



Actif des récidivistes au volant

Une étude sur la récidive au volant, réalisée sur la base des données issues du Casier judiciaire central



Actif des récidivistes au volant

Une étude sur la récidive au volant, réalisée sur la base des données issues du Casier judiciaire central

Rapport de recherche n° 2018-R-01-FR
D/2018/0779/5

Auteur : Ricardo Nieuwkamp & Peter Silverans
Éditeur responsable : Karin Genoe
Éditeur : l'institut Vias – Centre de connaissance Sécurité routière
Date de publication : 01/08/2019

Veillez faire référence au présent document de la manière suivante : Nieuwkamp, R, & Silverans, P. (2019). *Actif des récidivistes au volant – Une étude sur la récidive au volant, réalisée sur la base des données issues du Casier judiciaire central*. Bruxelles, Belgique: l'institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: De kerfstok van verkeersredivisten
Een studie van recidive in het verkeer op basis van gegevens uit het Centraal Strafregister.

This report includes a summary in English.

Cette recherche a été rendue possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Remerciements

Les auteurs et l'institut Vias tiennent à remercier les personnes et les organisations suivantes pour leur collaboration très précieuse dans le cadre de cette étude :

- Les collaborateurs de la Direction opérationnelle Criminologie de l'Institut national de Criminalistique et de Criminologie (INCC), en particulier Luc Robert, Eric Maes et Benjamin Mine pour leur aide avec les diverses données.
- Martine Blom du Centre de Recherche et de Documentation Scientifiques (WODC), division de recherche sur la Criminalité, l'application des Lois et des Sanctions (CRS), qui a agi comme réviseur externe et ses collègues: Wouter Van den Berghe, Ludo Kluppels et Anneleen Poll (L'institut Vias) qui ont agi en tant que réviseur interne sur la base d'une version préliminaire de ce rapport. Les seules personnes qui endossent la responsabilité finale du rapport sont naturellement les auteurs.
- Notre collègue Huong Nguyen en charge de la vérification de la traduction en Anglais.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	3
Résumé	5
Summary	8
1 Introduction	11
1.1 La relation entre la sécurité routière et la récidive	11
1.2 L'approche juridique de la récidive	11
1.3 La définition sociale de la récidive	12
1.3.1 Objectifs qui peuvent servir à l'étude de la récidive	12
1.3.2 Méthodes utilisées pour inventorier la récidive	13
1.4 Étude belge sur les récidivistes au volant	15
1.4.1 La récidive comme indicateur de l'efficacité des cours Driver Improvement	16
1.4.2 Une première étude sur les caractéristiques de profil des récidivistes au volant	16
1.4.3 Une étape essentielle : étude de la récidive dans le Casier judiciaire central	17
2 Méthode	18
3 Résultats	20
3.1 Les faits	20
3.1.1 La condamnation de référence en 1995	22
3.1.2 Les antécédents	22
3.1.3 Les faits de récidive	22
3.2 Toutes les infractions de roulage	26
3.2.1 Les personnes	26
3.2.2 Sanction	26
3.2.3 Nature des faits	30
3.2.4 Facteurs associés à un risque accru de récidive	33
4 Conclusion et recommandations	37
4.1 Résumé et discussion	37
4.2 Recommandations	39
4.2.1 Recommandations pour une analyse future	39
4.2.2 Recommandations en matière d'approche de récidivistes	40
5 Références	42
6 Annexes	44
6.1 Conduite sous influence	44
6.2 Conduite sans assurance	48
6.3 Conduite sans immatriculation du véhicule	51
6.4 Conduite sans permis de conduire	54
6.5 Infractions aux exigences techniques des véhicules/sans papier valable	57
6.6 Conduite malgré la déchéance du droit de conduire	60
6.7 Délit de fuite	63
6.8 Autres infractions de roulage	66
6.9 Infractions de roulage non spécifiées	68

Résumé

Objectif

L'objectif de cette étude était d'analyser la population des récidivistes au volant sur la base des données du Casier judiciaire central. En 2017, le L'institut Vias a publié les premières caractéristiques des récidivistes au volant, selon la base de données Mammouth at Central Hosting (MaCH). L'utilisation de cette base de données s'accompagnait d'importantes limitations. C'est la raison pour laquelle il a été choisi, pour ce rapport, d'utiliser les données du Casier judiciaire central qui ont été précédemment collectées par l'Institut national de Criminologie et de Criminologie (INCC). Les principaux points de cette étude sont dès lors les suivants : quels profils de récidivistes au volant peut-on déterminer à l'aide des données du Casier judiciaire central et quels facteurs jouent un rôle dans la récidive au volant ?

Méthode

Les données dans le présent rapport concernent 92 412 personnes et 961 134 infractions de roulage. Ce rapport fait de cette étude la plus vaste étude en termes de nombre de récidivistes au volant. Pour ce faire, les données du Casier judiciaire central de l'ensemble des personnes condamnées en 1995 pour des infractions de roulage ont été utilisées. Leurs condamnations antérieures, depuis 01/01/1901, ainsi que leurs condamnations pour récidive ont été étudiées jusqu'à la date de l'extraction des données (novembre 2013) ou la date de leur décès. À l'aide des codes utilisés dans le Casier judiciaire central, des comportements et des chiffres, les infractions de roulage ont été réparties en neuf grands groupes afin d'inventorier différentes caractéristiques de profil. Pour ces différents groupes, l'on a ensuite vérifié les facteurs qui sont associés avec une récidive pour différentes infractions de roulage à l'aide d'une analyse de la régression de Cox.

Une limitation importante des données issues du Casier judiciaire central est que seules sont utilisées les données des personnes condamnées pour une infraction de roulage. En d'autres termes, cela ne procure aucun aperçu total de l'ensemble des personnes qui violent le Code de la route, mais uniquement les faits observés et inscrits au casier judiciaire de la personne.

Résultats

Des 136 530 condamnations en 1995, il s'agissait, pour pratiquement sept personnes sur dix (68 % ; n = 92 412), d'une condamnation pour des infractions de roulage. Au cours de la période de suivi, jusqu'en novembre 2013, 52 301 personnes (57 %) ont à nouveau été condamnées et le plus frappant, c'est que près de huit récidivistes sur dix (79 % ; n = 41 381) ont à nouveau été condamnés pour des infractions de roulage.

Cela signifie que 45% des personnes condamnées pour une infraction routière devant le tribunal sont de nouveau condamnées plus tard pour un(des) autre(s) délit(s) dans la circulation. La vitesse de récidive entre la condamnation en 1995 et une nouvelle condamnation est relativement élevée : 48 % des personnes condamnées en 1995 pour des infractions de roulage sont condamnées après deux ans. D'une part, il est à noter que les personnes condamnées pour infractions relatives à la déchéance du droit de conduire récidivent le plus souvent et le plus rapidement par rapport à d'autres condamnations. D'autre part, les personnes condamnées pour infractions de roulage non spécifiées et délit de fuite sont le moins souvent condamnés à nouveau et le temps écoulé jusqu'à la récidive est le plus bas pour les personnes condamnées pour infractions de roulage non spécifiées et conduite sous influence. Un aperçu en est donné dans le tableau ci-dessous.

Types de faits	Part de nouvelle condamnation dans la période de suivi	Délai de récidive médiane (jours)	Part de récidive après une année	Part de récidive après cinq ans	Part de récidive après dix ans
Toutes les infractions de roulage	56,6%	786	32,4%	70,7%	87,7%
Circulation (non spécifié)	52,4%	878	30,2%	68,3%	86,5%
Conduite sous influence	60,4%	861	29,2%	70,9%	87,9%
Infractions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité	75,6%	546	39,6%	79,1%	92,0%
Immatriculation du véhicule	77,1%	508	41,9%	78,6%	91,9%
Conduite sans permis de conduire	72,5%	601	38,4%	75,7%	90,5%
Infractions relatives au contrôle technique des véhicules	76,0%	537	39,9%	78,2%	92,1%
Déchéance du droit de conduire	85,5%	302	55,0%	87,0%	95,8%
Délit de fuite	56,3%	764	31,7%	71,5%	87,5%
Autres faits de roulage	67,1%	646	40,6%	75,5%	90,6%

Remarque : les chiffres les plus favorables sont affichés en vert et les chiffres les moins favorables sont affichés en rouge.

La grande majorité des condamnés sont des hommes (84 %). Les hommes récidivent plus souvent que les femmes (61 % contre 36 %). À leur première condamnation, les contrevenants ont en moyenne 26 ans, 33 ans à leur condamnation de référence et leur première condamnation pour récidive à l'âge de 35 ans. Parmi les personnes qui ont été condamnées pour infractions relatives à la déchéance du droit de conduire, les hommes récidivent le plus souvent alors que les femmes récidivent le plus souvent pour d'autres faits de roulage. Le taux de récidive chez les hommes et les femmes est le plus faible pour les condamnations relatives à des infractions de roulage non spécifiées et délits de fuite. Un aperçu en est donné dans le tableau ci-dessous.

Types de faits	Pourcentage d'hommes récidivants	Pourcentage de femmes récidivantes
Toutes les infractions de roulage	60,6%	36,2%
Circulation (non spécifié)	56,8%	32,9%
Conduite sous influence	61,5%	43,8%
Infractions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité	77,8%	58,3%
Immatriculation du véhicule	78,6%	62,1%
Conduite sans permis de conduire	75,3%	49,9%
Infractions relatives aux exigences techniques des véhicules	77,9%	58,7%
Déchéance du droit de conduire	86,9%	63,5%
Délit de fuite	59,7%	35,6%
Autres faits de roulage	67,2%	67,9%

Remarque : les chiffres les plus favorables sont affichés en vert et les chiffres les moins favorables sont affichés en rouge

Les facteurs qui peuvent être associés à la récidive ont également été vérifiés à l'aide d'une analyse de la régression de Cox. Les principaux résultats sont que les hommes sont 1,8 fois plus susceptibles de récidiver que les femmes, que l'imposition d'une peine d'emprisonnement induit un risque accru de récidive d'un facteur de 1,6 par rapport à une amende, que l'imposition d'une peine de suspension induit également plus souvent une récidive d'un facteur de 1,3 et enfin, que le comportement passé est un facteur prédictif du

comportement futur, ce qui signifie qu'un seul antécédent augmente le risque de récidive d'un facteur de 1,06. Cela signifie qu'en cas de 10 condamnations antérieures, le risque augmente d'un facteur de 10,6.

