However, it was not possible to generate lists of traffic recidivists using the database. After a long process of trial-and-error a new query was inserted in the database specially designed for this study. Based on that query it became possible to select all people who have at least two entries in the MaCH database. The query was not ideal because no differentiation could be made between victims and offenders and the search was only applicable to the offences committed in the court district from where the search was initiated. It implies that people who committed at least two offences in two, or more, court districts were not included in the selection. The used query appeared to be the fittest to answer our research question taking into account the technical degrees of freedom of the database.

The data of all people who had at least two entries in the database were included in our selection in the period from 01/01/2012 to 31/12/2015 for the court districts of Mechelen and Leuven. The first part of the study was of descriptive nature in which only the age and the gender could be determined based on the data in the MaCH database. A distinction was made between those who paid a fine and those who were prosecuted for traffic offences. The second part of the study consisted of a deeper analysis of the cases. A total of 220 criminal case files were randomly chosen from our initial selection of cases, where the suspects were prosecuted, and those cases files were studied in more details. It was determined whether the defendant was convicted and if so for what type of offences; the socio-economic characteristics were more profoundly analysed and whether the convict had prior convictions on his or her criminal record.

Results

The results of the first part of the study consist of 6539 people who paid a fine on the one hand, and on the other hand of 23725 people who were prosecuted. Most of the people who paid a fine were male (63%) and were about 43 years old on average. The selection of people who were prosecuted consisted of slightly more men (76%) and they were somewhat younger (39 years old) compared to those who paid a fine. In the latter group, the men were younger (39 years) than the women (41 years).

Based on the second part of study, in which the court files were studied in more details, it came to light that not all selected case files included traffic recidivists. In 132 case files it could be verified that the file belongs to a traffic recidivist. Based on those 132 files, a number of characteristics could be investigated. Most of the recidivists are males (82,6%) who are born in Belgium (77,3%) and who have the Belgian nationality (84,1%). On average, they are 39 years old and about half of them (47,7%) are not married. These features align with the profile of recidivists in international literature. Their criminal records have also been studied. All recidivist had a criminal record that consisted of seven prior convictions on average. On average, their criminal records consisted of 12 facts which results in almost two facts per single prior conviction. Most of facts were traffic related (81%) : exceeding the speed limit (25%) and driving while intoxicated (DWI; 10%) were most frequently observed. Interestingly, more than half of the women had less than five prior convictions and both 20% of men and women have more than ten prior convictions.

In addition, the data shows that the time to recidivism increases depending on the number of prior convictions, in other words: the larger the number of prior convictions the shorter the time between the convictions.

Conclusion and recommendations

The results provide a first insight on the characteristics of traffic recidivists. The study needs to be addressed as a first step in the research on traffic reoffenders rather than the conclusion of the research. Only when the target group is known, specific interventions can be developed to tackle the problem of traffic reoffenders. An important limitation of the present study relates to the MaCH database. Although the database was created to detect traffic recidivists between various court districts its use for scientific research is as straightforward as we hoped. It imposes an important limitation of the present study. In addition, our data are not representative for Flanders or Belgium as a whole since only the data in two Police Office of Traffic Offences were studied in a limited timeframe.

It is recommended to make the MaCH database more applicable for scientific research. Especially given the recommendation of the *Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid* to conduct research to the characteristics of risk groups of traffic offenders. Using the MaCH database, it should be possible to generate lists of all traffic recidivists and Belgium and thus not limited to the area where the search in the database was initiated. In addition, the database should allow to make a differentiation between defendants and convicts. The present study fulfils one of the four possible goals of recidivism research, namely using recidivism to create an offender profile. Future research should refine the characteristics of the offender profile but also address different potential possibilities of using recidivism figures, such as the analyses of criminal careers. Only when a rich number of characteristics is available, one can begin developing specific interventions based on a model that best fits the profile of several recidivists to better protect the society against this risk group of offenders.

1 INTRODUCTION

1.1 Qu'est-ce que la récidive ?

Le concept de « récidive » peut globalement être défini comme le fait de reproduire un comportement criminel (Wartna, 2009). Sur le plan juridique, un récidiviste est une personne « [...] qui a déjà été condamnée par décision de justice et qui commet néanmoins (habituellement dans un laps de temps déterminé) un nouvel acte délictueux » (De Roy, 2014, p. 8).

En règle générale, nous pouvons établir un *distinguo* entre la récidive « générale » et la récidive « spécifique ». Si une personne déjà condamnée pour conduite sous influence est une nouvelle fois condamnée pour conduite sous influence, nous parlerons de récidive *spécifique* étant donné qu'il s'agit des mêmes faits commis à des moments différents. Si cette même personne est condamnée une deuxième fois pour, disons, coups et blessures volontaires, nous parlerons plutôt de récidive *générale*. La deuxième infraction n'est dans ce cas pas liée au premier acte répréhensible, mais la personne s'est néanmoins rendue coupable d'un nouvel acte délictueux.

La distinction entre récidive spécifique et récidive générale dépend du cadre de référence utilisé. Si nous prenons le cadre de référence des « infractions routières », nous parlerons de récidive spécifique pour deux condamnations comparables – par exemple, la conduite sous influence – et de récidive générale si la deuxième condamnation porte sur une autre infraction routière – par exemple, le fait de conduire sans permis de conduire. Une condamnation pour coups et blessures volontaires ne pourrait être considérée comme une récidive dans le cadre de référence « infractions routières » étant donné que ce cadre se limite exclusivement aux infractions ayant lieu sur la route. Il est également possible d'opter pour une autre taxonomie, à savoir la distinction entre les récidives générale, spéciale et spécifique (Blom & Wartna, 2004). Dans ce contexte, nous parlerons de récidive générale pour toute nouvelle condamnation (quelques soit le type d'infraction), de récidive spéciale pour une nouvelle condamnation routière (pas forcément pour des faits similaires) et de récidive spécifique pour une nouvelle condamnation pour des faits similaires aux précédents. Dans ce rapport, nous aborderons uniquement le cas de la récidive générale.

La définition juridique de la récidive a également un intérêt majeur. En Belgique, l'approche de la récidive accorde beaucoup d'importance aux mesures proposées dans les États Généraux de la Sécurité Routière de 2007¹. La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière (CFSR) recommande à cet égard d'« optimiser l'approche de la récidive et de lutter contre celle-ci de manière adéquate » (EGSR, 2007, p. 21). Cet accroissement de l'intérêt pour la récidive a donné lieu à une série de mesures. L'entrée en vigueur de la loi du 9 mars 2014², punit plus sévèrement les récidivistes au volant (De Roy, 2014 ; Pelssers, 2017). Jusqu'alors, on parlait uniquement de récidive au volant en cas d'infraction identique dans un laps de temps déterminé, généralement fixé à trois ans (De Roy, 2014; Pelssers, 2017). Il convient également de souligner la différence entre le terme « récidive » et la formulation « récidive de fait ». Cette dernière concerne des faits identiques commis sur une période de plus de 3 ans, ce qui implique que la peine n'est pas automatiquement alourdie. La loi du 9 mars 2014 élargissait le champ d'application de la récidive, stipulant que cette dernière ne se limitait plus uniquement aux faits identiques mais également à toute combinaison d'infractions routières graves. Ces infractions graves concernent principalement les infractions du quatrième degré (exemples : le refus d'obtempérer aux injonctions d'une personne compétente, le fait de faire demi-tour sur une autoroute, etc. ; pour un aperçu complet, veuillez-vous référer à l'art. 38 §6 du Code de la route modifié par l'art. 9.4 de la loi du 9 mars 2014 et De Roy, 2014, p. 9).

La loi du 9 mars 2014 n'a pas uniquement élargi la définition de la récidive, elle a également alourdi les peines imposées en cas de récidive au volant. La déchéance du droit de conduire, notamment, est directement liée au nombre d'infractions commises par un conducteur sur une période de trois ans. En cas

¹ Document disponible sur : <http://www.fcvv.be/Docs/Groups/FCVV%20WG%20Handhaving%20DEF.pdf>

² Publiée au Moniteur belge du 30 avril 2014 concernant une modification de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière. Pour des explications plus détaillées, veuillez consulter l'exposé des motifs, *Chambre des Représentants de Belgique* 2012-13, nr. 2880/001, art. 8 (<http://www.dekamer.be/FLWB/pdf/53/2880/53K2880001.pdf>). Cette loi sera désignée comme la loi du 9 mars 2014 dans le cadre du présent document.

de simple récidive, le juge du tribunal de police est obligé de prononcer une déchéance du droit de conduire de minimum trois mois (90 jours). S'il s'agit de la deuxième récidive sur un délai de trois ans, la durée de la déchéance minimale passe automatiquement à six mois (180 jours). En cas de troisième récidive, l'interdiction augmente à neuf mois (270 jours). Lors de chaque constatation de récidive, le juge du tribunal de police ordonne au condamné de repasser quatre examens de réhabilitation à la conduite (théorie, pratique, psychologique et médical). Bien qu'il soit souvent perçu comme une sanction supplémentaire, le passage de ces examens sert avant tout de mesure de sécurité devant préserver la société contre les conducteurs dangereux. Ce n'est qu'une fois qu'il a réussi ces examens de réhabilitation et que la durée de l'interdiction est écoulée que le conducteur récupère le droit de conduire (De Roy, 2014).

1.2 Recherche sur la récidive

La recherche sur la récidive répond à quatre objectifs (Wartna, 2009) :

- (1) établir le profil des contrevenants : « la tendance à reproduire ou non un acte délictueux peut servir d'élément permettant d'identifier/de caractériser un certain groupe d'individus » (Wartna, p. 27) ;
- (2) étudier le parcours « criminel » des contrevenants ;
- (3) déterminer les causes du comportement délictueux ; et
- (4) servir de test pour évaluer l'efficacité d'une mesure.

La plupart des études publiées sur la récidive au volant dans la littérature scientifique internationale ont été réalisées aux États-Unis. Dans ces études, la question de recherche ou les caractéristiques d'un *first offender* (auteur d'une première infraction) diffèrent souvent de celles d'un récidiviste. En analysant la littérature, on constate que la majorité des études portent sur la récidive de conduite sous influence (voir : Nochajski & Stasiewicz, 2006). Les conclusions de ces études (principalement américaines) semblent indiquer que les récidivistes présentent souvent les caractéristiques suivantes (C'De Baca, Miller, & Lapham, 2001 ; Møller, Hausteijn, & Prato, 2015 ; Nochajski & Stasiewicz, 2006 ; Streff, Spradlin, & Eby, 2001) :

- majoritairement des hommes (blancs) ;
- conducteurs âgés en moyenne de 40 ans ;
- célibataires ;
- sans enfants ;
- faibles revenus ;
- pas de diplôme d'enseignement supérieur ;
- issus de la classe ouvrière.

La recherche sur la récidive emploie deux méthodes afin de dégager les caractéristiques des récidivistes. Le profil peut premièrement être basé sur les données officielles (ex. : le nombre de condamnations pour infractions au code de la route). Il est, deuxièmement, possible de demander à un grand groupe d'individus s'ils se sont rendus coupables de comportements (répréhensibles) au cours d'une période déterminée. Les deux méthodes présentent des avantages et des inconvénients. Dans le deuxième cas, les récidivistes vont généralement répondre de manière « socialement acceptable » et être sur la défensive (Cavaola, Strohmets, & Abreo, 2007 ; Lajunen & Summala, 2003 ; Schell, Chan, & Morral, 2006). Ces réponses socialement souhaitables diminueront considérablement le nombre réel de comportements (répréhensibles) relevé dans l'étude.

L'utilisation des données officielles est, elle aussi, sujette à des limitations. Parmi celles-ci, le principal écueil est lié à la probabilité que les contrevenants se fassent prendre. On ne peut utiliser les données officielles qu'une fois qu'une condamnation est enregistrée et doublée d'une sanction. En d'autres termes, la représentativité des données officielles est directement corrélée au risque de se faire prendre du conducteur lorsqu'il se rend coupable d'un comportement répréhensible. Le risque de se faire prendre correspond à la probabilité qu'un comportement répréhensible soit détecté lorsque le conducteur commet l'infraction. C'est bien souvent là que le bât blesse étant donné que le risque de se faire prendre est infime.

Le risque de se faire prendre peut, à son tour, être subdivisé entre le risque « objectif » et le risque « subjectif » de se faire prendre. Le risque objectif de se faire prendre correspond au nombre de personnes qui sont contrôlées en un laps de temps donné (p. ex. les conducteurs qui doivent payer une perception

immédiate), tandis que le risque subjectif de se faire prendre fait référence à la probabilité éprouvée par les conducteurs de se faire « coincer » lorsqu'ils commettent une infraction quelconque. Le risque objectif peut être déterminé sur la base du nombre de contrôles actifs (p. ex. test d'haleine) ou passifs (p. ex. à l'aide d'un radar (de vitesse)) effectués sur un grand groupe de conducteurs en un laps de temps donné. Les résultats de l'enquête ESRA³ 2015 indiquent que seuls 19 % des Belges interrogés ont été contrôlés par la police sur une période de 12 mois et que 13 % de ces mêmes répondants avaient payé une contravention, majoritairement pour cause de vitesse excessive (Nieuwkamp & Meesmann, 2016).

La faible probabilité de se faire prendre implique que toutes les infractions ne sont pas systématiquement enregistrées et sanctionnées – et ne sont donc pas reprises dans les statistiques officielles. Les données officielles ne sont donc pas parfaitement représentatives de la réalité. Il conviendrait idéalement de combiner les deux sources d'informations, mais cette solution semble difficilement réalisable et très coûteuse (Nochajski & Stasiewicz, 2006). La majorité des études s'appuient dès lors sur les données officielles en raison du prix relativement peu élevé de l'obtention des telles données par rapport à l'organisation d'un grand sondage au sein de la population (Nochajski & Stasiewicz, 2006). Dans ce dernier cas, il est recommandé de comparer les données relatives à de grands groupes de population sur la base d'une période d'au moins 24 mois afin de pouvoir déterminer si, oui ou non, il s'agit bien de faits de récidive (Nochajski & Stasiewicz, 2006).

Une étude réalisée aux Pays-Bas révèle le manque de connaissances internationales en matière de stratégie efficace de lutte contre les infractions routières graves (Kuiken, Barten, & Fokkema, 2009). L'identification des contrevenants au code de la route par le biais d'une étude sur la nature et le caractère volontaire ou involontaire des infractions commises constitue une étape essentielle de la mise en place d'une telle stratégie. Il convient, à ce titre, d'exclure les contrevenants occasionnels, les données sur ce groupe d'individus étant généralement insuffisantes pour mettre en place des mesures spécifiques. Les auteurs de l'étude néerlandaise affirment par ailleurs : « Si nous ne savons pas de qui nous parlons, nous ne pouvons rien faire. » (Kuiken et al., 2009, p. 14). Ils défendent l'instauration d'une distinction entre les conducteurs sanctionnés sur la base de leur plaque minéralogique (ceux qui paient directement une contravention) et les conducteurs qui doivent se présenter devant le juge compte tenu des différences évidentes existant entre ces deux groupes de conducteurs. Il est également envisageable de vérifier si le conducteur s'est vu imposer une mesure éducative telle qu'une sanction alternative, mais a tout de même commis une nouvelle infraction.