Conclusion et recommandations

Sur la base des données de ce rapport, un certain nombre de caractéristiques des récidivistes de la route sont inventoriées pour divers types d'infractions de la route. En l'occurrence, les caractéristiques personnelles n'ont pas seulement été examinées. Les peines et les facteurs liés à un risque accru de récidive ont également été pris en compte. Ces données permettent d'examiner, pour différentes infractions de la route, les facteurs associés à une récidive et donc les facteurs qui doivent être pris en charge pour limiter à un minimum la récidive future.

Une conclusion importante est le fait que lorsque quelqu'un est condamné à une peine d'emprisonnement, cette personne présente 1,6 fois plus de risque de récidive que lorsqu'une amende est infligée. Il convient en outre de noter qu'une peine d'emprisonnement n'est probablement prononcée que pour les délits les plus graves et que ces personnes ont plus de condamnations antérieures que les personnes qui ont dû payer une amende. Les facteurs qui sont examinés dans la régression de Cox sont essentiellement des facteurs statiques qui ne peuvent être modifiés (comme le sexe, l'âge, le nombre de condamnations antérieures). Ces facteurs permettent d'inventorier les groupes à risque et comme l'indiquent les résultats, les profils des contrevenants diffèrent d'une infraction de roulage à l'autre, à l'instar du risque de récidive. Sur la base de ces résultats, il est indiqué d'étudier les carrières criminelles des récidivistes au volant. Maintenant que nous avons un premier aperçu des profils de ce groupe de récidivistes et en sachant que les différents types de peines ne les découragent pas à commettre de nouveaux faits, on peut examiner les infractions qu'ils ont commises et les peines qui leur ont été infligées pour vérifier la façon dont ces carrières peuvent éventuellement être interrompues.

Une deuxième recommandation importante est de rendre plus accessibles les diverses bases de données judiciaires (comme MaCH et le Casier judiciaire central) à la recherche scientifique. L'étude sur la récidive belge augmente avec parcimonie (Robert, Pauwels, Van der Laenen, Maes, & Vermeulen, 2015), mais pour un meilleur aperçu de la récidive (au volant), les principales bases de données doivent être plus facilement accessibles à la recherche scientifique. Enfin, L'institut Vias a récemment examiné l'effet escompté de l'instauration d'un permis de conduire à points et d'autres mesures contre la récidive au volant (Silverans, Nieuwkamp, & Van den Berghe, 2018). La principale conclusion de l'approche des récidivistes est que le risque de se faire prendre doit être accru et doit même être doublé à court terme. Il est dès lors important de poursuivre une mise en application efficace et efficiente.

Summary

Objective

The objective of the present study was to analyse the population of recidivist traffic offenders based on the data of the Belgian Central Criminal Registry. In 2017, Vias institute published the first profile of recidivist traffic offenders using the data from the Mammouth at Central Hosting (MaCH) database. The use of this database was prone to important limitations and therefore another database was used in this study. The data of this study were collected in an earlier phase by the National Institute of Criminalistics and Criminology (NICC). The research questions in this study were: which profiles of recidivist traffic offenders can be determined based on the Central Criminal Registry; and, what factors are linked to traffic recidivism?

Method

The data in this report relate to 92,412 drivers and 961,134 traffic offences, which makes this report the largest in quantity to date with regard to recidivist traffic offenders. The data originate from the Central Criminal Registry of all drivers convicted in 1995 for traffic offences. The data consists of their prior convictions, since 01/01/1901, together with their recidivism convictions until the date of the data extraction (November 2013) or the moment when they passed away. The applied codes in the Central Criminal Registry are the bases for the categorisation of nine types of traffic offences to determine various profiles of offenders. In addition, Cox regression was used to study factors related to recidivism of these nine categories of traffic offences.

An important limitation, with regard to the data obtained from the Central Criminal Registry, is that only data from the convicted traffic offenders can be used. In other words, the data do not provide insights about all drivers who violated the traffic rules. Thus only the observed offences and the offences registered to the criminal record are available in this study.

Results

From all the drivers who were convicted in 1995, about seven out of ten (68%; $n = 92,412$) were convicted of traffic offences. In the follow-up period from 1995 until November 2013, 52,301 people (57%) were reconvicted. Most importantly, about eight out of ten (79%; $n = 4,381$) people were reconvicted of traffic offences. The time between the conviction in 1995 and reconviction in the follow-up period is quite short: recidivism rate is about 48% after two years. On the one hand, it is important to note that drivers who were initially convicted of driving while their drivers licences were revoked, reoffend the fastest in comparison to the other traffic offences. On the other hand, drivers, who are the least inclined to reoffend, are those who were initially convicted of unspecified traffic offences and those convicted of a hit-and-run crash. The time between a reconviction is the lowest for drivers, who initially convicted of unspecified traffic offences and convictions for Driving While Intoxicated (DWI). An overview is presented in the Table below.

Type of offences	Recidivism within follow-up period	Time until reoffending (days)	Recidivism after one year	Recidivism after five years	Recidivism after ten years
All traffic offences	56,6%	786	32,4%	70,7%	87,7%
Traffic (unspecified)	52,4%	878	30,2%	68,3%	86,5%
Driving While Intoxicated	60,4%	861	29,2%	70,9%	87,9%
Infringements concerning compulsory insurance	75,6%	546	39,6%	79,1%	92,0%
Infringements concerning registration of the vehicle	77,1%	508	41,9%	78,6%	91,9%
Driving without a licence	72,5%	601	38,4%	75,7%	90,5%
Infringements concerning the roadworthiness inspection	76,0%	537	39,9%	78,2%	92,1%
Driving while the driver's licence is revoked	85,5%	302	55,0%	87,0%	95,8%
Hit-and-run accident	56,3%	764	31,7%	71,5%	87,5%
Other traffic offences	67,1%	646	40,6%	75,5%	90,6%

Note: most favourable numbers are displayed in green, most unfavourable numbers are displayed in red.

Among the offenders, the large share is men (84%); this result stands out. Men are more likely than women to be recidivists (61% and 36%, respectively). Convicted drivers are – on average – 26 years old at their first conviction, in 1995 they are – on average – 33 years old and they are 35 years old when they are reconvicted. Within the group of drivers convicted of driving while their licence was suspended, men reoffend most often. Females reoffend most often when they were convicted of other traffic offences in 1995. The recidivism percentages for both men and women are the lowest in the groups of unspecified traffic offences and hit-and-run crashes. An overview is presented in the table below.

Type of offences	Recidivism among men	Recidivism among women
All traffic offences	60,6%	36,2%
Traffic (unspecified)	56,8%	32,9%
Driving While Intoxicated	61,5%	43,8%
Infringements concerning compulsory insurance	77,8%	58,3%
Infringements concerning registration of the vehicle	78,6%	62,1%
Driving without a licence	75,3%	49,9%
Infringements concerning the roadworthiness inspection	77,9%	58,7%
Driving while the driver's licence is revoked	86,9%	63,5%
Hit-and-run crash	59,7%	35,6%
Other traffic offences	67,2%	67,9%

Note: most favourable numbers are displayed in green, most unfavourable numbers are displayed in red.

We have determined the factors associated with recidivism based on analysis using a Cox regression. Most importantly we observed that men are 1.8 times more likely to reoffend than females. With regard to the penalty we observed that a prison sentence more often leads to recidivism in comparison to paying a fine (1.6 times more likely), a suspended penalty leads more often to recidivism with a factor 1.3. Last, behaviour in the past is a predictor of future behaviour as it came to light that having one prior conviction increases the chances of recidivism 1.06 times. Thus, in case of 10 prior convictions, the risk increases by a factor 10.6.

Conclusion and recommendations

Based on the data in this report, a number of characteristics of recidivist traffic offenders appear to be related to various types of traffic offences. These characteristics were not solely based on the offender's

demographics, but also on the imposed penalty and the factors associated with an increased risk of recidivism. The data also allow the determination of the risk factors of recidivism for various traffic offences and the factors that need to be addressed to reduce recidivism to a minimum.

An important finding concerns the finding that when someone is convicted to a prison sentence: this person is 1.6 times more likely to reoffend than when he receives a fine as penalty. It needs to be noted that a prison sentence is most likely to be imposed for severe traffic offences and for repeat offenders. The factors related to an imposed risk on reoffending are static factors that cannot be altered (e.g., gender, age, number of prior convictions). The factors do allow to identify the target groups for various types of traffic offences. The data show that the target groups are somewhat different per type of traffic offence.

Based on the results, it is recommended to conduct research on the criminal careers of recidivist traffic offenders. As we have a preliminary idea about the profiles of recidivist traffic offenders and knowing that various penalties do not restrain them to commit new crimes, it should be studied what offences are committed and what corresponding penalties are imposed to determine how criminal careers can be halted.

A second important recommendation is to make various judicial databases (e.g., the MaCH and Central Criminal Registry) more accessible for scientific research. The Belgian research on recidivism slightly increases over time (Robert, Pauwels, Van der Laenen, Maes, & Vermeulen, 2015), but to get a more complete picture of traffic recidivism the databases should be more easily accessible. Lastly, recently Vias institute studied the expected effects of demerit point systems and other measures against recidivism in traffic (Silverans, Nieuwkamp, & Van den Berghe, 2018); the most important conclusion to tackle traffic recidivism is that the chance of getting caught should be increased, even doubled on the short term. It is therefore important to continuously invest in effective and efficient enforcement.

1 Introduction

1.1 La relation entre la sécurité routière et la récidive

La directive 2015/413/UE établit que le contrôle du respect des règles de circulation est essentiel si l'on veut réduire le nombre de tués et de blessés sur les routes. L'idée sous-jacente est que les personnes qui commettent des infractions routières multiples sont également plus fréquemment impliquées dans des accidents de la route, même si cette relation semble plus complexe que ce l'on pense de prime abord (Goldenbeld, Reurings, Norden, & van Stipdonk, 2011; Sloomans, 2012). Le principal objectif du contrôle du respect des règles de circulation est dès lors de contribuer à l'augmentation de la sécurité routière. Le contrôle du respect des règles de circulation concerne l'ensemble des mesures et des moyens pour éviter que les règles de circulation soient enfreintes pour faire respecter les règles (Adriaensen, Kluppels, & Goldenbeld, 2015). Dans ce contexte, on parle de surveillance routière (au niveau de la police), de suivi (au niveau du parquet) et de répression (au niveau du tribunal). Le point final du contrôle du respect des règles de circulation est l'imposition d'une peine, une peine pouvant avoir plusieurs finalités, notamment décourager les conducteurs à enfreindre le Code de la route, comme représailles quand les règles sont tout de même enfreintes et en guise de stimulation du changement de comportement du contrevenant (Adriaensen et al., 2015). Tous les conducteurs n'adaptent pas leur comportement à la suite d'une peine infligée et commettent de nouveau l'infraction ultérieurement. On parle en l'occurrence de récidiviste, soit une personne qui réitère un comportement indésirable (Wartna, 2009).

En 2011, la Commission fédérale pour la sécurité routière prescrit : [...] « une approche intégrale et des mesures concrètes pour sanctionner efficacement les multirécidivistes » (CFSR, 2011, p. 20). Malheureusement, il y a peu d'informations disponibles au niveau international sur la meilleure prise en charge de ces conducteurs (Kuiken, Barten, & Fokkema, 2009), mais une première étape nécessaire est l'identification de ce groupe de conducteurs pour pouvoir ensuite satisfaire à des mesures spécifiques. Afin de répertorier les récidivistes au volant, l'institut Vias a mené, l'année dernière, une première analyse exploratoire sur le profil des récidivistes au volant (Nieuwkamp, Sloomans, & Silverans, 2017). Ce rapport s'appuie sur ces connaissances approfondies. Dans le cadre de l'étude de la récidive, il est important de faire une distinction entre les sciences sociales et l'approche juridique de la notion de récidive (Robert, Maes, & Mine, 2017). Les principaux éléments des deux approches sont décrits ci-dessous.

1.2 L'approche juridique de la récidive

Outre la récidive d'un comportement non souhaité et délictueux, dans le contexte juridique, le délai dans lequel cette récidive survient est également important. Le 9 mars 2014, une loi a été¹ adoptée, définissant plus précisément la notion de récidive au volant. Cette loi est entrée en vigueur le 1er janvier 2015 (De Roy, 2014). Il était en l'occurrence question d'une récidive quand une personne commettait une infraction de roulage identique dans une période de trois ans². Aujourd'hui, le délai de trois ans est appliqué à toutes les infractions de roulage. Toutefois, une récidive ne concerne plus uniquement des faits identiques, mais diverses infractions (de roulage) lourdes peuvent induire une classification de récidive, par exemple une condamnation pour conduite sous l'influence de l'alcool et ultérieurement, pour la commission d'un délit de fuite.³

¹ Publié 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 une explication plus détaillée, voir l'exposé des motifs, *Doc. Parl.* Chambre 2012-13, n° 2880/001, art. 8 (<http://www.dekamer.be/FLWB/pdf/53/2880/53K2880001.pdf>). Dans ce texte, il est fait référence à cette loi comme la loi du 9 mars 2014

² À l'exception d'un certain nombre d'infractions comme conducteur fantôme sur l'autoroute : *MB* 3 janvier 2012, *err. MB* 2 février 2012

³ Pour un aperçu complet, voir l'art 38. paragraphe 6 de la loi sur la circulation après modification par l'art 9.4° de la loi du 9 mars 2014 et De Roy, 2014, p. 9

Outre l'élargissement de la notion, des peines minimales ont également été fixées en cas de récidive (De Roy, 2014). La déchéance du droit de conduire est obligatoirement associée au paiement d'une amende et au passage de quatre examens de réhabilitation (théorique, pratique, médical et psychologique). La durée de la déchéance du droit de conduire dépend du nombre de récidives dans la période de suivi de trois ans. En cas d'un seul nouveau fait, la durée de la déchéance s'élève à au moins trois mois. Si la personne commet une deuxième récidive dans les trois ans, pour ce fait, le délai de la déchéance est doublé à six mois et à partir de trois nouveaux faits, le délai est étendu à neuf mois (De Roy, 2014; Pelssers, 2017). Une nouvelle période de suivi commence par nouveau fait. L'imposition d'une déchéance sert essentiellement à protéger la société de ces conducteurs. Ce n'est que lorsque le conducteur a réussi les quatre examens et qu'une fois le délai d'interdiction de conduire est échu que le conducteur est rétabli dans le droit de conduire (De Roy, 2014). L'effet de l'introduction de ce changement est perceptible dans le nombre d'examens de réhabilitation médicaux et psychologiques passés. Entre 2013 et 2015, le nombre d'examens a légèrement augmenté (de 35 841 à 38 734) alors qu'en 2017, le nombre d'examens de réhabilitation s'élevait à 55 514 examens (De Decker, 2017).

1.3 La définition sociale de la récidive

1.3.1 Objectifs qui peuvent servir à l'étude de la récidive

Comme déjà mentionné, le délai dans lequel de nouveaux faits sont commis est important pour déterminer s'il est question d'une récidive. Dans le contexte social, le délai dans lequel les nouveaux faits sont enregistrés a moins d'importance. On s'intéresse en l'occurrence à la question de savoir si la personne est de nouveau condamnée. En d'autres termes, dans le contexte social, peu importe peu que la nouvelle condamnation soit prononcée dans les trois ans ou dans les dix ans pour parler de récidive. Naturellement, dans l'étude, le délai entre les condamnations est une donnée intéressante, mais ce délai n'affecte en rien la classification de récidive. Dans ce contexte social, les chiffres en matière de récidive peuvent essentiellement être utilisés pour servir quatre objectifs possibles :

- établir le profil des contrevenants ;
- dresser le passé criminel ;
- déterminer les causes du comportement délictueux ; et
- mesurer l'efficacité d'une intervention (Wartna, 2009).

Dans le cadre de cette étude, nous nous intéressons principalement à l'utilisation des chiffres en matière de récidive pour établir le profil des contrevenants. Traditionnellement, dans un tel plan, un groupe de condamnés primaires est comparé à un groupe de récidivistes pour en dresser le profil. Une étude internationale (C'De Baca, Miller, & Lapham, 2001; Møller, Haustein, & Prato, 2015; Nochajski & Stasiewicz, 2006; Streff, Spradlin, & Eby, 2001) dresse le profil du récidiviste au volant suivant :

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

Récemment, sur la base de dossiers juridiques, l'institut Vias a également tenté de dresser le profil du récidiviste au volant belge (Nieuwkamp et al., 2017). Les caractéristiques du récidiviste au volant belge correspondent assez bien aux caractéristiques énoncées ci-dessus de l'étude internationale. Toutefois, la sélection de tels dossiers est confrontée à d'importantes restrictions. Il est dès lors important d'aborder brièvement les éventuelles méthodes d'établissement de la récidive.

1.3.2 Méthodes utilisées pour inventorier la récidive

En gros, il y a deux façons d'inventorier la récidive : à l'aide de données auto-rapportées et en utilisant des statistiques officielles. Dans le cas des données auto-rapportées, il est demandé à un groupe de personnes si elles se sont rendues coupables d'un comportement spécifique au cours d'une période déterminée. Une limitation majeure de telles enquêtes est le risque de réponses socialement souhaitables. Par ailleurs, il ressort des résultats d'une étude que les récidivistes ont tendance à répondre de façon défensive socialement souhaitable (Lajunen & Summala, 2003). Les résultats se trouvent dès lors faussés au point que les estimations de la récidive surestiment ou sousestiment fortement le nombre total d'infractions.