Les conclusions des études internationales ont permis d'établir un profil relativement univoque des récidivistes pour conduite sous influence de l'alcool. Il s'agit d'hommes (majoritairement) blancs ; de conducteurs âgés en moyenne de 40 ans et issus de la classe ouvrière. Ces individus sont la plupart du temps célibataires, n'ont pas d'enfants, n'ont pas obtenu de diplôme universitaire et gagnent un revenu assez modeste (C'De Baca et al., 2001 ; Møller et al., 2015 ; Nochajski & Stasiewicz, 2006 ; Streff et al., 2001). Un tel profil n'a à ce jour pas encore pu être établi pour les autres groupes - les plus fréquents - de récidivistes au volant (par exemple, pour les excès de vitesse et/ou la conduit sans papier valable).

1.3 Recherche sur la récidive à l'échelle nationale

Les études de nature scientifique sur la récidive sont extrêmement rares en Belgique (voir p. ex. Robert, Pauwels, Van der Laenen, Maes, & Vermeulen, 2015 ; Wartna & Nijssen, 2006). En 2015, une édition spéciale du magazine *Panopticon* était néanmoins consacrée aux prochaines étapes de la recherche sur la récidive en Belgique (Robert, Pauwels, et al., 2015). À cet égard, deux études méritent d'être soulignées.

Une première étude, réalisée par l'IBSR en 2003, a utilisé les données de récidive des conducteurs pour évaluer l'efficacité des sanctions alternatives par rapport aux sanctions conventionnelles (Van Laar, Kluppels, Wiseur, & Goossens, 2003). Les chercheurs ont comparé deux groupes de conducteurs de sexe masculin qui avaient conduit sous l'influence de l'alcool. Le premier groupe était composé de conducteurs qui avaient suivi un cours de sensibilisation à la conduite (programme *driver improvement*), tandis que le deuxième groupe, qui servait de groupe témoin, n'avait pas suivi de telle formation et avait été sanctionné de manière classique (ex. : paiement d'une contravention). Pour les deux groupes, les chercheurs ont

³ European Survey of Road Users' Safety Attitudes (Enquête européenne sur l'attitude des usagers de la route à l'égard des mesures de sécurité routière).

vérifié si les conducteurs avaient récidivé et, le cas échéant, après combien de temps par rapport à la formation ou à la sanction conventionnelle. Via le système informatique *Mammouth at Central Hosting* (càd la base de données MaCH), les auteurs de l'étude ont ensuite contrôlé s'il s'agissait bien de cas de récidive. Leurs conclusions indiquent que les conducteurs qui ont suivi une formation étaient moins rapidement condamnés une seconde fois pour des infractions au code de la route (récidive générale) que les conducteurs du groupe témoin. Ces derniers, les conducteurs à qui avait été imposée une sanction conventionnelle, étaient moins rapidement condamnés une seconde fois pour conduite sous influence (récidive spécifique) que les conducteurs du premier groupe. Étant donné que l'étude ne s'intéressait qu'à un seul type d'infraction, que le nombre de participants était limité et qu'il s'agissait uniquement d'hommes, elle ne permet pas d'affirmer que toutes les sanctions alternatives fonctionnent mieux que les sanctions conventionnelles pour prévenir les cas de récidive. Les résultats de l'étude démontrent toutefois que l'utilisation des informations de la base de données MaCH peuvent servir de point de départ à la recherche sur la récidive.

Plus récemment, l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie (INCC) s'est penché sur les données du Registre central des peines relatives à l'ensemble des personnes condamnées en 1995 (année de référence) et a enquêté afin de savoir si ces personnes avaient commis d'autres infractions pendant la période courant de l'année de référence à novembre 2013. Les chercheurs ont également contrôlé si les personnes condamnées en 1995 avaient des antécédents judiciaires (condamnation antérieure ; Robert, Mine, & Maes, 2015). Pour cette étude, les chercheurs ont défini la récidive en fonction des normes retenues par les sciences sociales, c'est-à-dire comme une nouvelle décision judiciaire indépendante de la date de l'infraction. Ce choix s'explique entre autres par la difficulté d'obtenir la date à laquelle avaient été commises les infractions (les dates des décisions judiciaires étant nettement mieux recensées). Cette définition sociale de la récidive correspond à la définition de la récidive générale déjà abordée dans ce rapport.

Les chercheurs sont donc partis des condamnations de 1995 et ont ensuite contrôlé si les condamnés : a) avaient déjà fait l'objet de condamnation(s) préalables (antécédents) ; et b) avaient fait l'objet d'une autre condamnation ultérieures sur la période courant jusqu'au 13 novembre 2013 inclus, jour de la consultation des données du Registre central des peines. En 1995, 136 530 personnes avaient été condamnées. La moitié d'entre elles environ (50,7 %) avaient déjà été condamnées auparavant. Cinquante-sept pourcent (57 %) des récidivistes avaient été condamnés pour 5 infractions ou moins. Au total, un peu plus de la moitié des conducteurs étudiés (57,6 %) ont été une nouvelle fois condamnés entre l'année de référence et le 13 novembre 2013. L'étude semblait également révéler une relation modérément positive entre les antécédents judiciaires et la récidive. En d'autres termes : le conducteur qui a un casier judiciaire se rend (généralement) plus souvent coupable de nouvelles infractions par la suite que celui qui n'en a pas. La majorité des récidivistes (les personnes qui ont été condamnées en 1995 et ont été condamnées au moins une fois au cours de la période qui a suivi) étaient des hommes (61,6 %) et étaient âgés en moyenne de 35 ans. L'analyse des données concernant la nationalité des récidivistes n'était pas suffisamment pertinente pour en tirer des conclusions. La vitesse de récidive (l'intervalle de temps écoulé entre l'année de référence et une nouvelle condamnation), la fréquence de récidive (le nombre de récidives commises par une personne) et le nombre d'antécédents judiciaires ont cependant pu être constatés. La vitesse de récidive moyenne était de 742 jours (un peu plus de deux ans) et la fréquence médiane de récidive était de deux infractions par conducteur. Près de 80 % des récidivistes avaient moins de 7 nouvelles condamnations à leur actif ; 5 % d'entre eux ayant toutefois été condamnés plus de 17 fois pendant la période analysée.

Les résultats relatifs aux personnes condamnées pendant l'année de référence sont particulièrement intéressants. En effet, l'étude de l'INCC révèle qu'une proportion importante des personnes condamnées l'ont été pour des infractions routières (N = 92.412 ; 67,7 %). Parmi elles, plus de la moitié (N = 52.301 ; 56,6 %) ont récidivé pendant la période étudiée et ont été condamnées pour différentes infractions. Dans ce groupe de récidivistes au volant près de 4 conducteurs sur 5 ont à nouveau été condamnés pour des infractions au code de la route (N = 41.381 ; 79,1 %).

2 MÉTHODOLOGIE

2.1 Objectif et approche générale de l'étude

Cette étude constitue une première étape dans le cadre de la recherche plus générale sur la récidive (au volant) réalisée par l'Institut Vias et s'inscrit dans la droite ligne des recommandations de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière (CFSR) qui recommande « qu'une étude soit réalisée sur les caractéristiques des groupes de contrevenants à risque » (EGSR, 2007, p. 21).

Cet étude a pour objectif principal d'identifier un certain nombre de caractéristiques des récidivistes au volant. Elle se base pour ce faire sur deux méthodes : (1) une analyse des données de la base de données *Mammoth at Central Hosting* (MaCH) (utilisée par tous les tribunaux de police de Belgique) ; et (2) une étude approfondie basée sur un échantillon de dossiers choisis de manière aléatoire au sein des parquets de police participants. La combinaison des résultats de ces deux approches visait à dresser le portrait des récidivistes au volant en Belgique.

Cette étude était de nature principalement exploratoire et n'avait, par conséquent, pour objet de ne répondre à aucune hypothèse spécifique. La raison du choix de la base de données MaCH est double. Premièrement, l'élaboration du profil du/des groupe(s) de contrevenants impliquait de pouvoir compter sur un faisceau d'informations suffisant (e.g., Nochajski & Stasiewicz, 2006). Deuxièmement, l'utilisation de la base de données MaCH a déjà démontré son efficacité dans le cadre de la recherche sur la question de la récidive (Van Laar et al., 2003).

2.2 Utilisation de la base de données MaCH

Les parquets participants⁴ se sont réunis avant le début de la recherche afin de discuter de la meilleure manière de pouvoir identifier les récidivistes dans la base de données MaCH. Les collaborateurs des tribunaux de police ont fortement contribué au déroulement optimal de l'enquête. Deux chercheurs ont en effet pu assister à une journée entière d'auditions du juge de police pour mieux comprendre le type d'infractions commises et la démarche suivie par le juge pour aboutir à une condamnation. Ces chercheurs se sont par ailleurs rendus dans les services administratifs des parquets pour comprendre le fonctionnement de la base de données MaCH. Ces expériences pratiques ont contribué à une meilleure interprétation des données utilisées.

La base MaCH est une base de données dans laquelle sont consignées toutes les infractions routières commises en Belgique. Elle est mise à la disposition de l'ensemble des parquets de Belgique en vue de leur permettre d'identifier plus facilement les récidivistes au volant ayant commis des infractions dans plusieurs arrondissements⁵. Pour identifier un récidiviste, il convient de vérifier si le conducteur concerné a déjà été condamné et, le cas échéant, pour quels faits. En introduisant le numéro de registre national d'un conducteur dans la base de données MaCH, il était dès lors possible de savoir si ce dernier était oui ou non un récidiviste. Il n'était cependant pas possible de générer des listes de récidivistes sur bases de critères.

Après une procédure fastidieuse d'essais et erreurs, une solution informatique a été développée sous la forme d'une fonction de recherche spéciale permettant de générer des listes de récidivistes dans la base de données MaCH.⁶ Cet outil de recherche sélectionnait automatiquement toutes les personnes qui apparaissaient au moins deux fois dans le système pour une période de temps déterminée. Dans le cadre de cette enquête, le terme « récidiviste » s'applique par conséquent à toute personne qui est apparue au moins deux fois dans la base de données mais pour chaque arrondissement pris séparément. Cette définition sociale du concept de récidive s'est inspirée de la définition retenue par l'INCC (Robert, Mine, et al., 2015) dans son étude. L'outil de recherche utilisé s'est toutefois heurté à deux limitations majeures. Premièrement, il n'était pas possible de distinguer un suspect d'une victime et/ou de savoir si l'accusé

⁴ L'étude a reçu l'approbation du collège des procureurs généraux. Notre demande prévoyait la collaboration initiale de deux parquets flamands et deux parquets wallons. Compte tenu du temps imparti pour la réalisation de cette étude, nous n'avons cependant pas été en mesure d'y inclure les parquets wallons.

⁵ Pour une description plus détaillée, voir https://justice.belgium.be/nl/nieuws/persberichten/news_pers_2012-09-26

⁶ Les caractéristiques spécifiques de cette recherche concernaient une recherche ad-hoc effectuée sous le numéro 150 dans l'application 655 du système.

avait été condamné ou non. Deuxièmement, le cadre de référence se limitait à l'endroit où était effectué la recherche.

Il s'est par ailleurs malheureusement révélé impossible d'effectuer des recherches plus spécifiques dans la base de données de la base MaCH. Toutes les recherches réalisées portaient sur la période s'étendant du 01/01/2012 au 31/12/2015 inclus, période au cours de laquelle les faits constatés ont été encodés dans la base de données MaCH. En règle générale, ces données sont complétées par les parquets au moment de la réception du procès-verbal envoyé par la police. Le choix de la période sélectionnée s'explique par la volonté de trouver un équilibre entre, d'une part, l'utilisation des informations les plus récentes de la base de données MaCH et, d'autre part, la prise en considération du délai séparant l'encodage des données dans la MaCH et la date jugement. La littérature recommande de respecter un délai minimum de 24 mois dans le cadre d'une étude sur la base de données officielles. Le délai observé dans le cadre de la présente étude a été de 48 mois. Enfin, dans le cadre de cette étude toujours, pour des raisons pragmatiques, la solution la plus indiquée consistait à demander aux analystes stratégiques des parquets concernés d'effectuer ces recherches dans les bases de données. Ces derniers ont ensuite exporté les listes qu'ils avaient généré en fichiers Excel avant de les remettre à l'Institut Vias.

Les données obtenues à partir de la base de données MaCH ne permettent pas de connaître la nature des infractions commises par les conducteurs. Pour ce faire, il faut impérativement demander et consulter le dossier papier correspondant au numéro de système indiqué. Il est toutefois possible de contrôler si un conducteur a déjà été condamné sur la base de son numéro de registre national.

2.2.1 Nettoyage des données et sélection des dossiers

Les données qui nous ont été livrées étaient présentées sous la forme de tableaux Excel. Ces derniers ont été nettoyés conformément à une procédure bien établie. La première étape de ce nettoyage a consisté à supprimer les fichiers de tous les conducteurs inconnus. Par « conducteur inconnu », on entend tout comportement répréhensible constaté dans le système, mais n'ayant pas pu être attribué à un auteur (par exemple lorsqu'un radar enregistre un excès de vitesse mais que la plaque d'immatriculation n'est pas lisible sur la photo). Dans de tels cas de figure, il est impossible d'interpeler le propriétaire ou le conducteur du véhicule en infraction.

Nous n'avons ensuite retenu que les dossiers pour lesquels le contrevenant avait payé une perception immédiate ou dans lesquels un jugement avait été prononcé à l'encontre de l'accusé.⁷ En d'autres termes, les dossiers qui étaient encore ouverts, classés sans suite, etc., ont été retirés de la sélection afin de diminuer la probabilité d'inclure des non-récidivistes dans notre échantillon. L'Institut Vias a reçu, en tout et pour tout, les données relatives à 296.750 affaires. Après suppression de 18 460 dossiers pour cause de conducteur inconnu, il demeurait encore 278.110 dossiers. Une fois les dossiers pour lesquels aucun jugement n'avait été prononcé ou pour lesquels le conducteur n'avait pas payé de perception immédiate (N = 212.251) supprimés, il restait encore 65.859 affaires. Enfin, 5617 dossiers ont été supprimés en raison de l'absence du numéro de registre national des conducteurs, portant le nombre de dossiers retenus dans la sélection finale à 60.242.

Pour déterminer l'âge et le sexe des récidivistes, il était nécessaire de disposer à la fois de la date de naissance et du numéro de registre national des personnes concernées. Tout individu pour lequel (une de) ces deux informations manquai(en)t était supprimé de la sélection. Le neuvième des 11 chiffres qui composent du numéro de registre national a été utilisé pour déterminer le sexe du contrevenant. Si ce chiffre est pair, il s'agit d'une femme, s'il est impair, d'un homme.⁸ Le numéro de registre national a été exclusivement utilisé pour déterminer le sexe du conducteur. Afin d'éviter que nos données ne soient biaisées, nous avons sélectionné uniquement les conducteurs uniques. Pour ce faire, nous avons supprimé tous les dossiers contenant plus d'un numéro de registre national.

⁷ Dans la base de données MaCH, le code 108 indique la présence d'un jugement et le code 111 celle d'une perception immédiate ayant été payée.

⁸ Voir par exemple : <http://www.denderleeuw.be/content/284>

Pour conclure, nous avons contrôlé si le numéro de système (le numéro unique d'identification de chaque dossier) apparaissait plus d'une fois dans notre jeu de données. Le cas échéant, nous avons vérifié s'il s'agissait de la même personne et/ou de faits commis le même jour. S'il s'agissait de la même personne, la ligne de données était supprimée car il s'agissait d'un doublon. Si le numéro de système apparaissait plus d'une fois, mais pour des personnes différentes, la ligne n'était pas considérée comme un doublon et était donc conservée. Un exemple de ces cas de figure est repris dans l'analyse du dossier. Celui-ci concerne un conducteur arrêté pour excès de vitesse. Cette personne conduisait un véhicule non assuré qui ne lui appartenait pas. Étant donné que les deux infractions ont été constatées simultanément, elles ont été encodées sous le même numéro de système et tant le propriétaire que le conducteur du véhicule ont été poursuivis.

2.2.2 Méthode utilisée pour le volet descriptif

Le numéro de registre national a permis de déterminer le sexe du conducteur. L'âge du conducteur au moment des faits a ensuite été calculé en soustrayant la date de naissance à celle de l'infraction. Les dossiers ont alors été divisés en deux catégories : (1) les conducteurs qui ont payé une perception immédiate et (2) les conducteurs qui ont été jugés. Cette subdivision s'explique par la probabilité existante que ces deux groupes de contrevenants aient des profils différents (Kuiken, Barten, & Fokkema, 2009). Il convient à ce sujet de souligner que les conducteurs qui ont été dans un premier temps invités à payer une contravention, mais qui ne l'ont pas payé (à temps) et/ou les conducteurs qui ont contesté leur infraction doivent également comparaître devant le juge de police. Notre sélection n'inclut pas les affaires pour lesquelles a été proposé un accord à l'amiable étant donné que nous ne pouvions pas savoir si cet accord avait effectivement été payé par les parties. Nous nous en sommes donc tenus aux « dossiers clôturés ». Les entrées de la base de données MaCH permettaient uniquement de déterminer l'âge et le sexe des personnes et aucun autre élément (par exemple les faits reprochés à l'accusé ou la raison pour laquelle l'accusé a payé une perception immédiate).

2.2.3 Méthode utilisée pour l'étude approfondie

Aux fins de l'étude approfondie, nous avons uniquement retenu les données relatives aux personnes identifiées dans le volet descriptif et qui avaient fait l'objet d'un jugement. Pour les deux parquets, nous avons analysé plus minutieusement et étudié sur place au moins 100 dossiers⁹ sélectionnés aléatoirement. Une deuxième liste de 100 dossiers (choisis aléatoirement sur la base de la même méthode) a été constituée pour servir de liste de réserve. Les dossiers de cette liste de réserve étaient utilisés pour remplacer les dossiers de la première liste qui ne pouvaient être consultés – ce qui était par exemple le cas lors de l'interjection d'un appel rendant impossible la consultation dudit dossier au tribunal de police.

La prochaine partie de ce rapport (§3.2 et suivants), consacrée à la présentation des analyses, fera mention de termes tels que « personnes », « suspects », « accusés », « condamnés » et « récidivistes ». Ces termes ont été volontairement choisis et désignent systématiquement différents groupes d'individus :

- Le terme « personnes » est utilisé lorsque nous ne disposons pas d'informations spécifiques sur la nature exacte du groupe concerné.
- Les « suspects » sont les personnes soupçonnées d'avoir commis un acte répréhensible par la loi.
- Le terme « accusés » est utilisé pour désigner les personnes qui ont dû comparaître devant la justice pour les faits qui leur sont reprochés.
- Les « condamnés » sont les personnes qui ont fait l'objet d'une condamnation prononcée par le juge.
- Le terme « récidiviste » renvoie à la personne condamnée par le juge et ayant déjà été condamnée au moins une fois pour des faits liés au code de la route.

Chaque dossier étudié se compose au minimum de quatre documents : l'original du procès-verbal ; le bulletin d'informations ; la citation à comparaître et la feuille d'audience. Le procès-verbal original reprend les comportements répréhensibles retenus contre l'accusé. Le bulletin d'informations contient deux sources d'informations, à savoir, d'une part, un récapitulatif des caractéristiques sociodémographiques de

⁹ Nous avons à cette fin utilisé la fonction « aléa entre bornes » d'Excel.

la personne (ex. : sexe, âge, profession, état civil) et, d'autre part, le casier judiciaire de la personne. Ce dernier inclut toutes les condamnations antérieures de l'individu concerné, y compris la date de la condamnation et le nombre et la nature des faits pour lesquels l'accusé a été condamné. Le bulletin d'informations est délivré par la commune de résidence de l'accusé. La citation à comparaître contient le courrier recommandé de la citation envoyée par un huissier de justice. La feuille d'audience, enfin, reprend les informations relatives à la décision du juge pour le dossier concerné. Elle permet de savoir si l'accusé a oui ou non été condamné et de connaître la sanction prononcée. Pour conclure, la feuille d'audience sert de base au jugement. Il y est, entre autres, indiqué si l'accusé a été déclaré coupable et la sanction qui a été prononcée contre l'accusé.

Chaque dossier a été codé selon un protocole bien établi. Dans un premier temps, nous avons codé 31 facteurs (p. ex. : la date et la nature des infractions) afin d'isoler les variables de cette recherche. Ces infractions ont ensuite été classées en 120 catégories. Nous avons ensuite codé 17 variables liées à l'endroit des infractions et à la décision du juge (p. ex. : commune où les faits ont été commis et montant de l'amende¹⁰ imposée par le juge). Sept autres variables relatives aux individus (p. ex. : pays d'origine et sexe du conducteur) ont ensuite été codées. Nous avons enfin cherché à identifier les antécédents judiciaires des accusés. Le nombre de variables codées par accusé dépendait du nombre de condamnations apparaissant dans son bulletin d'informations. Chaque condamnation déjà existante était directement liée à 14 facteurs (p. ex. : la date et la nature de la condamnation, le type d'infraction qui avait motivé la condamnation et le fait de savoir s'il s'agissait d'infraction routière). Pour avoir un aperçu de toutes les variables codées, nous vous renvoyons au tableau repris dans l'annexe 1 de ce rapport.

¹⁰ Nous avons volontairement décidé de ne pas tenir compte des décimales des contraventions imposées dans notre codification afin de pouvoir comparer le montant de ces contraventions sur plusieurs années.

3 RÉSULTATS

3.1 Analyse descriptive à partir de la base de données MaCH

Le premier volet de l'enquête consistait en une analyse des données consignées dans la base MaCH. Ces données concernaient uniquement les personnes qui avaient fait l'objet d'un jugement ou les personnes qui avaient payé une perception immédiate. Sur la base des résultats de nos recherches, nous avons pu identifier 30 488 personnes¹¹ qui apparaissaient au moins deux fois dans la base de données MaCH entre 2012 et 2015 pour des infractions commises dans les arrondissements de Malines et de Louvain. Nos informations se limitent malheureusement au sexe et à l'âge des conducteurs concernés.

Le nombre de personnes ayant été jugées était sensiblement plus élevé ($N = 23.946$; 78,5%) que le nombre de personnes qui avaient payé une perception immédiate ($N = 6.542$; 21,5 %). Au total, 12.528 conducteurs ont été jugés à Malines (41,0 %) et 17 960 (59,0%) à Louvain. Ce léger déséquilibre peut s'expliquer par le fait que le nombre total d'accusations et de condamnations toutes infractions confondues est légèrement supérieur à Louvain qu'à Malines.¹² Seules les personnes âgées de plus de 18 ans et de moins de 100 ans au moment des faits ont été sélectionnées. Cette sélection était nécessaire compte tenu de l'argument logique lié à l'âge des conducteurs (pas de conducteurs de 7 ou 112 ans par exemple).

Notre jeu de données définitif était composé de 30.264 personnes, parmi lesquelles 6.539 avaient payé une perception immédiate¹³ et 23.725 avaient comparu devant le juge. Il est à ce stade essentiel de préciser que les données en notre possession ne nous permettaient pas de connaître le contenu du jugement. Elles nous permettaient de savoir qui avait été jugé, un jugement n'étant par ailleurs pas automatiquement synonyme de condamnation. En effet, lorsqu'un accusé est acquitté, il fait l'objet d'un jugement mais n'est pas condamné.

La moyenne d'âge des 6.539 personnes qui ont payé une perception immédiate était de 43 ans ($SD = 12,8$). Ce groupe de conducteurs était majoritairement constitué d'hommes ($N = 4.545$; 63,4 %). L'âge des hommes et des femmes ne différaient pas sur le plan statistique : $F(1, 6537) = 0.13, p = ns, \eta_p^2 < 0.01$.

Un peu plus de 75 % ($N = 18.041$; 76,0%) des 23.725 conducteurs ayant été jugés étaient des hommes ; la moyenne d'âge de ces conducteurs était de 39 ans ($SD = 13.3$). Les hommes étaient plus jeunes ($M = 39,0$; $SD = 13,5$) que les femmes ($M = 40,5$; $SD = 12,9$) : $F(1, 23723) = 58.62, p < .001, \eta_p^2 = 0.02$. Il convient ici de remarquer que, bien que significative sur le plan statistique, la différence d'âge et sa taille d'effet restent minimes. Cette différence est indéniablement causée par le très grand nombre des sujets inclus dans l'échantillon¹⁴. Nous parlons de petite taille d'effet (η_p^2) si la valeur de celle-ci est comprise entre 0,01 et 0,06 (Cohen, 1988). La Figure 1 illustre les données relatives au nombre d'hommes et de femmes pour chaque groupe.

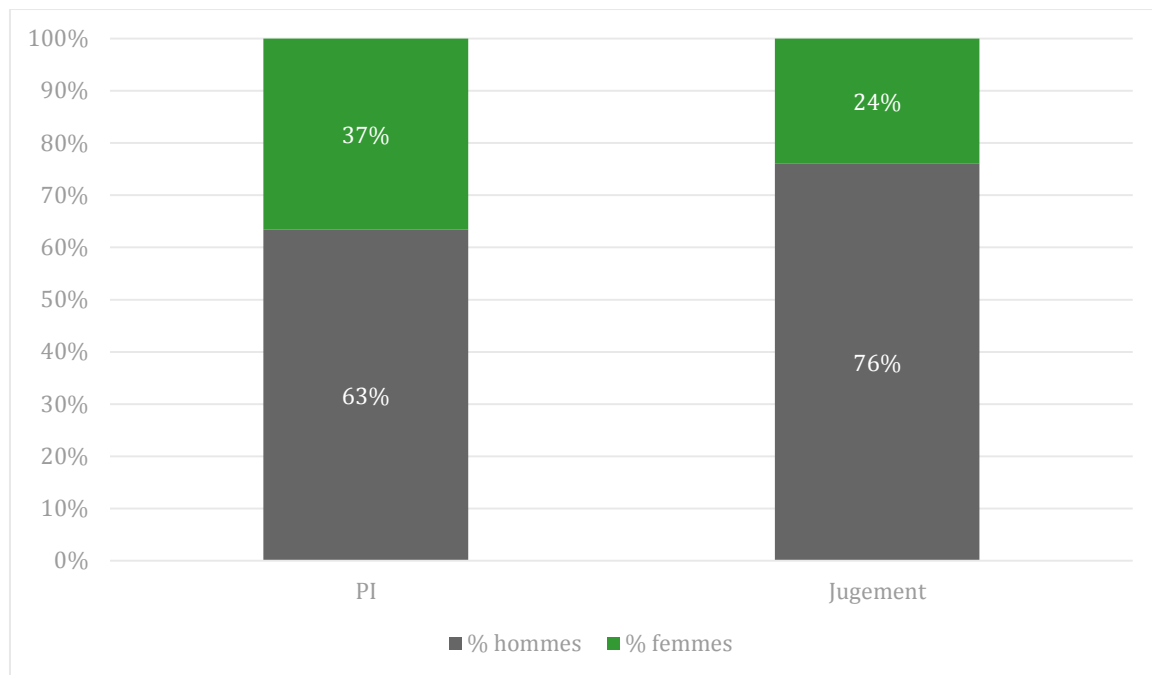
¹¹ Nous parlons ici de « personnes » étant donné que nous ne sommes pas certains à 100 % qu'il s'agisse de récidivistes. Nous reviendrons sur ce point dans l'étude approfondie, ainsi que dans la conclusion de ce rapport.

¹² Données établies sur la base des rapports annuels des tribunaux de police au cours de la période 2012-2015. 46 373 accusations et 44 208 condamnations pour Louvain contre 41 548 accusations et 40 035 condamnations pour Malines. Vous pouvez librement consulter ces rapports sur la page suivante : <https://www.rechtbanken-tribunaux.be/nl/rechterlijke-orde/beheer-en-ondersteuning/college-van-hoven-en-rechtbanken/statistiek>.

¹³ Concerne uniquement les perceptions immédiates traitées par le tribunal étant donné que toutes les perceptions immédiates n'ont pas été encodées dans la base de données MaCH.

¹⁴ La taille de l'échantillon a une influence majeure sur le caractère significatif d'un test statistique. En effet, n'importe quel test peut virtuellement atteindre le seuil de signification pour peu que la taille de l'échantillon soit suffisamment grande (voir, Royall, 1986, pour détails).

Figure 1 : Ventilation des hommes et femmes ayant payé une perception immédiate (PI) ou ayant fait l'objet d'un jugement



3.2 Étude approfondie

Au total, nous avons étudié 223 dossiers sur place dans les tribunaux de police de Louvain et de Malines. Ces dossiers ont été sélectionnés de manière aléatoire parmi 23.725 dossiers de conducteurs ayant comparu devant le juge. Trois dossiers ont été exclus de l'échantillon car ils concernaient des accusés qui avaient été acquittés et qui n'avaient pas d'antécédents judiciaires. En d'autres termes, ces dossiers ne concernaient pas des cas de récidive au volant.