Statistiques officielles et risque de se faire prendre

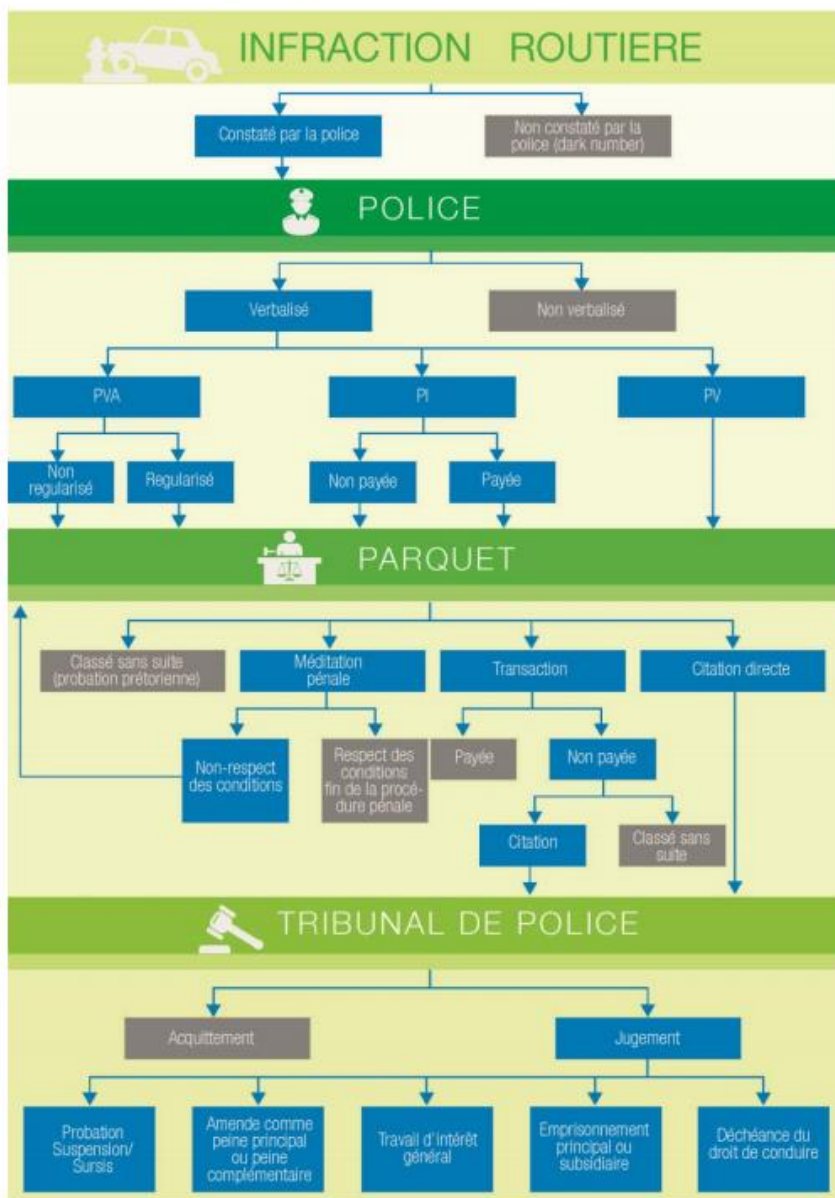
Une deuxième méthode utilise les statistiques officielles des infractions (de roulage) enregistrées. Cette méthode induit une dépendance directe au risque de se faire prendre pour infractions de roulage (Silverans et al., 2018). Le risque de se faire prendre peut en l'occurrence être subdivisé entre le risque « objectif » et le risque « subjectif » de se faire prendre. Le risque objectif de se faire prendre concerne le nombre de fois où un conducteur est arrêté pour un contrôle de police au cours d'une période déterminée. Le risque objectif de se faire prendre en Belgique est actuellement estimé entre 13 et 19 % (Nieuwkamp & Meesmann, 2016; Silverans et al., 2018; Sloomans, 2017; Torfs, Meesmann, Van den Berghe, & Trotta, 2016). Ce pourcentage est inférieur à la moyenne européenne pondérée de 28 %.

Le risque subjectif de se faire prendre concerne de nouveau la mesure dans laquelle les conducteurs estiment être contrôlés. Ce risque subjectif est déterminé tant par le risque objectif de se faire prendre que par le sentiment subjectif, que l'on peut notamment renforcer par des campagnes BOB et des flash marathons. Il est important de tenir compte du risque de se faire prendre du fait que lorsqu'une infraction ou un délit n'est pas observé, il ne peut pas non plus être repris dans les statistiques officielles. Toutefois, cet enregistrement n'offre aucune garantie que l'infraction se retrouvera bel et bien dans les statistiques. Robert et ses collègues (2017) décrivent ce processus comme suit :

« L'administration de la justice pénale opère comme un filtre multicouche. Plus on pénètre profondément dans le filtre, plus la sélectivité est possible. La police en est le premier filtre, mais les faits délictueux établis et connus par la police ne seront pas tous suivis et transmis au parquet. Les dossiers ne seront pas tous suivis par le parquet (notamment les classements sans suite). Les dossiers suivis ne déboucheront pas tous sur une condamnation. Les condamnations ne débouchent pas toutes à une privation de liberté. » (Robert et al., 2017, p. 168)

Ce processus est présenté schématiquement en Figure 1.

Figure 1 : Schéma de la chaîne de politique criminelle



Source : IBSR, document interne

Figure 1 : schéma de la chaîne de politique criminelle. Source : (Slootmans, 2017).

Dark number et grey number

En d’autres termes, compte tenu du risque de se faire prendre et de l’enregistrement des infractions ou des délits dans les bases de données, une part importante des faits commis ne sont pas repris dans les statistiques. Il est dès lors important de réfléchir au « dark number » (infractions qui ne sont pas constatées, par ex. les conducteurs qui conduisent au-delà de la limite de vitesse autorisée à des endroits où aucun contrôle n’est effectué) et au « grey number » (infractions qui sont bien enregistrées, mais dont l’auteur n’a pas pu être identifié, par ex. une voiture flashée dont la plaque d’immatriculation est illisible) (Robert et al., 2017). Le *dark number* des infractions de roulage est probablement bien plus élevé que le *grey number*. Cela peut être expliqué du fait que la plupart des infractions de roulage sont des délits proactifs (à savoir qu’il n’y a pas de victime directe du délit et que le délit est principalement constaté et enregistré) et moins des délits

rapportés (à savoir que l'avis est enregistré sur la base de la déclaration d'une victime) (Blom & Wartna, 2016).

Le *dark number* a récemment été inventorié en Belgique pour les quatre infractions pour lesquelles la plupart des tués sont à déplorer (Scheers, 2012) : la conduite sous l'influence de l'alcool, la conduite sans ceinture de sécurité, la vitesse au volant et l'utilisation d'un téléphone mobile au volant (Pelssers, Silverans, & Schoeters, 2018; Silverans et al., 2018). La méthode appliquée est identique à celle qui a été utilisée pour déterminer le *dark number* des infractions routières en Norvège (Elvik, 2010). Ces chiffres indiquent qu'un grand nombre de personnes adoptent un comportement dangereux sur la route, sans que ce comportement soit détecté. Nul besoin d'expliquer que lorsque le comportement n'est pas détecté, il ne peut pas non plus être enregistré. C'est également une limitation majeure dans l'enquête sur la récidive à l'aide de statistiques officielles.

En outre, il convient de savoir que les résultats acquis dépendent de la définition choisie (par exemple : arrestation, condamnation ou emprisonnement), de la définition juridique vs sociale, du délai de suivi utilisé et des critères d'inclusion de la récidive (par ex. une infraction routière pour laquelle une perception immédiate a été obtenue ou un arrangement à l'amiable a été trouvé compte-t-elle ?) qui ont été choisis. Il ressort des résultats de l'étude que le pourcentage de récidivistes change selon les critères utilisés pour le même groupe de personnes à étudier (Andersen & Skardhamer, 2014). Pour les personnes qui, en 2005, ont été arrêtées en Norvège, 28,9 % sont à nouveau arrêtées après un an. Après quatre ans, ce pourcentage s'élève à 48,5 %. 52,2 % des condamnés ont de nouveau été arrêtés après quatre ans, dont 72,0 % ont de nouveau été condamnés après quatre ans. Cet exemple illustre que les chiffres peuvent considérablement diverger en fonction du délai de suivi choisi, du type de référence choisi (arrestation, condamnation ou emprisonnement) et du délai de suivi choisi. C'est la raison pour laquelle il est important de clairement établir dans les études le groupe de personnes sélectionné, les critères employés pour déterminer une récidive ainsi que le délai de suivi qui a été choisi.

Types de formes de récidive

Il va de soi que tant l'utilisation des données auto-rapportées que des statistiques officielles présentent des avantages et des inconvénients. Lorsque le groupe de personnes à étudier et le délai de suivi sont déterminés, il est possible de vérifier s'il est question de récidive selon des critères prédéterminés. Dès qu'il est établi s'il est question ou non d'une récidive, une distinction peut être faite entre une récidive au volant spécifique, spéciale et générale. Par « récidive spécifique », l'on entend une récidive du même comportement pour lequel l'auteur a été condamné, par ex. de nouveau condamné pour conduite sous l'influence de l'alcool. Quand une personne a été initialement condamnée pour, par exemple, conduite sous l'influence de l'alcool et ultérieurement condamnée pour, par exemple, délit de fuite, on parle « récidive spéciale ». Pour la récidive spéciale, le cadre de référence est important. Dans cet exemple, le cadre concerne des faits de roulage et la condamnation initiale n'est pas identique au fait de récidive, mais ils relèvent du même dénominateur de faits de roulage. Enfin, l'on parle de récidive générale quand les nouveaux faits ne sont pas spécifiques ou spéciaux, en d'autres termes, quand il est question de la récidive d'un comportement délictueux. Dans l'exemple ci-dessus, il se peut que la personne ait été ultérieurement condamnée pour coups et blessures volontaires.

1.4 Étude belge sur les récidivistes au volant

Il est ressorti d'un inventaire européen des études sur la récidive de 2006 qu'en Belgique, il n'y avait à l'époque aucune étude nationale sur la récidive, ce qui constituait une exception par rapport aux autres pays (Wartna & Nijssen, 2006). En 2003, une étude a toutefois été menée en Belgique sur l'efficacité des peines alternatives, avec la récidive comme critère d'évaluation (Van Laar et al., 2003; cf. infra), mais il ne s'agissait pas d'une étude nationale. Il a fallu attendre 2015 pour qu'une étude nationale sur la récidive soit menée. Même après la publication de cette étude, le nombre d'études menées en Belgique sur la récidive semble encore et toujours à la traîne (Robert et al., 2015). Les trois principales études belges sur la récidive sont décrites ci-après.