3.2.1 Faits et sanctions pour lesquels les accusés étaient poursuivis

Les données reprises dans ce paragraphe concernent les chefs d'accusation de 220 accusés. Ces faits n'ont aucun lien avec les antécédents judiciaires des récidivistes ; cette dernière question sera abordée plus tard, au point 3.2.4.

Les 220 accusés étaient poursuivis pour 388 faits. Le nombre de faits reprochés à chaque accusé oscillait entre 1 et 11 et était en moyenne de 1,75 fait par personne¹⁵. La médiane était quant à elle de 1 fait. La majorité des conducteurs étaient jugés pour excès de vitesse, conduite sous influence de l'alcool et conduite sans permis de conduire. Il convient de remarquer que le nombre total de personnes arrêtées pour conduite sous influence (alcool ; autres substances influençant les aptitudes à la conduite ; état d'ivresse) est de 72 (18,6 %) et est donc comparable au nombre de conducteurs arrêtés pour excès de vitesse. Le tableau 1 ci-dessous donne un aperçu du nombre d'infractions commises pour chaque catégorie étudiée.

¹⁵ Les informations du casier judiciaire ne permettent pas de déterminer si ces infractions ont été commises simultanément (par exemple : conduite sous influence de l'alcool, en état d'ivresse ou dans un état similaire ; excès de vitesse et passage au rouge) ou si ces faits ont été commis sur une période de temps relativement courte et avaient été jugés au cours d'une même audience.

Tableau 1: Aperçu du nombre d'infractions par catégorie

Type d'infraction	Nombre (N)	Pourcentage (%)
Excès de vitesse (plus vite que la limite autorisée)	72	18,6
Conduite sous l'influence de l'alcool	37	9,5
Conduite sans permis de conduire/malgré une déchéance du droit de conduire ¹⁶	31	8,0
Conduite sans certificat de conformité (contrôle technique)	29	7,5
Conduite en état d'ivresse ou dans un état similaire	23	5,9
Conduite sans assurance	21	5,4
Délit de fuite sans blessure	16	4,1
Infraction d'arrêt et stationnement	16	4,1
Contrôle du véhicule ¹⁷	15	3,9
Conduite sous influence d'autres substances influençant l'aptitude à la conduite (ex. drogues)	12	3,1
Ne pas respecter un panneau « sens interdit »	11	2,8
Brûler un feu rouge	11	2,8
Conduite sans certificat d'immatriculation	9	2,3
Conduite sans ceinture de sécurité	9	2,3
Collision avec un obstacle prévisible	8	2,1
Conduite sans avoir passé les examens de réintégration	7	1,8
Utilisation du GSM au volant	6	1,5
Permis de conduire remis en retard (en cas de déchéance)	5	1,3
Non-respect des règles de priorités	4	1,0
Non-utilisation des feux clignotants	3	0,8
Conduite sans accompagnateur (pour conducteur avec permis provisoire)	3	0,8
Franchissement d'une ligne blanche continue	3	0,8
Autres infractions	37	9,5
Total	388	100,0

¹⁶ La déchéance du droit de conduire peut être prononcée dans trois cas de figure (<http://wegcode.be/wetteksten/secties/wetten/verkeerswet/463-t4hs6>) et implique l'interdiction pour une personne de conduire un véhicule. L'infraction pour « conduite malgré une déchéance » suppose donc qu'une personne a conduit un véhicule malgré le fait qu'elle n'y était pas autorisée.

¹⁷ Nous entendons par là, le fait d'être en mesure de contrôler efficacement le véhicule. Pour plus d'informations sur cette infraction, veuillez consulter la page : <http://www.wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/108-art8>.

Les informations contenues dans les dossiers ont également permis de déterminer la valeur de l'excès de vitesse la plus fréquente ainsi que la valeur du taux d'alcoolémie la plus souvent constatée. La médiane des infractions de vitesse était de 17 km/h au-dessus de la vitesse autorisée avec un excès minimum de 2 km/h et un excès maximum de 90 km/h. Il convient ici de souligner que la présence des petits excès de vitesse dans les dossiers sélectionnés est due au fait que le conducteur n'avait pas payé sa perception immédiate ou avait contesté son infraction. Concernant la conduite en état d'ivresse, la concentration moyenne d'alcool détectées par litre d'air alvéolaire expiré (AAE) était de 0,81 mg/l (1,86 ‰ par litre de sang) avec un minimum de 0,32 mg/l (0,74 ‰ par litre de sang) et un maximum de 1,47 mg/l (3,38 ‰ par litre de sang).

Dans 93 % des cas, l'accusé a été condamné par le juge de police. Dans 14 affaires, aucun jugement n'a été prononcé (p. ex. parce que l'identité du conducteur au moment des faits n'était pas claire) et dans deux affaires, l'accusé a été acquitté. À l'exception de ces personnes, tous les conducteurs ont été condamnés au paiement d'une amende financière. La médiane des amendes¹⁸ était de 50 euros (et la moyenne de 141 euros), avec un minimum de 10 euros et un maximum de 940 euros. Près de la moitié des condamnés (44,6 %) se sont également vu imposer une déchéance du droit de conduire pour une durée oscillant entre 8 et 900 jours. La médiane et la moyenne des déchéances étaient respectivement de 45 jours et 97 jours. Au total, le juge a également imposé 38 examens de réhabilitation médicaux et psychologiques ainsi que 12 examens théorie/pratique.¹⁹

3.2.2 Caractéristiques de l'ensemble des condamnés

Les données détaillées ci-dessous concernent 204 condamnés apparaissant dans les dossiers sélectionnés, avec et sans antécédents. Les caractéristiques de ces condamnés ont été établies sur la base des informations consignées dans le bulletin d'informations des conducteurs concernés. Ces informations ont trait au pays d'origine, à la date de naissance, au sexe, à la nationalité, à la profession, au statut relationnel et au fait d'avoir ou non des enfants.

La majorité des 204 condamnés sont des conducteurs de sexe masculin (77,9 %), sont nés en Belgique (77,5%) et possèdent la nationalité belge (83,3%). L'âge moyen de ces conducteurs est de 39 ans, le condamné le plus jeune étant âgé de 18 ans et le plus vieux de 77 ans. Quarante-sept conducteurs (environ 36 %) avaient un ou plusieurs enfant(s). Les figures 2 à 5 illustrent la ventilation des conducteurs condamnés en fonction de leur pays d'origine et de leur nationalité.

¹⁸ Nous avons volontairement décidé de ne pas tenir compte des décimales des contraventions imposées dans notre codification afin de pouvoir comparer le montant de ces contraventions sur plusieurs années.

¹⁹ Le nombre de déchéances du droit de conduire et d'examens de réhabilitation va continuer à augmenter en raison de l'application de la loi du 11 mars 2014.

Figure 2 : Répartition des condamnés en fonction de leur pays d'origine

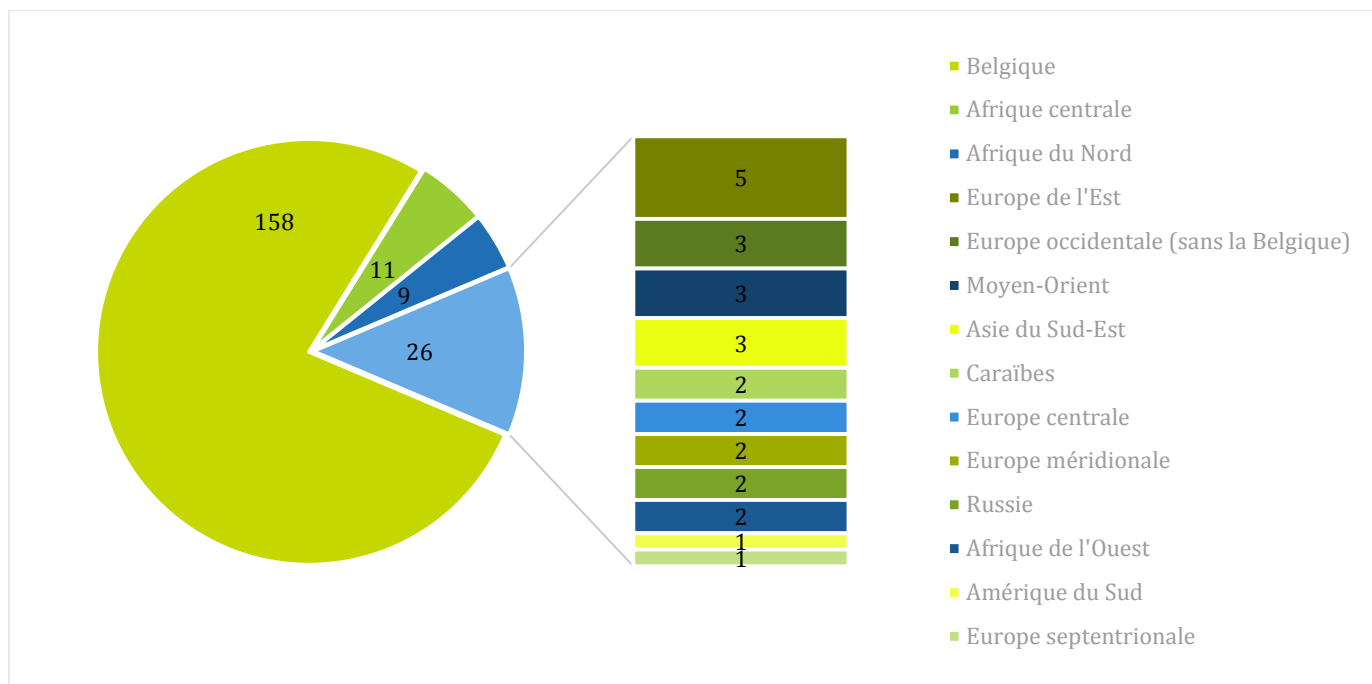


Figure 3 : Répartition des condamnés en fonction de leur nationalité

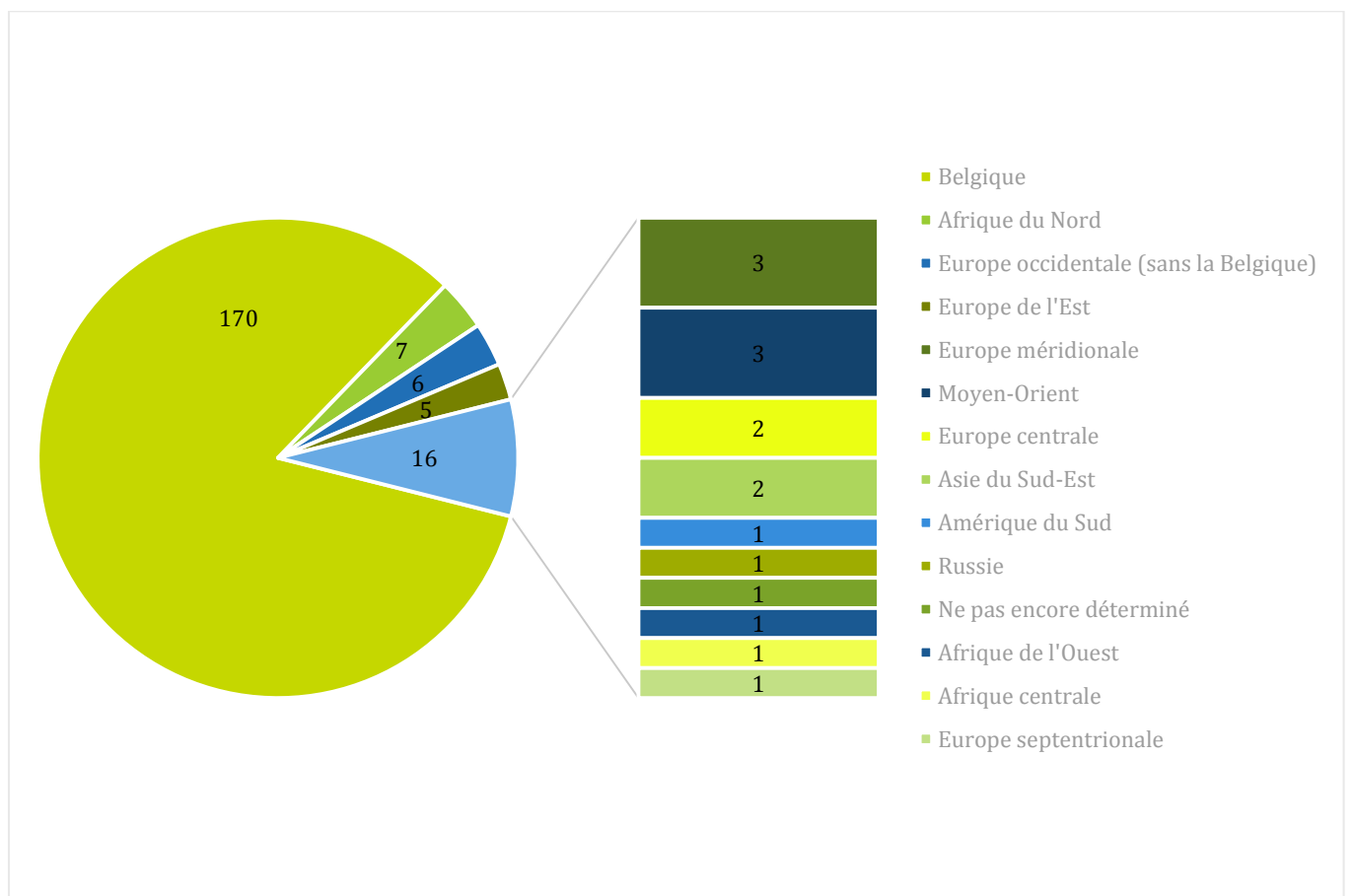


Figure 4 : Répartition des condamnés en fonction de leur sexe et de leur catégorie d'âge par pays d'origine

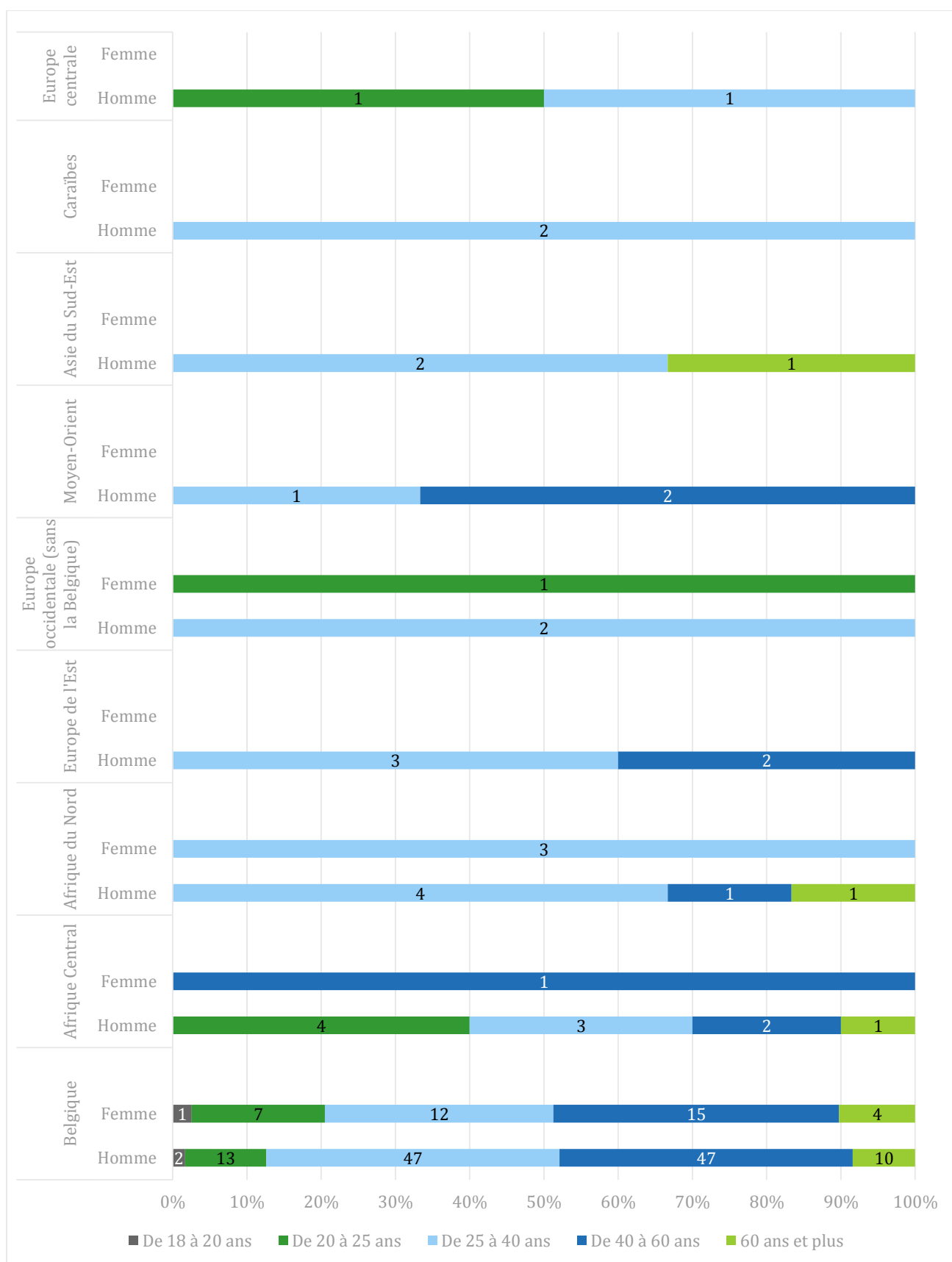
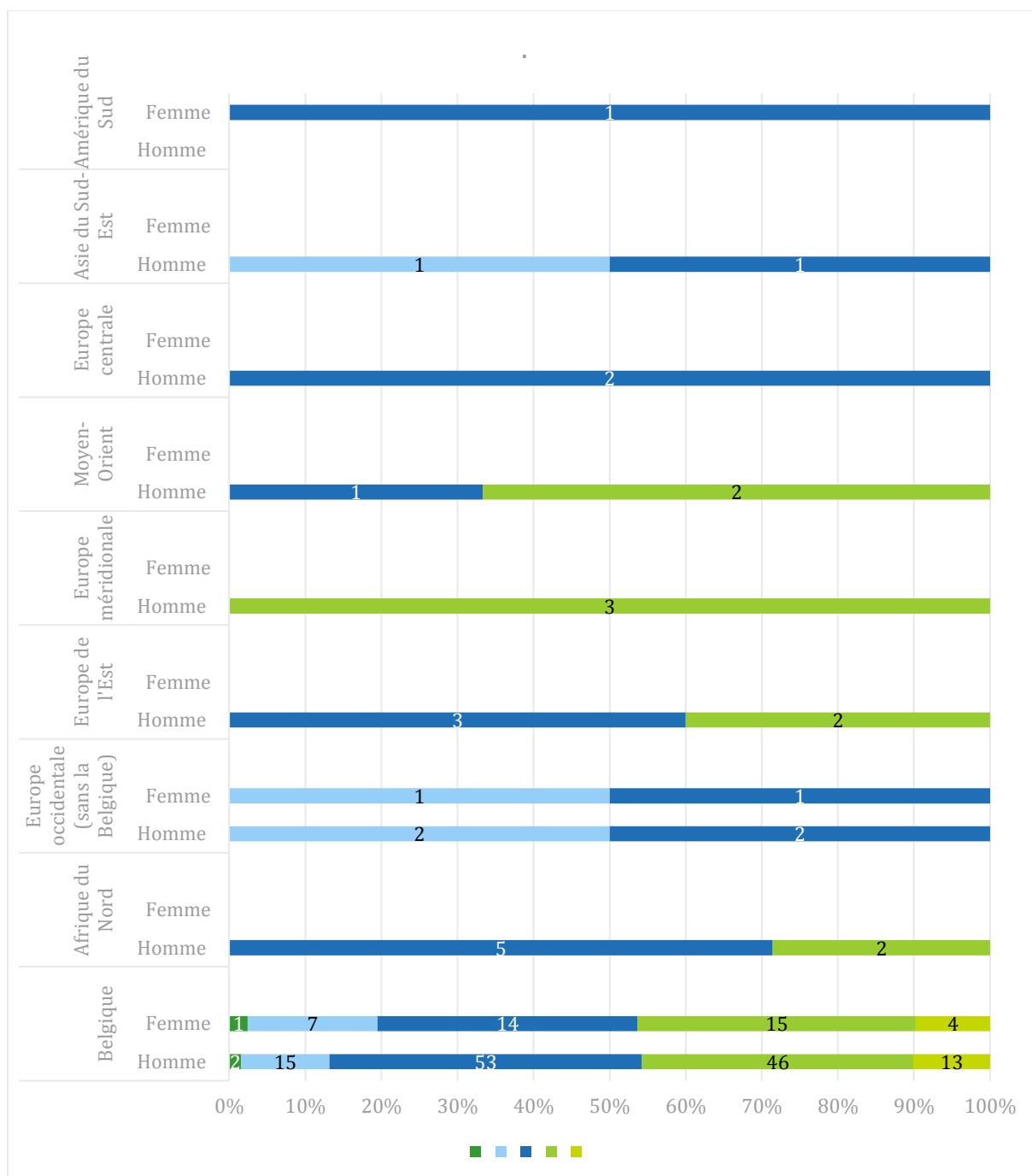
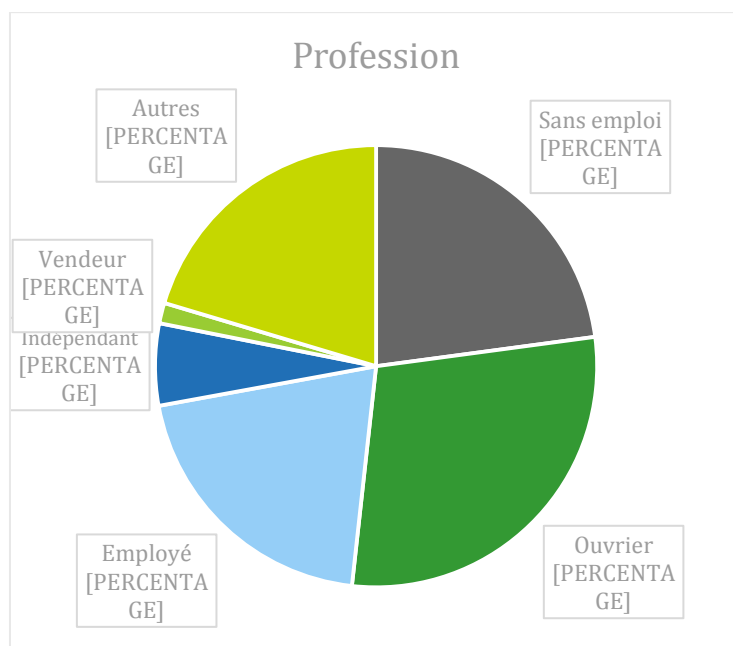


Figure 5 : Répartition des condamnés en fonction de leur sexe et de leur catégorie d'âge par nationalité



La figure 6 représente la répartition des condamnés en fonction de leur profession. La majorité des condamnés sont des ouvriers. Viennent ensuite les personnes sans emploi²⁰ et les employés. Il est intéressant de constater les inégalités en matière de sexe et de profession des conducteurs. Le pourcentage d'hommes sans emploi (23,9 %) est plus élevé que celui des femmes (17,8 %). Les données laissent penser que les hommes sont plus souvent ouvriers que les femmes (respectivement 30,8 % et 20,0 %) et que les femmes sont plus souvent employées que les hommes (respectivement 33,3 % et 18,2 %). La moitié des condamnés n'étaient pas mariés au moment des faits (48,0 %) ; 32 % étaient mariés ; 19,0 % étaient divorcés et le pourcent restant étaient veuf ou veuve. Un aperçu de toutes les caractéristiques, condamnés et récidivistes confondus, est repris à la fin de cette rubrique consacrée aux résultats. Les données des deux groupes ont à cet effet été rassemblées en vue de permettre leur comparaison. Ces caractéristiques sont uniquement reprises dans les tableaux afin d'éviter de les répéter dans le détail des résultats.

Figure 6 : Répartition des professions exercées par les condamnés des dossiers étudiés



3.2.3 Condamnés sans antécédents

Septante-deux personnes (35 %) avaient fait l'objet d'une condamnation dans le dossier étudié, mais n'avaient jamais été condamnées auparavant. Il s'agit en d'autres termes de *first offenders* (auteurs d'une première infraction). Néanmoins, étant donné que ces personnes apparaissaient au moins deux fois dans la base de données MaCH pendant la période préalablement déterminée, elles sont en principe susceptibles d'être considérées comme récidivistes. Conscients des limites inhérentes de nos recherches, nous avons décidé par mesure de sécurité de ne pas inclure ces 72 dossiers dans nos analyses étant donnée notre incapacité à affirmer s'il s'agissait réellement de cas de récidive.

La plupart de ces 72 conducteurs étaient des hommes (N = 50 ; 69 %) ; sont âgés en moyenne de 37 ans (range : 18-77) ; sont nés en Belgique (N = 56 ; 78%) et possèdent la nationalité belge (N = 58 ; 81 %). De plus, ces conducteurs étaient majoritairement des employés (N = 21 ; 30 %) et n'étaient pas mariés (N = 34 ; 49 %) ²¹. Trente-deux personnes (43 %) avaient au moins un enfant.

²⁰ Ce terme a été repris tel quel du bulletin d'informations, mais n'inclut, par exemple, pas les étudiants, les pensionnés ou les personnes handicapées (qui étaient tous repris dans la catégorie « autres »).

²¹ L'analyse des bulletins d'informations ne nous a permis d'identifier la profession et le statut relationnel que de 70 personnes. Les pourcentages mentionnés concernent donc uniquement ces 70 individus.

3.2.4 Caractéristiques des récidivistes

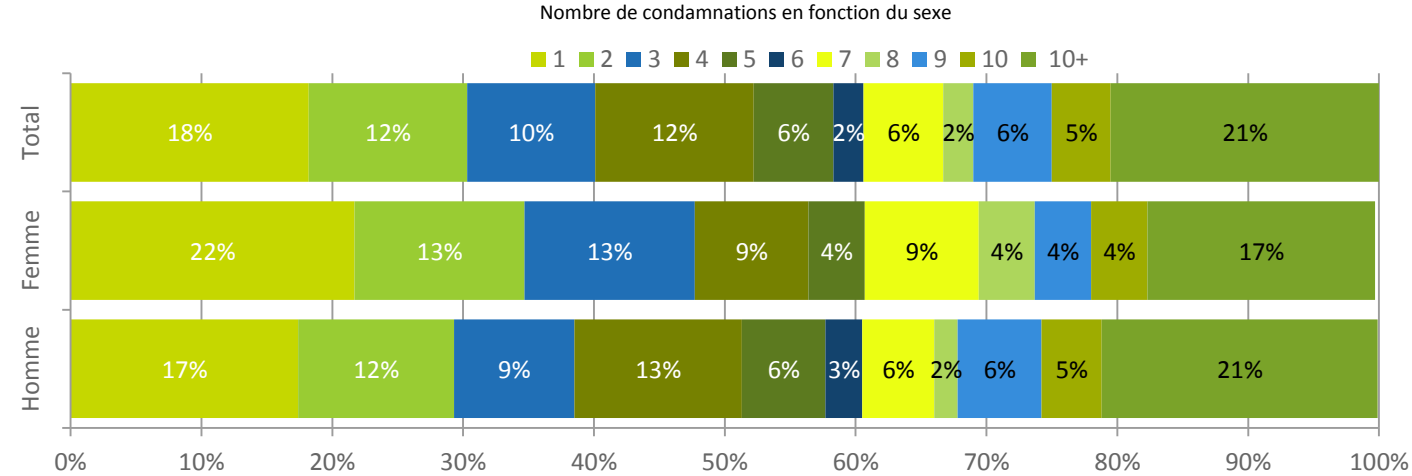
Les données détaillées ci-dessous concernent 132 (82,6% hommes) personnes pour lesquelles nous avons pu établir avec certitude qu'il s'agissait de récidivistes au volant. Avant de dresser le portrait de ces conducteurs, nous avons examiné leurs condamnations antérieures sur la base de leur casier judiciaire.

Antécédents judiciaires. Le nombre de condamnations antérieures sur les casiers judiciaires des récidivistes oscillait entre 1 et 44, avec une moyenne de 7 antécédents par conducteur. La médiane de la fréquence de récidive (c.-à-d. le nombre de récidive(s) par conducteur) était quant à elle d'une condamnation antérieure. Le laps de temps écoulé entre la première condamnation consignée dans le casier judiciaire et le jugement étudié dans le cadre de cette étude était en moyenne de 8,7 ans et variait entre 0 et 35 ans. Au total, les conducteurs ont été condamnés pour 1550 infractions (en moyenne 1,7 infraction par condamnation). Parmi ces infractions, 1251 (80,7 %) était liées à des faits de roulage et 299 étaient liées à d'autres comportements répréhensibles. La figure 7 illustre la répartition des condamnations antérieures en fonction des sanctions imposées.