1.4.1 La récidive comme indicateur de l'efficacité des cours Driver Improvement

La première étude en Belgique menée sur la récidive au volant remonte à 2003. L'effet du suivi d'un cours *Driver Improvement* (DI) y a été examiné. Dans cette étude, les chiffres de la récidive étaient donc utilisés comme un indicateur de la mesure de l'efficacité d'une intervention. Cette étude s'est appuyée sur deux groupes : un groupe expérimental de conducteurs qui avaient conduit sous l'influence de l'alcool et qui a ultérieurement suivi un cours DI à l'IBSR, et un groupe témoin qui avait également conduit sous l'influence de l'alcool, mais qui avait été condamné à une peine classique (notamment le paiement d'une amende éventuellement associée à une interdiction de conduire). Dans cette étude, la récidive ou l'absence de récidive faisait office de critère d'évaluation principal. Du fait que cette première étude d'évaluation a été effectuée peu après l'organisation de tels cours DI en Belgique, le nombre de participants était relativement limité et seuls les hommes ont été étudiés. Il ne ressort des résultats aucune différence statistique entre les deux groupes. Il était toutefois question de la tendance selon laquelle le groupe DI semblait mieux s'en sortir que le groupe témoin, au regard des scores moyens. En outre, il ressort des résultats que les personnes qui ont suivi un cours DI récidivent après une période plus longue que les personnes ayant reçu une peine classique.

Toutefois, il convient de souligner que l'évaluation des cours DI ne dit simplement pas tout sur la base des chiffres de récidive. D'autres sujets, comme la perception du trafic, n'y sont pas inclus. Il est ressorti d'une méta-analyse internationale que de tels cours sont bel et bien efficaces pour limiter le risque de récidive (Slootmans, Martensen, Kluppels & Meesmann, 2017). Une nouvelle étude d'évaluation avec des groupes de participants plus grands peut peut-être fournir une idée plus précise de l'efficacité des cours DI avec la récidive comme critère d'évaluation en Belgique.

1.4.2 Une première étude sur les caractéristiques de profil des récidivistes au volant

Récemment, l'institut Vias a publié un rapport sur les premières caractéristiques de profil des récidivistes au volant (Nieuwkamp et al., 2017). Pour ce faire, la base de données MaCH a été exploitée. Cette base de données est utilisée par les parquets de police pour identifier les récidivistes. Il s'avère que cette base de données est particulièrement adaptée pour déterminer les récidivistes au niveau individuel. Sur la base du numéro de registre national, on peut examiner dans le système si l'accusé a déjà été condamné ou non, et quand et pour quels faits l'accusé a déjà été condamné. Il ne s'avérait toutefois pas possible de générer des listes de récidivistes par mouvement inverse. Les recherches s'en trouvaient dès lors considérablement restreintes. Bien qu'il fut possible d'identifier toutes personnes qui apparaissaient au moins deux fois dans la base de données, il n'était pas possible de sélectionner uniquement les récidivistes. En d'autres termes, si une personne avait été acquittée deux fois, elle apparaissait également dans cette sélection. Même si l'objectif de la base de données MaCH est de procéder à des recherches sur l'ensemble du territoire, la fonction de recherche ne permettait que l'identification des personnes dans un seul parquet de police, à savoir l'endroit où la recherche était effectuée.

Malgré ces limitations, il était possible d'inventorier l'âge et le sexe des personnes qui avaient payé une perception immédiate et/ou à l'encontre desquelles un jugement avait été prononcé au cours de la période de 2012 à 2015 des parquets de Malines et de Louvain. Il s'agit de 6 539 personnes (63 % d'hommes de 43 ans d'âge moyen) qui ont payé une perception immédiate et de 23 725 personnes à l'encontre desquelles un jugement a été prononcé. Près de trois personnes sur quatre (76 %) étaient des hommes, d'un âge moyen de 39 ans. De la sélection de personnes à l'encontre desquelles un jugement a été prononcé, 220 dossiers ont été choisis au hasard. Ces dossiers ont été étudiés plus en détail. En outre, il est à noter que l'on a pu constater que seulement 132 dossiers étaient des dossiers de récidive. Dans les autres cas, l'accusé était bel et bien condamné dans le dossier étudié, mais il ne ressortait pas du casier judiciaire qu'il y avait des antécédents. Cela peut probablement s'expliquer par un retard du traitement des arrêts dans le Casier judiciaire central. Par souci de sécurité, ces dossiers ont dès lors été exclus de toute analyse ultérieure.

Sur la base de l'analyse des 132 fichiers, il a été constaté que les récidivistes sont essentiellement des hommes (82,6 %), de 39 ans en moyenne, célibataire (47,7 %) et de nationalité belge (84,1 %). En moyenne, leur casier judiciaire comptait sept condamnations antérieures et 12 faits pour lesquels ils ont été condamnés. Huit faits antérieurs sur dix étaient également des infractions de roulage. Deux hommes et femmes sur dix comptaient plus de 10 condamnations antérieures (Nieuwkamp et al., 2017). Bien que ce

profil corresponde relativement bien aux profils des récidivistes au volant à l'étranger, les limitations de la sélection ne peuvent pas être sous-estimées. Il y a un réel risque que ces profils évoluent quand nous aurons davantage d'informations sur toutes les personnes qui ont été condamnées pour des infractions de roulage ou qui ont payé une perception immédiate pour l'ensemble du territoire belge et si une période de suivi plus longue est appliquée.

1.4.3 Une étape essentielle : étude de la récidive dans le Casier judiciaire central

En 2015, l'INCC a publié l'étude la plus complète à ce jour sur les récidivistes en Belgique (Mine & Robert, 2015; Robert, Mine, & Maes, 2015). Les chercheurs ont en l'occurrence utilisé les données du Casier judiciaire central. On a examiné pour tous les condamnés en 1995 (N = 136 530) s'ils ont de nouveau été condamnés après leur condamnation jusque fin 2013. Grâce à cette étude, la première véritable impulsion a été donnée à la collecte de connaissances sur les récidivistes belges. Il ressort des données qu'entre la condamnation de référence et l'extraction des données, 78 691 personnes (58 %) ont à nouveau été condamnées. Le type de faits à la décision de référence a été regroupé en 24 grands groupes. Le taux de récidive sensiblement le plus élevé était celui des faits de vol avec violence (75,1 %), des infractions à la loi sur les drogues (69,0 %) et des infractions en matière d'ébriété (69,0 %). Une analyse de régression de Cox a permis de déterminer les facteurs qui peuvent être le plus fréquemment associés à une récidive ultérieure. Il ressort des résultats que les hommes sont 1 757 fois plus susceptibles de récidiver que les femmes, que plus la personne est jeune lors de la condamnation de référence, plus le risque de récidive est élevé, et que lorsque la peine est accordée avec sursis, on récidive plus tôt par rapport aux personnes auxquelles cette faveur n'est pas accordée.

Une particularité de cette étude est le grand nombre de personnes qui ont été condamnées pour des infractions de roulage en 1995, soit 92 412 personnes (68 %) dont 52 301 personnes (57 %) sont à nouveau condamnées et dont 41 381 personnes (79 %) sont au moins une fois à nouveau condamnées pour des infractions de roulage. Ces données indiquent qu'en moyenne, des récidivistes au volant ne récidivent pas plus souvent que l'ensemble de la population, mais sont bien plus souvent à nouveau condamnés pour le même type de faits. Cela rend les données de l'INCC particulièrement intéressantes à étudier plus en détail afin d'affiner l'inventaire de la population de récidivistes au volant. C'était également la cause immédiate de cette étude. À cette fin, cette étude est donc devenue un produit de la collaboration entre l'institut Vias et l'INCC. Les principaux points de cette étude sont dès lors les suivants : quels profils de récidivistes au volant peut-on déterminer à l'aide des données du Casier judiciaire central et quels facteurs jouent un rôle dans la récidive au volant ?

2 Méthode

Les informations suivantes concernent les données⁴ issues du Casier judiciaire central précédemment collectées par l'INCC. Ces données concernent toutes les condamnations au cours de l'année de référence de 1995, pour des infractions de roulage.⁵ Il s'agit de 92 412 personnes pour lesquelles il a également été examiné si ces personnes avaient enregistré des condamnations antérieures sur leur casier judiciaire (ci-après « antécédents ») et/ou si ces personnes ont récidivé dans des comportements délictueux (ci-après « faits de récidive »), l'on entend par condamnations toutes les condamnations enregistrées dans le Casier judiciaire central, il ne s'agit donc pas des perceptions immédiates ni des transactions.. Pour les faits de récidive, la première condamnation a été choisie après la condamnation de référence. Dans certains cas, il est apparu que la personne a été condamnée plusieurs fois le jour de la condamnation de référence. Le cas échéant, la première condamnation a été choisie comme condamnation de référence et la dernière condamnation était la condamnation de récidive. La combinaison d'antécédents, d'infractions de roulage à la décision de référence et de faits de récidive compte 961 134 faits. Le nombre d'infractions de roulage par personne variait de 1 à 169. La récidive a été définie comme le fait d'être au moins une fois à nouveau condamné après la décision de référence en 1995 pour une infraction de roulage. La période de suivi est variable : cette période s'appliquait jusqu'au moment de l'extraction de données (novembre 2013) ou jusqu'au moment du décès ! En ce qui concerne les antécédents, la première condamnation remonte à 1937.

Dans cette étude, les aspects suivants sont examinés :

- la prévalence de la récidive (à savoir le pourcentage de personnes ayant au moins un délit en récidive);
- la vitesse de récidive (à savoir le nombre de jours entre les différentes condamnations);
- la fréquence de récidive (à savoir le nombre de délits de récidive par personne); et
- l'ampleur de la récidive (à savoir le nombre total de délits de récidive dans l'ensemble du groupe de contrevenant).

Les données sont analysées avec SPSS (version 21.0). Les principaux résultats relatifs aux infractions de roulage sont abordés dans le présent rapport. La partie suivante aborde tout d'abord plus profondément les faits, puis les peines, que les personnes et enfin les facteurs qui peuvent être associés à une récidive.