Tableau 2 : Décision de justice + 10 premières condamnations antérieures réparties en fonction de leur nature (infraction routière ou non)

Décision de l'affaire en cours			Condamnations antérieures											
			1-3		3-5		5-7		7-9		9-11		Total	
	Total (N + %)	Avec sursis partiel ou complet	Routière	Non routière	Routière	Non routière	Routière	Non routière	Routière	Non routière	Routière	Non routière	Routière	Non routière
Amende	104 (51,0)	53 (51,0)	199 (99,0)	6 (16,7)	136 (95,8)	7 (25,9)	85 (96,6)	8 (29,6)	78 (97,5)	3 (20,0)	59 (98,3)	2 (16,7)	557 (97,5)	26 (22,2)
Amende + déchéance	91 (44,6)	15 (16,5)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amende + peine de prison	2 (1,0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amende + travaux d'intérêt général	2 (1,0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déchéance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Peine de prison	0	0	1 (0,5)	23 (63,9)	3 (2,1)	17 (63,0)	2 (2,3)	17 (63,0)	1 (1,3)	11 (73,3)	1 (1,7)	8 (66,7)	8 (1,4)	76 (65,0)
Suspension probatoire	0	0	0	0	0	0	0	1 (3,7)	0	0	0	0	0	1 (0,9)
Travaux d'intérêt général	1 (0,5)	0	0	2 (5,6)	1 (0,7)	2 (7,4)	0	1 (3,7)	0	1 (6,7)	0	0	1 (0,2)	6 (5,1)
Autre	4 (2,0)	0	1 (0,5)	3 (8,3)	0	0	0	0	1 (1,3)	0	0	2 (16,7)	2 (0,4)	5 (4,3)
Total	204	68	201	36	142	27	88	27	80	15	60	12	571	117
Remarque : les condamnations antérieures ne reprennent que la sanction principale et pas les combinaisons de peines. Les condamnations antérieures concernent uniquement les récidivistes, tandis que les données relatives à la « décision de l'affaire en cours » concernent tous les condamnés indépendamment du fait qu'ils soient récidivistes ou non.														

Figure 7 : Rapport entre le nombre de condamnations et le sexe du conducteur



Nous constatons dans le tableau 2 que dans 95 % des dossiers étudiés la sanction imposée consistait en une amende ou une amende assortie d'une déchéance du droit de conduire. Les quatre autres sanctions consistaient dans le cas présent en mesures probatoires contraignant les condamnés à suivre un cours de sensibilisation. Eu égard aux condamnations antérieures, il est intéressant de noter que la majorité des récidivistes (98 %) se sont vu imposer le paiement d'une amende comme sanction principale.

Les résultats démontrent par ailleurs, d'une part, que plus de 50 % des femmes ont été condamnées moins de 5 fois avant l'étude et, d'autre part, que 20 % des conducteurs, hommes et femmes confondus, ont fait l'objet de plus de 10 condamnations antérieures (26 % des hommes ont été condamnés 10 ou plus).

Les figures 8 et 9 représentent les faits les plus fréquents pour lesquels les récidivistes ont été condamnés (les infractions routières sur la figure 8 et non-routières sur la figure 9). Il convient également de souligner que, entendue dans son sens général (alcool ; autres substances qui influencent les aptitudes à la conduite ; conduite en état d'ivresse ou dans un état analogue), la conduite sous influence constitue le deuxième type d'infractions le plus récurrent (N = 121 ; 9,7 %).

Figure 8 : Nombre d'infractions routières sur la base des condamnations antérieures

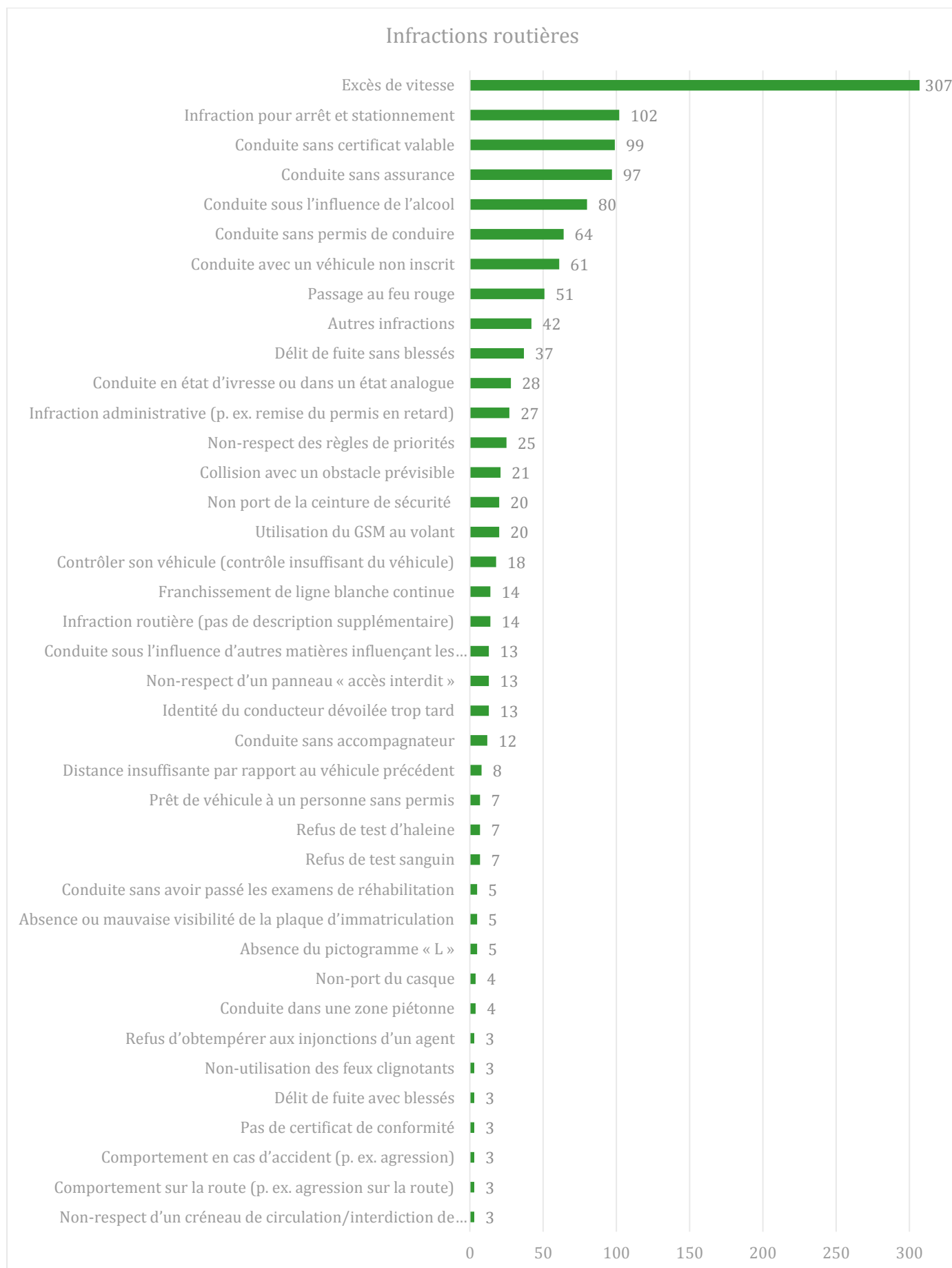
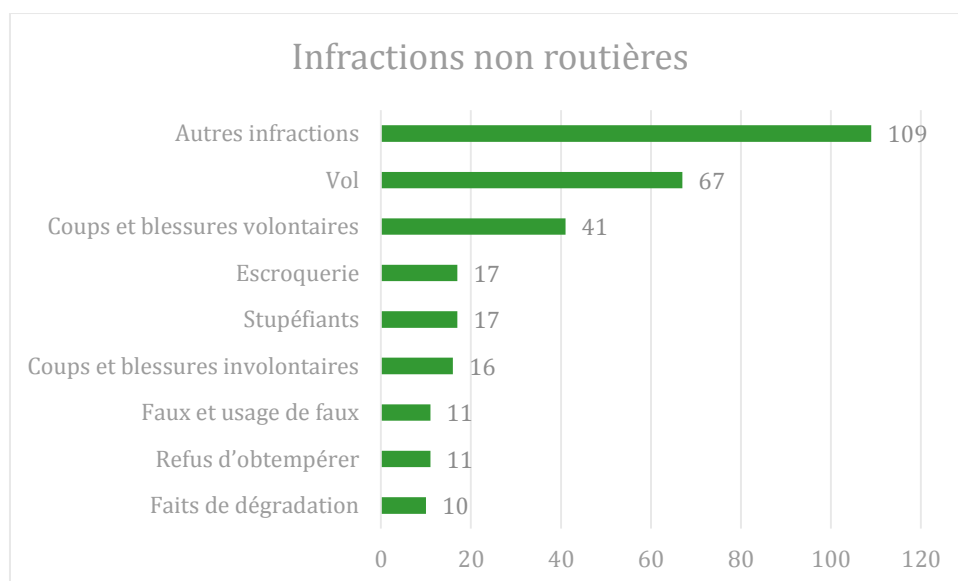


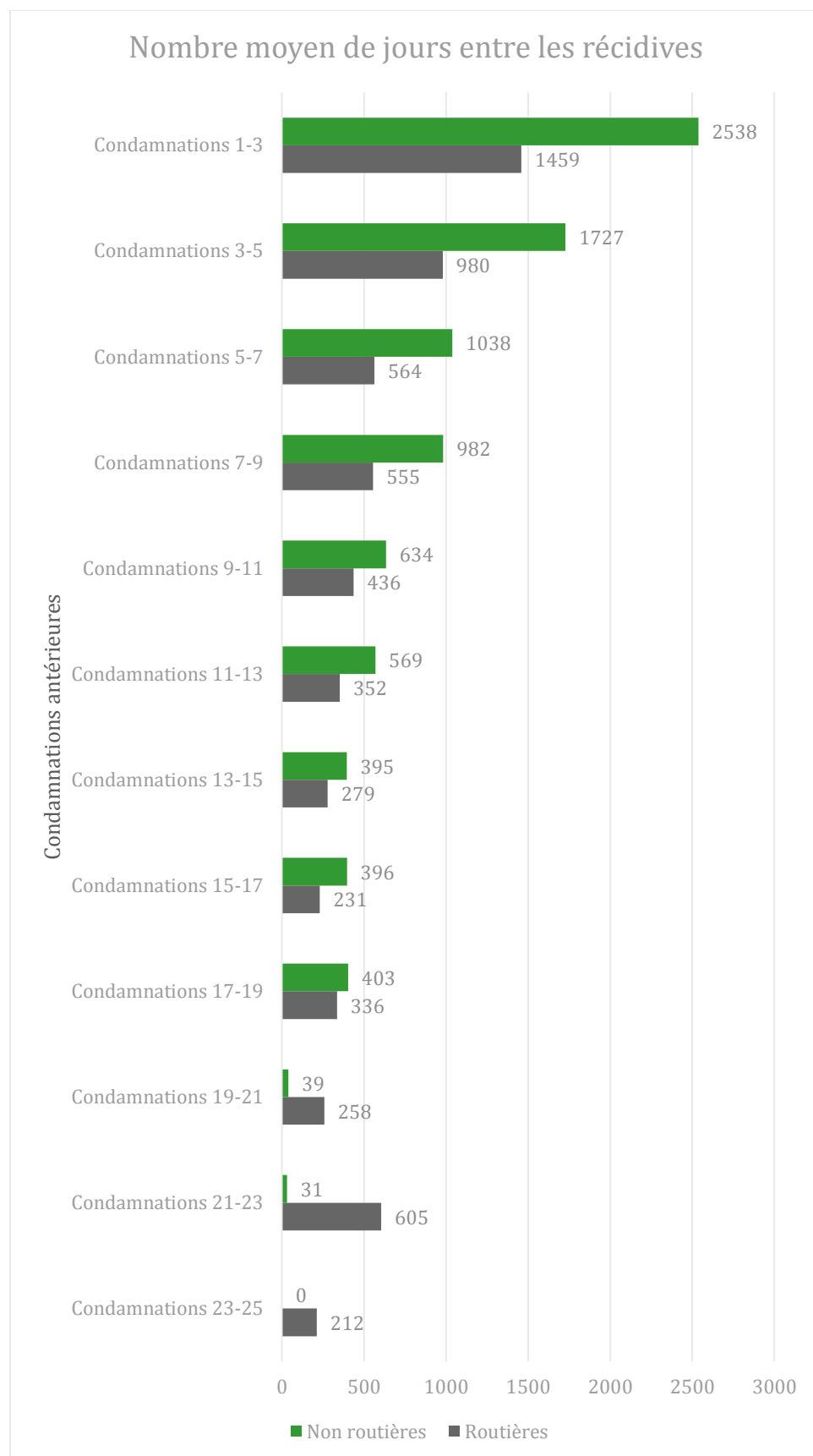
Figure 9 : Nombre d'infractions non routières

En moyenne, les récidivistes étaient âgés d'environ 31 ans au moment de leur première condamnation, (gamme de résultats : 15²²-50 ans). En règle générale, nous avons observé que la vitesse de récidive (laps de temps écoulé entre la première condamnation et la/les condamnation(s) ultérieure(s)) diminuait avec le nombre de condamnations, ce qui signifie que plus le nombre de condamnations antérieures est important plus ces condamnations se suivent de près (figure 10). Le nombre d'antécédents repris dans la figure 10 est limité à 25 étant donné que seuls cinq conducteurs avaient déjà été condamnés plus de 25 fois. La vitesse de récidive était généralement moindre pour les faits qui n'étaient pas liés à la circulation routière que pour les infractions routières. Il faut cependant garder à l'esprit que le nombre de condamnations pour des infractions non-routières était moins élevé que le nombre de condamnations pour infractions routières.

Le profil des récidivistes est similaire à celui des condamnés, ce qui n'a rien d'étonnant étant donné qu'il s'agit en grande partie du même groupe de personnes. La majorité de ces récidivistes sont : nés en Belgique (77,3 %) ; de nationalité belge (84,1 %) ; de sexe masculin (82,6 %) et sont en moyenne âgés de 39 ans. Près de la moitié de ces conducteurs n'étaient pas mariés au moment des faits (47,7%). Une proportion non négligeable d'entre eux étaient ouvriers (29,8 %) et 32,6 % avaient au moins un enfant. Pour plus de détails sur le profil des récidivistes, nous vous renvoyons vers les tableaux 4 à 10 inclus.

²² Condamnation par un juge de la jeunesse.