Pour les méthodes d'analyse, ce que l'on appelle une analyse de la durée de survie, en l'occurrence une régression de Cox, a été utilisée. Il s'agit de « [...] une technique spéciale qui permet l'analyse des données de durée de survie, tenant compte du fait que tout le monde n'est pas observé aussi longtemps et/ou que tout le monde n'est pas confronté, au terme de la période d'observation, à l'événement qui nous intéresse » (Bijleveld & Commandeur, 2009). En l'occurrence, l'objectif était de déterminer combien de temps les personnes ne récidivent pas. La période est le nombre de jours au cours desquels une personne est suivie et ce suivi est interrompu à toute nouvelle condamnation, au décès de la personne ou à l'expiration de la période de suivi. Lors de cette étude, toutes les personnes sont suivies depuis leur condamnation de référence en 1995 jusqu'au moment de l'extraction des données le 13 novembre 2013.

Puisqu'il s'agissait d'une première analyse exploratoire, le plus de facteurs intéressants ont été repris dans le modèle par le biais de la méthode Enter. Cela consiste dans le fait que tous les facteurs sont repris en même temps dans le modèle et que l'on examine dans quelle mesure le modèle convient aux facteurs prédictifs en cas de variables dépendantes (récidive : oui/non) par rapport au modèle sans facteurs prédictifs. Il est également possible de vérifier les facteurs qui présentent la plus grande valeur prédictive. Une limitation

⁴ Le premier auteur a eu accès à l'ensemble des données composées de données chiffrées. Cela signifie que l'identification directe des personnes n'était pas possible dans la mesure où l'on n'a travaillé qu'avec un numéro de dossier auquel le chercheur de l'institut Vias n'avait pas accès. Ce n'est que grâce à la combinaison de l'âge, du sexe et des informations sur les faits qu'il serait possible de déterminer l'identité des personnes. Pour cette étude, une autorisation a été accordée par le Casier judiciaire central.

⁵ Cette sélection a été faite à l'aide de codes spécifiques dans le Casier judiciaire central. Le code se compose de six chiffres et est suivi par un suffixe composé, au moins, d'une lettre et d'un chiffre. Les codes 220400 à 220410 sont indicatifs pour les faits de roulage.

importante de cette analyse est le peu d'informations sur les caractéristiques personnelles des condamnés. Les facteurs comme l'origine, la nationalité, la profession, la personnalité, etc. ne sont pas disponibles (d'une façon valide) dans le Casier judiciaire central.

Au final, les facteurs catégoriels suivants ont été repris dans le modèle : le sexe, l'âge à la condamnation de référence (12 groupes), la peine prononcée/mesure à la condamnation de référence (10 groupes)⁶, le nombre de faits à la condamnation de référence (5 groupes), ou la condamnation de référence n'était applicable qu'à des infractions de roulage ou également d'autres faits (8 groupes), ou la peine avec sursis (entière ou partielle) est prononcée et le type de tribunal (6 groupes). Ensuite, le nombre d'antécédents a également été repris comme variable continue. Ensuite, il a été vérifié s'il y avait des aberrations qui auraient pu fausser les résultats. Les aberrations ont été tracées par le biais des valeurs DFBêta. Toutes les valeurs DFBêta supérieures à .05 sont écartées de l'analyse du fait qu'il s'agit d'aberrations. Par analyse est mentionné le nombre de personnes concernées par l'analyse après exclusion des aberrations.

L'odds ratio (OR) est calculé pour tous les facteurs qui peuvent être liés à la récidive. Un OR de 1 indique un risque de récidive identique par rapport à la catégorie de référence. Une catégorie a toujours été choisie comme point de référence et les autres catégories ont été comparées à ce point de référence. Dans les analyses, la catégorie de référence a toujours été clairement mentionnée. Une valeur OR inférieure à 1 indique un risque moindre et une valeur supérieure à 1 indique un risque de récidive plus élevé. Cela vaut pour tous les facteurs, à l'exception du nombre d'antécédents (variable continue). Il convient en l'occurrence d'examiner l'OR en fonction du nombre d'antécédents. Par exemple si l'OR est de 1 056, cela signifie qu'une personne avec un seul antécédent présente 1 056 fois plus de risque de récidive et donc, qu'une personne avec 10 antécédents présente 10 x 1 056 plus de risque de récidive qu'une personne sans antécédent. Ensuite, l'orientation du paramètre doit être examinée pour l'orientation de l'effet. Quand le paramètre est positif et important, il y a alors un risque de récidive accru par rapport à la catégorie de référence. Quand le paramètre est négatif et important, il y a alors un risque de récidive moindre.

⁶ Pour toutes les analyses, il s'avère que la valeur « tribunal de la jeunesse » est supprimée par SPSS du fait que cette valeur est identique à la « mesure pour la jeunesse ». En raison de l'écartement de cette valeur, le nombre de degrés de liberté de l'analyse est diminué d'une unité.

3 Résultats

Le présent chapitre reprend tout d'abord les résultats de l'analyse pour toutes les infractions de roulage confondues. Les principales différences entre les comportements sont ensuite abordées. L'analyse étendue pour les neuf groupes d'infractions de roulage est reprise à l'annexe du présent rapport.

3.1 Les faits

Au total, la base de données compte 961 134 infractions de roulage, dont 135 504 (14,1 %) sont associées à la condamnation de référence en 1995, 333 999 (34,7 %) concernent les antécédents et 491 631 portent sur des récidives (51,2 %). Un aperçu du type d'infractions de roulage est présenté au **Tableau 1**. Dans ce tableau, une distinction est faite entre le vaste groupe des infractions de roulage (par exemple : conduite sous l'influence, conduite sans permis de conduire) et les comportements spécifiques (par exemple : intoxication au volant, conduite en état d'ivresse). Puisque ce serait aller trop loin que d'inventorier tous les comportements spécifiques, la suite du rapport se penche uniquement sur les principaux comportements et seuls les résultats seront expliqués pour l'ensemble des infractions de roulage. Par ailleurs, les principales différences entre les comportements sont abordées et une discussion complète peut être retrouvée en annexe par infraction de roulage. Dans un premier temps, un aperçu est fourni pour le type d'infractions de roulage pour la condamnation de référence, les antécédents et les faits de récidive. Ensuite, nous approfondissons ces aspects pour les neuf vastes groupes d'infractions de roulage.

Type de fait	Spécification	Nombre	pourcentage
Circulation (non spécifié)		402 025	41,8
Conduite sous influence	Intoxication au volant	81 095	8,4
	Ivresse au volant	50 321	5,2
	Refus de se soumettre à un (alcoo)test	11 140	1,2
	Conduite d'un véhicule dans un état semblable à l'ivresse, en raison de stupéfiants	808	0,1
	Sous-total	143 364	14,9
Infractions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité	Pas d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs	111 887	11,6
	Conduite d'un véhicule qui n'est pas assuré. Le conducteur n'est pas le propriétaire du véhicule.	16 811	1,7
	Sous-total	128 698	13,4
Immatriculation du véhicule	Infraction relative à l'immatriculation des véhicules	57 550	6,0
	Pas de plaque d'immatriculation du véhicule	9 067	0,9
	Pas de certificat d'immatriculation du véhicule	5 311	0,6
	Sous-total	71 928	7,5
Conduite sans permis de conduire	Conduite sans permis de conduire, sans être titulaire d'un permis de conduire	50 237	5,2
	Confier un véhicule à un conducteur sans permis de conduire	4 305	0,4
	Ne pas observer les conditions d'utilisation d'un permis de conduire provisoire	4 031	0,4
	Infraction en matière de permis de conduire ou de titre d'apprentissage (général)	3 770	0,4
	Conduite sans permis de conduire (déchéance du permis de conduire)	1 699	0,2
	Sous-total	64 042	6,7
Infractions relatives aux exigences techniques des véhicules	Sous-total	58 945	6,1
Déchéance du droit de conduire	Conduire un véhicule ou avoir supervisé un conducteur (dans le cadre d'un apprentissage) en dépit d'une déchéance	21 382	2,2
	Infraction relative à la déchéance du droit à la conduite	19 856	2,1
	Sans avoir réussi l'inspection réglementaire	3 730	0,4
	Sous-total	44 968	4,7
Délit de fuite	(général)	41 205	4,3
	Après un accident induisant des coups, des blessures voire la mort	2 380	0,2
	Sous-total	43 585	4,5
Autres infractions de roulage		3 581	0,4
Total des infractions de roulage		961 134	100,0

Tableau 1 : Nombre et type de faits de roulage répartis par type d'infraction

3.1.1 La condamnation de référence en 1995

Au total, 92.412 personnes ont été condamnées pour des faits de roulage lors de leur condamnation de référence en 1995. À l'époque, elles étaient condamnées pour 135 504 infractions de roulage. Le nombre est dès lors supérieur au nombre de condamnations. 25 569 personnes (31,0 %) ont été condamnées pour plus d'un seul fait lors de la condamnation de référence. Le nombre de faits oscillait entre 1 et 19 avec une moyenne de 1,47 fait par condamnation, la médiane s'établissant à un seul fait.

Quand la condamnation de référence repose sur des infractions de roulage, il a été vérifié quel type de fait a été commis à l'époque. La plupart ont été condamnées pour des infractions de roulage qui ne sont pas spécifiées davantage⁷ (50,8 %), suivies par les personnes qui ont conduit sous l'influence (17,3 %) et les conducteurs sans assurance (10,2 %). Le **Tableau 2** donne un aperçu de toutes les infractions de roulage à la condamnation de référence.

3.1.2 Les antécédents

Les antécédents concernent les condamnations antérieures et les infractions y afférentes. Ces antécédents comptent au total 333 999 infractions de roulage. Un aperçu en est donné au **Tableau 3**. Les plus fréquents sont les suivants : infractions de roulage générales (46,1 %), conduite sous l'influence (14,4 %) et conducteurs sans assurance (9,4 %).

3.1.3 Les faits de récidive

Les faits de récidive concernent toutes les infractions de roulage qui sont commises après la condamnation de référence en 1995. Il s'agit de 491.631 faits, repris au **Tableau 4**. Les plus fréquents sont les suivants : infractions de roulage générales (36,4 %), conduite sous l'influence (14,6 %) et conducteurs sans assurance (17,0 %).