Figure 10 : Nombre moyen de jours entre les différentes condamnations



Profil sociodémographique des récidivistes. La majorité des récidivistes sont : nés en Belgique (77,3 %) ; de nationalité belge (84,1 %) ; de sexe masculin (82,6 %) ; âgés en moyenne de 39 ans. Près de la moitié (47,7 %) d'entre eux n'étaient pas mariés. Une proportion non négligeable d'entre eux étaient ouvriers (29,8 %). Deux tiers environ (67,4 %) de ces conducteurs n'avaient pas d'enfants. Les tableaux ci-dessous s'attachent à comparer le profil des récidivistes à ceux de l'ensemble des condamnés et des condamnés sans antécédents judiciaires.

3.2.5 Comparaison des profils de tous les condamnés, des condamnés sans antécédents judiciaires et des récidivistes

Les sept tableaux suivants rassemblent les informations relatives aux profils des condamnés, des condamnés sans antécédents judiciaires et des récidivistes. Cela nous a permis de comparer ces profils entre eux et d'identifier le cas échéant les éventuelles différences statistiques. Nous avons ensuite mis ces tendances et/ou différences en exergue en légende des différents tableaux.

Tableau 4 : Sexe des conducteurs (trois catégories)

Caractéristique	Nombre total	Nombre d'hommes (%)	Nombre de femmes (%)
Condamnés	204	159 (77,9)	45 (22,1)
Condamnés sans antécédents judiciaires	72	50 (69,4)	22 (30,6)
Récidivistes	132	109 (82,6)	23 (17,4)

Le nombre d'hommes est plus élevé que le nombre de femmes et ceci se vérifie tant pour les conducteurs avec antécédents judiciaires que pour ceux sans. Ces résultats ressortent d'une comparaison réalisée sur la base d'un test Z : $\chi^2(1, N = 204) = 4.67, p = .03$, *Cramer's V* = .15.

Tableau 5 : Pays d'origine des conducteurs (trois catégories)

Caractéristique	Condamnés		Condamnés sans antécédents judiciaires		Récidivistes	
	Nombre (N)	Pourcentage (%)	Nombre (N)	Pourcentage (%)	Nombre (N)	Pourcentage (%)
Belgique	158	77,5	56	77,8	102	77,3
Afrique centrale	11	5,4	4	5,6	7	5,3
Afrique du Nord	9	4,4	0	0,0	9	6,8
Europe de l'Est	5	2,5	3	4,2	2	1,5
Europe occidentale (sans la Belgique)	3	1,5	2	2,8	1	0,8
Moyen-Orient	3	1,5	3	4,2	0	0,0
Asie du Sud-Est	3	1,5	0	0,0	3	2,3
Caraïbes	2	1,0	0	0,0	2	1,5
Europe centrale	2	1,0	0	0,0	2	1,5
Europe méridionale	2	1,0	1	1,4	1	0,8
Russie	2	1,0	1	1,4	1	0,8
Afrique de l'Ouest	2	1,0	1	1,4	1	0,8
Amérique du Sud	1	0,5	1	1,4	0	0,0
Europe septentrionale	1	0,5	0	0,0	1	0,8
Total	204	100,0	72	100,0	132	100,0

Le nombre de conducteurs nés en Belgique est étonnamment élevé par rapport au nombre d'allochtones. Les conducteurs originaires d'Afrique du Nord, d'Asie du Sud-Est, des Caraïbes, d'Europe centrale et d'Europe septentrionale ont tous été condamnés par un juge de police et avaient déjà tous un casier judiciaire. Il convient à cet égard de souligner la possibilité que les données ne soient pas représentatives en raison du nombre peu élevé de dossiers concernant des conducteurs originaires d'autres pays que la Belgique. Cette dernière observation vaut également pour les données relatives à la nationalité des conducteurs.

Tableau 6 : Nationalité de tous les conducteurs

Caractéristique	Condamnés		Condamnés sans antécédents judiciaires		Récidivistes	
	Nombre (N)	Pourcentage (%)	Nombre (N)	Pourcentage (%)	Nombre (N)	Pourcentage (%)
Belgique	170	83,3	58	80,6	112	84,8
Afrique centrale	1	0,5	0	0,0	1	0,8
Afrique du Nord	7	3,4	0	0,0	7	5,3
Europe de l'Est	5	2,5	3	4,2	2	1,5
Europe occidentale (sans la Belgique)	6	2,9	2	2,8	4	3,0
Moyen-Orient	3	1,5	3	4,2	0	0,0
Asie du Sud-Est	2	1,0	1	1,4	1	0,8
Caraïbes	1	0,5	0	0,0	1	0,8
Europe centrale	2	1,0	0	0,0	2	1,5
Europe méridionale	3	1,5	2	2,8	1	0,8
Russie	1	0,5	1	1,4	0	0,0
Afrique de l'Ouest	1	0,5	1	1,4	0	0,0
Amérique du Sud	1	0,5	1	1,4	0	0,0
Europe septentrionale	1	0,5	0	0,0	1	0,8
Total	204	100,0	72	100,0	132	100

Tableau 7 : Âge des conducteurs (trois catégories)

Caractéristique	Condamnés	Condamnés sans antécédents judiciaires	Récidivistes
Âge minimum	18,0	18,0	19,0
Âge maximum	77,0	77,0	70,0
Âge moyen	38,5	37,2	39,2

Les âges minimum et maximum, et par conséquent l'âge moyen, des différentes catégories sont à peu près similaires. L'âge moyen des condamnés ne divergeait pas d'une catégorie à l'autre : $F(1, 202) = 1.09, p = ns, \eta_p^2 = .01$.

Tableau 8 : Nombre de conducteurs ayant des enfants

Caractéristique	Condamnés	Condamnés sans antécédents judiciaires	Récidivistes
Nombre de conducteurs ayant des enfants (%)	74 (36,3%)	31 (43,1%)	43 (32,6%)

Nous n'observons pas de différence significative quant à la proportion de conducteurs ayant des enfants entre les groupes : $\chi^2(1, N = 204) = 2.21, p = ns, Cramer's V = .10$.

Tableau 9 : Profession des conducteurs (trois catégories)

Caractéristique	Condamnés		Condamnés sans antécédents judiciaires		Récidivistes	
	Nombre (N)	Pourcentage (%)	Nombre (N)	Pourcentage (%)	Nombre (N)	Pourcentage (%)
Sans emploi	46	22,9	18	25,7	28	21,4
Ouvrier/ouvrière	58	28,9	19	27,1	39	29,8
Employé(e)	41	20,4	21	30,0	20	15,3
Indépendant(e)	12	6,0	2	2,9	10	7,6
Vendeur/vendeuse	3	1,5	0	0,0	3	2,3
Autres	41	20,4	10	14,3	31	23,7
Total	201	100,0	70	100,0	131	100,0
<i>Remarque</i> : Les pourcentages ont été calculé sur la base du nombre de conducteurs dont la profession était connue (201 individus au total).						

Une comparaison réalisée sur la base d'un test Z démontre que la proportion d'employés sans casier judiciaire était ostensiblement plus élevée que le nombre d'employés déjà condamnés ($p < .05$). Nous n'avons relevé aucune autre différence significative entre les groupes étudiés.

Tableau 10 : Situation relationnelle des conducteurs (trois catégories)

Caractéristique	Condamnés		Condamnés sans antécédents judiciaires		Récidivistes	
	Nombre (N)	Pourcentage (%)	Nombre (N)	Pourcentage (%)	Nombre (N)	Pourcentage (%)
Célibataire	96	48,0	34	48,6	62	47,7
Marié(e)	64	32,0	24	34,3	40	30,8
Divorcé(e)	38	19,0	12	17,1	26	20,0
Veuf/veuve	2	1,0	0	0,0	2	1,5
Total	200	100,0	70	100,0	130	100,0
<i>Remarque : Les pourcentages ont été calculé sur la base du nombre de conducteurs dont la situation relationnelle était connue (200 individus au total).</i>						

Nous n'avons observé aucune différence significative entre les groupes. Les données semblent toutefois indiquer qu'il y a davantage de personnes mariées sans antécédents judiciaire qu'avec des antécédents judiciaire.

4 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

4.1 Conclusions

Ce rapport de recherche constitue la deuxième étude réalisée en Belgique à partir des données disponibles sur les récidivistes au volant. Pour établir le profil de ce groupe de conducteurs nous nous sommes basés à la fois sur les données générales issues de la base MaCH et sur l'étude approfondie de 220 dossiers. Bien que ce rapport fournisse des premiers chiffres sur cette catégorie de contrevenants au code de la route, les résultats présentés dans ce rapport doivent davantage être perçus comme le point de départ de la recherche sur les récidivistes au volant en Belgique que comme une finalité. Cette étude avait pour objectif d'explorer le potentiel de la base de données MaCH et des dossiers judiciaires dans l'identification des caractéristiques des récidivistes au volant. Elle constitue en ce sens un premier pas dans l'accomplissement de la dernière recommandation de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière visant à « réaliser une étude sur les caractéristiques des contrevenants à risque » (EGSR, 2007).

L'analyse des dossiers révèle que les récidivistes au volant sont majoritairement des hommes (82,6 %), qu'ils sont souvent nés en Belgique (77,3 %) et de nationalité belge (84,8 %). Ces conducteurs sont en outre âgés en moyenne de 39 ans, sont souvent célibataires (47,7 %) et la plupart du temps ouvriers (29,8 %). Ces caractéristiques s'inscrivent dans la lignée des profils récidivistes retrouvés dans la littérature internationale : principalement des hommes (blancs) ; environ 40 ans ; souvent célibataires ; la plupart du temps sans enfants ; ouvriers (C'De Baca, Miller, & Lapham, 2001 ; Møller, Hausteijn, & Prato, 2015 ; Nochajski & Stasiewicz, 2006 ; Streff, Spradlin, & Eby, 2001). En moyenne, les récidivistes de notre échantillon avaient fait l'objet de sept condamnations antérieures et avaient été jugés en moyenne pour 1,7 infraction par condamnation. Le rapport du nombre de condamnations entre hommes et femmes est également surprenant. En effet, presque la moitié des femmes (48 %) ont été condamnées moins de 4 fois avant la présente étude (pour 38 % d'hommes) et 21 % des conducteurs, hommes et femmes confondus, ont fait l'objet de plus de 10 condamnations antérieures (26 % des hommes ayant été condamnés 10 fois ou plus). Il semble, par ailleurs, que la vitesse de récidive augmente avec le nombre de condamnations. En d'autres termes, plus il y a de condamnations antérieures, plus celles-ci se suivent de près. Ces condamnations antérieures avaient notamment trait à des infractions routières, la majorité d'entre elles étant liées à des excès de vitesse (24,5 %) et des faits de conduite sous influence (alcool ; autres substances influençant les aptitudes à la conduite ; conduite en état d'ivresse) (9,7 %).

Les dossiers étudiés ont en outre révélé que les excès de vitesse et la conduite sous influence étaient les chefs d'accusation les plus fréquents. Cela démontre clairement que la vitesse excessive et la conduite sous influence demeurent des faits réguliers chez les poursuivis. Avec l'absence du port de la ceinture, ces deux infractions représentent les 3 principales causes d'accidents mortels sur les routes belges (Scheers, 2012). L'élargissement de la définition du concept de récidive constituent une mesure importante dans la campagne de dissuasion et de sensibilisation à ce genre de comportement dangereux au volant. Toutefois, nous remarquons qu'il subsiste encore une grande marge d'amélioration potentielles en matière de prévention quant à ce genre de comportements dans le futur.

Bien que les résultats de cette étude permettent de se faire une première idée du profil des récidivistes au volant, nous devons concéder un certain nombre de limitations, principalement dans les possibilités d'exploitation de la base de données utilisée. Nous avons retenu ce système car il est utilisé par l'ensemble des parquets belges et permet également de savoir si un contrevenant est oui ou non un récidiviste. En cas de récidive, le dossier devait néanmoins être sélectionné manuellement dans la base de données et il était par ailleurs impossible de générer des listes de récidivistes à partir de la base MaCH. Ces limitations suggèrent que l'amélioration du système d'exploitation de la base de données MaCH pourrait utilement servir un besoin majeur en terme de recherche scientifique.

La deuxième limitation majeure rencontrée dans le cadre de cette étude a trait au caractère représentatif des informations officielles consignées dans la base de données MaCH vis-à-vis de l'ensemble des récidivistes au volant. Étant donné la faible probabilité de se faire prendre, nous sommes en effet conscients du fait que tous les conducteurs à risque qui se mettent en infraction à de multiples reprises (sans se faire prendre) au volant n'apparaissent pas dans la base de données. Nous n'avons cependant pas de raison valable de croire que la base données MaCH renvoie une image fondamentalement disproportionnée de la population. L'utilisation de telles données officielles reste, par ailleurs, la méthode

la plus adéquate pour effectuer une étude relativement rapide sur la question de la récidive (Nochajski & Stasiewicz, 2006).

Enfin, les données fournies par les deux tribunaux de police flamands sont insuffisantes pour tirer des conclusions sur l'ensemble des récidivistes au volant de Flandre et, plus largement, de Belgique. Nos recherches se limitaient à l'arrondissement dans lequel elles étaient effectuées. Cela implique que les personnes qui avaient, par exemple, été condamnées à Louvain et ensuite à Malines n'apparaissaient pas dans notre jeu de données, rendant par conséquent notre sélection incomplète.

En dépit de ces limitations, nous avons tout de même analysé 132 dossiers de récidive et pu en dégager un profil de récidiviste au volant qui est cohérent avec les profils généralement retrouvés dans la littérature internationale en la matière.

4.2 Recommandations

L'étude de la récidive répond à quatre objectifs principaux (Wartna, 2009), ce rapport se concentrant sur le premier d'entre eux, à savoir « l'utilisation de la récidive comme variable dans l'établissement du profil des contrevenants ». Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, le « profil » établi s'est heurté à plusieurs limitations découlant de l'utilisation de la base de données sélectionnée. Cette dernière devrait faciliter davantage l'identification des cas de récidives entre les différents tribunaux de police. À l'heure actuelle, pour identifier un récidiviste, il est nécessaire d'effectuer une recherche manuelle dans la base de données afin de savoir si la personne concernée a déjà été condamnée et, le cas échéant, pour quels faits. La base de données MaCH permet également (la plupart du temps) de consulter la décision rendue lors du procès précédent afin de savoir si l'accusé a été condamné ou non. Il s'est malheureusement avéré impossible de générer des listes de récidivistes à partir de la base de données. Conformément à la recommandation de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière (CFSR) visant à « réaliser étude sur les caractéristiques des groupes de contrevenants à risque » (SGVV, 2007), nous recommandons donc que la base de données soit adaptée afin d'être rendue plus propice aux recherches de nature scientifique.