⁷ Cela peut s'expliquer par le fait que le Casier judiciaire central n'a repris la nomenclature de la base de données MaCH que très récemment. Les infractions de roulage sont dès lors décrites de façon plus spécifique, voir à cette fin le Chapitre 4 de la discussion.

Type de fait	Spécification	Nombre	Pourcentage
Circulation (non spécifié)	Sous-total	68 856	50,8
Conduite sous influence	Intoxication au volant	13 355	9,9
	Ivresse au volant	8 317	6,1
	Refus de se soumettre à un (alcoo)test	1 826	1,3
	Conduite d'un véhicule dans un état semblable à l'ivresse, en raison de stupéfiants	6	0,0
	Sous-total	23 504	17,3
Infractions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité	Pas d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs	13 198	9,7
	Conduite d'un véhicule qui n'est pas assuré. Le conducteur n'est pas le propriétaire du véhicule.	576	0,4
	Sous-total	13 774	10,2
Immatriculation du véhicule	Infraction relative à l'immatriculation des véhicules	4 646	3,4
	Pas de plaque d'immatriculation du véhicule	578	0,4
	Pas de certificat d'immatriculation du véhicule	330	0,2
	Sous-total	5 554	4,1
Conduite sans permis de conduire	Conduite sans permis de conduire, sans être titulaire d'un permis de conduire	7 254	5,4
	Confier un véhicule à un conducteur sans permis de conduire	733	0,5
	Ne pas observer les conditions d'utilisation d'un permis de conduire provisoire	747	0,6
	Infraction en matière de permis de conduire ou de titre d'apprentissage (général)	264	0,2
	Conduite sans permis de conduire (déchéance du permis de conduire)	429	0,3
	Sous-total	9 427	7,0
Infractions relatives aux exigences techniques des véhicules	Sous-total	4 864	3,6
Déchéance du droit de conduire	Conduire un véhicule ou avoir supervisé un conducteur (dans le cadre d'un apprentissage) en dépit d'une déchéance	783	0,6
	Infraction relative à la déchéance du droit à la conduite	1 007	0,7
	Sans avoir réussi l'inspection réglementaire	120	0,1
	Sous-total	1 910	1,4
Délit de fuite	(général)	7 201	5,3
	Après un accident induisant des coups, des blessures voire la mort	254	0,2
	Sous-total	7 455	5,5
Autres infractions de roulage		160	0,1
Total		135 504	100,0

Tableau 2 : Infractions de roulage dans la condamnation de référence de 1995, réparties selon le type d'infraction

Type de fait	Spécification	Nombre	Pourcentage
Circulation (non spécifié)	Sous-total	154 073	46,1
Conduite sous influence	Intoxication au volant	23 715	7,1
	Ivresse au volant	19 538	5,8
	Refus de se soumettre à un (alcoo)test	4 987	1,5
	Conduite d'un véhicule dans un état semblable à l'ivresse, en raison de stupéfiants	8	0,0
	Sous-total	48 248	14,4
Infractions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité	Pas d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs	30 462	9,1
	Conduite d'un véhicule qui n'est pas assuré. Le conducteur n'est pas le propriétaire du véhicule.	999	0,3
	Sous-total	31 461	9,4
Immatriculation du véhicule	Infraction relative à l'immatriculation des véhicules	18 198	5,4
	Pas de plaque d'immatriculation du véhicule	3 510	1,1
	Pas de certificat d'immatriculation du véhicule	2 173	0,7
	Sous-total	23 881	7,2
Conduite sans permis de conduire	Conduite sans permis de conduire, sans être titulaire d'un permis de conduire	20 462	6,1
	Confier un véhicule à un conducteur sans permis de conduire	1 975	0,6
	Ne pas observer les conditions d'utilisation d'un permis de conduire provisoire	1 858	0,6
	Infraction en matière de permis de conduire ou de titre d'apprentissage (général)	1 749	0,5
	Conduite sans permis de conduire (déchéance du permis de conduire)	414	0,1
	Sous-total	26 458	7,9
Infractions relatives aux exigences techniques des véhicules	Sous-total	19 270	5,8
Déchéance du droit de conduire	Conduire un véhicule ou avoir supervisé un conducteur (dans le cadre d'un apprentissage) en dépit d'une déchéance	6 647	2,0
	Infraction relative à la déchéance du droit à la conduite	5 601	1,7
	Sans avoir réussi l'inspection réglementaire	1 184	0,4
	Sous-total	13 432	4,0
Délit de fuite	(général)	15 960	4,8
	Après un accident induisant des coups, des blessures voire la mort	601	0,2
	Sous-total	16 561	5,0
Autres infractions de roulage		614	0,2
Total		333 999	100,0

Tableau 3 : Antécédents de roulage des condamnations de 1995, répartis selon le type d'infraction

Type de fait	Spécification	Nombre	Pourcentage
Circulation (non spécifié)	Sous-total	179 094	36,4
Conduite sous influence	Intoxication au volant	44 028	9,0
	Ivresse au volant	22 466	4,6
	Refus de se soumettre à un (alcoo)test	4 327	0,9
	Conduite d'un véhicule dans un état semblable à l'ivresse, en raison de stupéfiants	794	0,2
	Sous-total	71 612	14,6
Infractions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité	Pas d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs	68 227	13,9
	Conduite d'un véhicule qui n'est pas assuré. Le conducteur n'est pas le propriétaire du véhicule.	15 236	3,1
	Sous-total	83 463	17,0
Immatriculation du véhicule	Infraction relative à l'immatriculation des véhicules	34 706	7,1
	Pas de plaque d'immatriculation du véhicule	4 979	1,0
	Pas de certificat d'immatriculation du véhicule	2 808	0,6
	Sous-total	42 493	8,6
Conduite sans permis de conduire	Conduite sans permis de conduire, sans être titulaire d'un permis de conduire	22 521	4,6
	Confier un véhicule à un conducteur sans permis de conduire	1 597	0,3
	Ne pas observer les conditions d'utilisation d'un permis de conduire provisoire	1 426	0,3
	Infraction en matière de permis de conduire ou de titre d'apprentissage (général)	1 757	0,4
	Conduite sans permis de conduire (déchéance du permis de conduire)	856	0,2
	Sous-total	28 157	5,7
Infractions relatives aux exigences techniques des véhicules	Sous-total	34 811	7,1
Déchéance du droit de conduire	Conduire un véhicule ou avoir supervisé un conducteur (dans le cadre d'un apprentissage) en dépit d'une déchéance	13 952	2,8
	Infraction relative à la déchéance du droit à la conduite	13 248	2,7
	Sans avoir réussi l'inspection réglementaire	2 426	0,5
	Sous-total	29 626	6,0
Délit de fuite	(général)	18 044	3,7
	Après un accident induisant des coups, des blessures voire la mort	1 525	0,3
	Sous-total	19 569	4,0
Autres infractions de roulage		2 805	0,6
Total		491 631	100,0

Tableau 4 : Faits de récidive de roulage des condamnations de 1995, répartis selon le type d'infraction

3.2 Toutes les infractions de roulage

3.2.1 Les personnes

Des 92 412 personnes au total condamnées pour des infractions de roulage lors de leur condamnation de référence, 11 157 personnes (12,1 %) sont décédées avant la fin de la période de suivi. La moitié d'entre elles avaient au moins 58 ans au moment de leur décès (médiane = 58 ; $ET = 16,5$).⁸

Pour 444 personnes (0,5 %), des informations sur le sexe faisaient défaut. Pour les autres personnes, elles étaient majoritairement des hommes (83,8 %). Pour les condamnés, 60,6 % (soit 46 692 sur 77 039) des hommes ont été condamnés pour récidive, contre 36,2 % (soit 5 401 sur 14 929) des femmes. Cette différence entre les hommes et les femmes est statistiquement significative : $\chi^2(1) = 3 039,19$; $p <,001$; $\Phi = -.18$; $p <,001$.

L'âge médian des condamnés à leur première condamnation (il s'agit de la condamnation de référence pour ceux qui sont condamnés pour la première fois en 1995) s'élève à 26 ans ($ET = 13,24$; minimum = 12 ; maximum = 94). L'âge médian à la condamnation de référence était de 33 ans ($ET = 12,82$; minimum = 13 ; maximum = 94). La médiane de l'âge à la première condamnation pour récidive s'élève à 35 ans ($ET = 11,54$; minimum = 15 ; maximum = 92).

3.2.2 Sanction

Il est également vérifié quel type de peine est infligé lors de la condamnation de référence, si cette peine a été entièrement ou partiellement attribuée avec sursis et si les intéressés sont à nouveau condamnés. Le type de peine est réparti en dix grands groupes, comme présenté au **Tableau 6**.

Un aperçu du type de tribunal et du type d'infraction est présenté au **Tableau 8**. Comme l'on devait s'y attendre, la majorité des personnes (82 %) ne sont condamnées que pour des infractions de roulage qui ont été jugées par le tribunal de police (90 %). En cas de combinaison d'infractions de roulage et de faits d'une autre nature, la plus courante était roulage et faits de violence (comme agression sur la route : 17 %). Dans le texte ci-dessous, les résultats sont répartis selon neuf types d'infractions de roulage (cf. voir ci-dessous). L'aperçu du type de tribunal et des types de faits n'est pas réalisé dans la répartition ci-dessous. La différence la plus marquante par rapport à l'ensemble des infractions de roulage est que le plus grand nombre d'arrêts du tribunal de police ont été prononcés pour des infractions de roulage générales (91 %) et que seules des infractions de roulage sont survenues le plus fréquemment en cas de conduite malgré une déchéance (97 %) et autres faits de roulage (99 %).

⁸ Calculé sur la base des données de 11 118 personnes. Pour 60 personnes, on ignorait l'âge du décès.