Aussi recommandons-nous dans le cadre de la présente étude de rendre possible l'élaboration de listes de récidivistes au volant à partir de la base MaCH. Ces listes doivent pouvoir être générées à l'échelle nationale – tout arrondissement confondu - de telle sorte que les recherches ne se limitent plus à un arrondissement en particulier. Il devrait en outre être possible d'afficher la nature du jugement (information de base : condamnation ou non) lors de l'élaboration de telles listes. Cela permettrait aux auteurs de recherches ultérieures de ne sélectionner que les dossiers dans lesquels l'accusé a été condamné et de savoir dès le début de l'enquête si les conducteurs sont ou non des récidivistes. Un autre aspect essentiel est bien évidemment de mettre à jour régulièrement les données. Force est, en effet, de constater que les données de 2013 à 2016 ne sont pas à jour en raison du retard accumulé dans l'enregistrement des rapports de condamnation dans le Registre central des peines. En attendant que les données soient mises à jour, nous recommandons aux auteurs des études complémentaires sur la récidive d'utiliser une seule méthodologie similaire à celle utilisée pour cette étude. L'outil de recherche spécifique développé aux fins de cette étude a en effet été installé dans bases de données MaCH de tous les tribunaux de Belgique afin de leur permettre d'effectuer des recherches. Cette fonction permet d'analyser les données des années précédentes et/ou d'autres parquets. La recherche sur la récidive doit impérativement être approfondie afin de collecter et d'analyser d'autres informations issues d'autres tribunaux de police. Les futures études devront ce faisant tenir compte des limitations de la fonction de recherche.

Le deuxième objectif de la recherche sur la récidive concerne « l'étude du parcours criminel des contrevenants ». Dans cette étude, nous avons abordé les condamnations antérieures des récidivistes au volant sous un angle descriptif. Une analyse plus détaillée des casiers judiciaires de ce groupe de conducteurs permettrait d'en apprendre davantage sur le parcours criminel des récidivistes au volant. Il serait ainsi envisageable d'étudier les sanctions imposées en fonction des infractions et, plus important encore, de savoir si des sanctions bien déterminées ont empêché les conducteurs de commettre de nouvelles infractions. En d'autres termes, il est envisageable de mener une étude sur le parcours criminel des récidivistes en faisant attention aux facteurs protecteurs (qui empêchent les conducteurs de commettre de nouvelles infractions) et aux facteurs de risque (qui modifient peu, voire pas du tout, le comportement des contrevenants). Il serait également possible de se pencher sur la présence éventuelle de la théorie de *Stepping Stone* (qui stipule qu'une infraction relativement mineure mène à d'autres infractions plus graves) ou la différence de « parcours criminel » entre les récidivistes au volant ayant exclusivement été

condamnés pour des infractions routières et les récidivistes au volant ayant également commis des infractions non routières.

Les résultats de la recherche sur la récidive peuvent également servir à identifier les causes de la criminalité. Dans le contexte précis de la récidive au volant, les résultats sont étroitement liés aux risques subjectif et objectif de se faire prendre ainsi qu'à l'attitude des usagers de la route en Belgique.

La recherche sur la récidive peut par ailleurs servir à mesurer l'efficacité des différentes mesures comme ce fut le cas en Belgique dans le cadre de l'étude sur l'efficacité des cours d'amélioration de conduite (Driver Improvement) (Van Laar et al., 2003). L'Institut Vias renouvellera prochainement cette étude afin d'évaluer l'efficacité de telles formations en 2017.

Enfin, s'il est évident que la recherche sur la récidive en Belgique n'en est qu'à ses débuts, nous pouvons constater qu'elle fait l'objet d'une attention croissante (Robert, Pauwels, et al., 2015). Cette étude doit dès lors être perçue comme une première étape dans le cadre de la recherche sur la récidive au volant. Nous avons été en mesure d'identifier quelques caractéristiques sur la base d'un nombre limité de variables, mais il est nécessaire d'approfondir cette recherche afin de préciser le profil établi. Cette étude approfondie pourrait utiliser une méthodologie semblable à celle utilisée par l'INCC (Robert, Mine, et al., 2015), qui consiste à relever le nombre de récidivistes au volant ayant fait l'objet d'une/de nouvelle(s) condamnations sur une période de X années et les faits pour lesquels ils ont été condamnés. À l'instar de la théorie de *Stepping Stone*, ce rapport doit être vu comme la première étape d'une recherche plus détaillée sur le profil des récidivistes au volant permettant de mieux cibler ce groupe de conducteurs à risque et de déployer des mesures spécifiques pour protéger la société de leurs actions.

5 ANNEXE

5.1 Liste des variables codées

Item	Description	Type de variable
1	Arrondissement	Nominale
Chefs d'accusation		
2	Date des infractions	Nominale
3	Nombre de chefs d'accusation	Ordinale
4	Infraction 1	Nominale
5	Y a-t-il des circonstances aggravantes ?	Dichotomique
6	Circonstance aggravante 1 (p. ex. jeune conducteur, permis depuis moins de 2 ans)	Nominale
7	Infraction 2	Nominale
8	Y a-t-il des circonstances aggravantes ?	Dichotomique
9	Circonstance aggravante 2	Nominale
10	Infraction 3	Nominale
11	Y a-t-il des circonstances aggravantes ?	Dichotomique
12	Circonstance aggravante 3	Nominale
13	Infraction 4	Nominale
14	Y a-t-il des circonstances aggravantes ?	Dichotomique
15	Circonstance aggravante 4	Nominale
16	Infraction 5	Nominale
17	Y a-t-il des circonstances aggravantes ?	Dichotomique
18	Circonstance aggravante 5	Nominale
19	Plus de 5 infractions	Nominale
20	Y a-t-il des circonstances aggravantes ?	Dichotomique
21	Circonstance(s) aggravante(s) plus de 5 infractions	Nominale
22	Vitesse mesurée	Ordinale
23	Vitesse corrigée	Ordinale

24	Alcoolémie mesurée (en mg/l)	Ordinale
25	Alcoolémie corrigée	Ordinale
26	Conduite sous influence de drogues 1	Nominal
27	Quantité mesurée de drogues 1	Ordinale
28	Quantité corrigée de drogues 1	Ordinale
29	Conduite sous influence de drogues 2	Nominale
30	Quantité mesurée de drogues 2	Ordinale
31	Quantité corrigée de drogues 2	Ordinale
Lieu des infractions et décision du tribunal		
32	Code postal de la commune où les faits ont été constatés	Nominale
33	Commune où les faits ont été constatés	Série
34	Y a-t-il eu jugement ?	Dichotomique
35	Valeur de l'amende imposée (sans les décimales) par infraction	Ordinale
36	Total de l'amende imposée	Ordinale
37	Un sursis partiel a-t-il été octroyé (amende) ?	Dichotomique
38	Quel est le montant du sursis ?	Ordinale
39	Une déchéance du droit de conduire a-t-elle été prononcée ?	Dichotomique
40	Durée de la déchéance (en jours)	Ordinale
41	Un sursis partiel a-t-il été octroyé (déchéance) ?	Dichotomique
42	Nombre de jours de sursis pour la déchéance ?	Ordinale
43	Le condamné doit-il passer des examens médicaux ?	Dichotomique
44	Le condamné doit-il passer des examens psychologiques ?	Dichotomique
45	Le condamné doit-il repasser un examen théorique ?	Dichotomique
46	Le condamné doit-il repasser un examen pratique ?	Dichotomique
47	Une autre sanction a-t-elle été imposée ?	Dichotomique
48	Quelle est la nature de la sanction supplémentaire ?	Série
Caractéristiques du conducteur		

49	Pays d'origine	Nominale
50	Date de naissance	Ordinale
51	Sexe	Nominale
52	Nationalité	Nominale
53	Profession	Nominale
54	Situation relationnelle 1 (ex. marié(e), divorcé(e))	Nominale
55	Situation relationnelle 2 (ex. vivant seul, cohabitant)	Nominale
Antécédents judiciaires		
56	La personne a-t-elle un casier judiciaire ?	Dichotomique
57	Nombre de condamnations antérieures	Ordinale
58	La personne a-t-elle payé un accord à l'amiable ?	Dichotomique
59	Détails de l'accord à l'amiable (date, instance, infraction(s), montant payé)	Série
60	Date de la condamnation 1	Nominale
61	Condamnation 1 : Instance de condamnation (p. ex. tribunal de police, tribunal correctionnel)	Ordinale
62	Arrondissement où la personne a été condamnée	Nominale
63	Peine principale (p. ex. amende, peine de prison)	Nominale
64	Nombre d'infractions pour lesquelles la personne a été condamnée	Ordinale
65	S'agit-il d'infractions routières ?	Dichotomique
66	Infraction 1	Nominale
67	Infraction 2	Nominale
68	Infraction 3	Nominale
69	Infraction 4	Nominale
70	Infraction 5	Nominale
71	Plus de 5 infractions	Nominale
72	Amende condamnation 1 (sans les décimales)	Ordinale
73	Déchéance du droit de conduire (en jours)	Ordinale

74	Date de la condamnation 2	Nominale
75	Condamnation 2 : Instance de condamnation (p. ex. tribunal de police, tribunal correctionnel)	Ordinale
76	Arrondissement où la personne a été condamnée	Nominale
77	Peine principale (p. ex. amende, peine de prison)	Nominale
78	Nombre d'infractions pour lesquelles la personne a été condamnée	Ordinale
79	S'agit-il d'infractions routières ?	Dichotomique
80	Infraction 1	Nominale
81	Infraction 2	Nominale
82	Infraction 3	Nominale
83	Infraction 4	Nominale
84	Infraction 5	Nominale
85	Plus de 5 infractions	Nominale
86	Amende condamnation 2 (sans les décimales)	Ordinale
87	Déchéance du droit de conduire (en jours)	Ordinale
88	Date de la condamnation 3	Nominale
89	Condamnation 3 : Instance de condamnation (p. ex. tribunal de police, tribunal correctionnel)	Ordinale
90	Arrondissement où la personne a été condamnée	Nominale
91	Peine principale (p. ex. amende, peine de prison)	Nominale
92	Nombre d'infractions pour lesquelles la personne a été condamnée	Ordinale
93	S'agit-il d'infractions routières ?	Dichotomique
94	Infraction 1	Nominale
95	Infraction 2	Nominale
96	Infraction 3	Nominale
97	Infraction 4	Nominale
98	Infraction 5	Nominale
99	Plus de 5 infractions	Nominale

100	Amende condamnation 3 (sans les décimales)	Ordinale
101	Déchéance du droit de conduire (en jours)	Ordinale
102	Etc. jusqu'à la condamnation 44	

6 BIBLIOGRAPHIE

- Blom, M., & Wartna, B. S. J. (2004). *Recidive onder verkeersdelinquenten: Een overzicht van hun strafrechtelijke carrière*. Den Haag. Retrieved from <https://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/01.015a---recidive-verkeersdelinquenten-deelproject-recidivemonitor.aspx>
- C'De Baca, J., Miller, W. R., & Lapham, S. (2001). A multiple risk factor approach for predicting DWI recidivism. *Journal of Substance Abuse Treatment*, 21, 207–215. [https://doi.org/10.1016/S0740-5472\(01\)00204-5](https://doi.org/10.1016/S0740-5472(01)00204-5)
- Cavaiaola, A. A., Strohmetz, D. B., & Abreo, S. D. (2007). Characteristics of DUI recidivists: A 12-year follow-up study of first time DUI offenders. *Addictive Behaviors*, 32, 855–861. <https://doi.org/10.1016/j.addbeh.2006.06.029>
- Cohen, J. (1988). *Statistical power analysis for the behavioral sciences*. Hillsdale: Erlbaum.
- 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.
- Kuiken, M., Barten, M., & Fokkema, J. (2009). *Aanpak van notoire verkeersovertreders: Een verkenning*. Delft.
- Lajunen, T., & Summala, H. (2003). Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6, 97–107. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(03\)00008-1](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(03)00008-1)
- Møller, M., Haustein, S., & Prato, C. G. (2015). Profiling drunk driving recidivists in Denmark. *Accident Analysis and Prevention*, 83, 125–131. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.07.015>
- Nieuwkamp, R., & Meesmann, U. (2016). Meer controle nodig op rijden onder invloed van alcohol. Overzicht van resultaten inzake handhaving uit ESRA-bevraging 2015. *Verkeersspecialist*, 232, 8–10.
- Nochajski, T. H., & Stasiewicz, P. R. (2006). Relapse to driving under the influence (DUI): A review. *Clinical Psychology Review*, 26, 179–195. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2005.11.006>
- Pelssers, B. (2017). *Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive après l'adoption de la loi du 9 mars 2014*. Institut Belge pour la Sécurité Routière, Bruxelles, Belgique.
- Robert, L., Mine, B., & Maes, E. (2015). Recidive na een rechterlijke beslissing. De eerste nationale cijfers over recidiveprevalentie op basis van het Centraal Strafreregister. *Panopticon*, 36, 173–189.
- Robert, L., Pauwels, L., Van der Laenen, F., Maes, E., & Vermeulen, G. (2015). Meer en beter: onderzoek naar recidive in België. *Panopticon*, 36, 151–157.
- Royall, R. M. (1986). The effect of sample size on the meaning of significance tests. *The American Statistician*, 40, 313–315.
- Scheers, M. (2012). De 3 “killers” in het verkeer. In L. Pauwels, S. De Keulenaar, S. Deltenre, E. Devroe, H. Elffers, J. Forceville, ... E. Van Dael (Eds.), *Criminografische ontwikkelingen II: van (victim)-survey tot penitentiaire statistiek* (pp. 57–70). Maklu.
- Schell, T. L., Chan, K. S., & Morral, A. R. (2006). Predicting DUI recidivism: Personality, attitudinal, and behavioral risk factors. *Drug and Alcohol Dependence*, 82, 33–40. <https://doi.org/10.1016/j.drugalcdep.2005.08.006>
- SGVV. (2007). *Dossier handhaving*. Brussel, België.
- Streff, F. M., Spradlin, H. K., & Eby, D. W. (2001). *Repeat Alcohol Offenders: A Review of the Literature*. University of Michigan, USA.
- Van Laar, W., Kluppels, L., Wiseur, A., & Goossens, F. (2003). Leiden sensibilisatiecursussen voor bestuurders onder invloed van alcohol tot een lager recidivegehalte dan klassieke straffen? *Panopticon*, 4, 365–390.
- Wartna, B. S. J. (2009). *In de oude fout*. Retrieved from <http://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/recidive-in-nederland.aspx>
- Wartna, B. S. J., & Nijssen, L. (2006). *National studies on recidivism. An inventory of large-scale recidivism research in 33 European countries*. Den Haag.