Types de faits	Pourcentage d'hommes récidivants	Pourcentage de femmes récidivantes	Âge médian 1re condamnation	Âge médian condamnation de référence	Âge médian 1re condamnation pour récidive
Toutes les infractions de roulage	60,6 %	36,2 %	26	33	35
Circulation (non spécifié)	56,8 %	32,9 %	27	33	36
Conduite sous influence	61,5 %	43,8 %	27	36	38
Infractions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité	77,8 %	58,3 %	21	28	31
Immatriculation du véhicule	78,6 %	62,1 %	21	27	30
Conduite sans permis de conduire	75,3 %	49,9 %	20	22	26
Infractions relatives aux exigences techniques des véhicules	77,9 %	58,7 %	22	30	32
Déchéance du droit de conduire	86,9 %	63,5 %	20	32	33
Délit de fuite	59,7 %	35,6 %	26	34	35
Autres faits de roulage	67,2 %	67,9 %	26	32	34

Tableau 5 : Aperçu des principales différences entre les infractions de roulage

Remarque : les chiffres les plus favorables sont affichés en vert et les chiffres les moins favorables sont affichés en rouge.

	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage ¹	Nombre	Pourcentage ²	Nombre	Pourcentage ³
Sursis	437	0,5	0	0,0	230	52,6	0	0,0
Peine d'emprisonnement	79	0,1	38	48,1	66	83,5	31	81,6
Amende	53 672	58,1	16 753	31,2	27 462	51,2	7 275	43,4
Peine d'emprisonnement et amende	418	0,5	249	59,6	311	74,4	175	70,3
Mesure pour la jeunesse	42	0,0	1	2,4	38	90,5	0	0,0
Internement	5	0,0	0	0,0	3	60,0	0	0,0
Peine d'emprisonnement et autre	55	0,1	30	54,5	47	85,5	23	76,7
Amende et autre	36 025	39,0	12 888	35,8	22 858	63,5	7 417	57,5
Peine d'emprisonnement, amende et autre	1 673	1,8	1 077	64,4	1 283	76,7	768	71,3
Autre peine/mesure	6	0,0	0	0,0	3	50,0	0	0,0
Total	92 412	100	31 036	33,6	52 301	56,6	15 689	50,6

Tableau 6 : Aperçu du nombre et du type de peine pour toutes les condamnations de roulage, complété par le nombre de récidivistes

¹ : pourcentage calculé sur le sous-total de la peine/mesure concernée de la condamnation de référence en 1995. Par exemple, pour la peine d'emprisonnement, 79 personnes ont été condamnées. De ce sous-total, dans 38 cas, la peine a été assortie d'un sursis ($= (38/79) * 100 \% = 48,1 \%$).

² : pourcentage calculé pour le sous-total de la peine/mesure concernée de la condamnation pour récidive par rapport à la condamnation de référence en 1995. Par exemple, pour la mesure pour la jeunesse, 38 personnes ont été condamnées pour leur condamnation pour récidive et il y en avait déjà 42 à leur condamnation de référence ($= (38/42) * 100 \% = 90,5 \%$).

³ : pourcentage calculé sur le sous-total de la peine/mesure concernée de la condamnation pour récidive par rapport à la condamnation de référence en 1995 en ce qui concerne la peine/mesure avec sursis. Par exemple, pour la peine d'emprisonnement, 31 peines ont été assorties d'un sursis par rapport aux 38 peines d'emprisonnement avec sursis en 1995 ($= (31/38 * 100 \%) = 81,6 \%$).

Types de faits	Récidive - nombre de nouvelles condamnations				Antécédents - nombre de condamnations antérieures				
	Une nouvelle condamnation	Part 80 % récidivistes	Part 90 % récidivistes	Part 95 % récidivistes	Aucun	Un	Part 20 % antécédents	Part 10 %	Part 5 %
Toutes les infractions de roulage	30,8 %	7 ou moins	12 ou moins	17 ou moins	51,3 %	34,8 %	5 ou moins	10 ou moins	16 ou moins
Circulation (non spécifié)	33,1 %	7 ou moins	11 ou moins	16 ou moins	54,8 %	37,4 %	5 ou moins	10 ou moins	14 ou moins
Conduite sous influence	34,1 %	5 ou moins	8 ou moins	12 ou moins	41,1 %	33,0 %	6 ou moins	10 ou moins	15 ou moins
Infractions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité	21,2 %	10 ou moins	15 ou moins	20 ou moins	40,6 %	25,8 %	8 ou moins	14 ou moins	19 ou moins
Immatriculation du véhicule	21,0 %	10 ou moins	16 ou moins	21 ou moins	41,6 %	24,0 %	9 ou moins	15 ou moins	22 ou moins
Conduite sans permis de conduire	22,6 %	10 ou moins	15 ou moins	20 ou moins	59,6 %	37,3 %	6 ou moins	11 ou moins	17 ou moins
Infractions relatives aux exigences techniques des véhicules	21,1 %	10 ou moins	15 ou moins	20 ou moins	38,3 %	23,8 %	8 ou moins	15 ou moins	23 ou moins
Déchéance du droit de conduire	12,9 %	14 ou moins	21 ou moins	27 ou moins	1,8 %	11,4 %	17 ou moins	24 ou moins	32 ou moins
Délit de fuite	32,2 %	7 ou moins	11 ou moins	16 ou moins	49,7 %	35,2 %	6 ou moins	10 ou moins	15 ou moins

Tableau 7 : Aperçu des principales différences entre les infractions de roulage

Remarque : les chiffres les plus favorables sont affichés en vert et les chiffres les moins favorables sont affichés en rouge.

Type de tribunal/type de fait	Police	Correctionnel	Autre	Total (%)
Uniquement roulage	69 476	6 531	164	76 171 (82,4)
Roulage et violence	13 460	2 173	22	15 655 (16,9)
Roulage et autres faits	15	523	45	583 (0,6)
Total (%)	82 951 (89,8)	9 227 (10,0)	231 (0,2)	92 409

Remarque : les chiffres de ce tableau indiquent le nombre de personnes. Les pourcentages sont uniquement affichés pour les totaux et mentionnés entre parenthèses.

Tableau 8 : Aperçu du type de tribunal et du type de faits présenté pour toutes les infractions de roulage

3.2.3 Nature des faits

Pour toutes les personnes, le nombre total de condamnations enregistrées sur leur casier judiciaire après la période de suivi a été examiné. Ce nombre concerne les antécédents, la condamnation de référence et les faits de récidive. Un aperçu des principales différences entre les infractions de roulage est présenté au **Tableau 7**. La médiane pour ces condamnations s'élève à 3 ($ET = 8,7$, minimum = 1 et maximum = 160). Un peu moins d'un tiers des personnes condamnées un jour pour des infractions de roulage (30,8 %) ne sont condamnées qu'une seule fois. Près de la moitié de tous les condamnés (43,4 %) ont trois condamnations ou plus sur leur casier judiciaire et près d'une personne sur quatre (23,6 %) compte sept condamnations ou plus. Une personne sur dix compte plus de 15 condamnations (9,9 %) ; 5 % de la cohorte compte plus de 22 condamnations ($n = 404$) dont 62 personnes 50 condamnations ou plus et 15 personnes 100 condamnations ou plus sur leur casier judiciaire.

Antécédents

Un peu plus de la moitié (soit 51,3 %) des condamnés en 1995 pour des faits de roulage n'avaient pas encore de condamnation antérieure à leur actif. De toutes les personnes avec des condamnations antérieures, 34,8 % ne comptent qu'une seule condamnation antérieure, 18,4 % en comptent deux et 10,7 %, trois. Environ un quart d'entre elles (23,6 %) comptent cinq condamnations antérieures ou plus. Environ une sur dix (10,5 %) compte dix condamnations antérieures ou plus et environ une personne sur vingt (4,8 %) compte 16 condamnations antérieures ou plus. Le nombre total d'antécédents s'élève à 206 761 faits antérieurs.

Faits de récidive

La fréquence de récidive, le pourcentage de contrevenants avec au moins une nouvelle condamnation, est de 56,6%. La médiane de cette fréquence s'élève à 1 ($ET = 5,56$), où le minimum est 0 et le maximum 111. Au total, 265 338 nouveaux faits ont été commis par 52 301 récidivistes après leur condamnation de référence. C'est ce que l'on appelle également l'ampleur totale de la récidive. Parmi les récidivistes, 30,8 % comptent une seule nouvelle condamnation, 17,1 % en comptent deux nouvelles et 11,0 %, trois. Deux condamnés sur dix (19,4 %) comptent plus de sept nouvelles condamnations sur leur casier judiciaire après la condamnation de référence. Environ un sur dix (9,5 %) d'entre eux compte 12 nouvelles condamnations ou plus et 5 % d'entre eux, 17 nouvelles condamnations ou plus sur le casier judiciaire.

La vitesse de récidive, à savoir la médiane du nombre de jours entre la condamnation de référence et la première condamnation suivante, s'élève à 786 jours (minimum 0 jour⁹ et maximum 6791 jours). Après seulement une année après la condamnation de référence, on note que déjà 18,3 % de l'ensemble des condamnés (soit 32,4 % des récidivistes) sont à nouveau condamnés. Après deux ans, 27,2 % d'entre eux ont récidivé (soit 48,1 % des récidivistes) ; après trois ans, 33,1 % (soit 58,5 % des récidivistes) ; après quatre ans, 37,2 % (soit 65,7 % des récidivistes) ; après cinq ans, 40,1 % (soit 70,7 % des récidivistes) et après six ans 42,5 % (soit 74,9 % des récidivistes – pratiquement $\frac{3}{4}$ de toutes les personnes avec une nouvelle condamnation). Après dix ans, près de la moitié (49,8 %) de l'ensemble des condamnés ont eu une nouvelle condamnation (soit 87,7 % de l'ensemble des récidivistes). Un aperçu en est donné au **Tableau 9**. Au **Tableau 10**, on note que les personnes qui sont condamnées pour conduite sans permis de conduire en

⁹ Cela concerne des condamnations qui sont prononcées le même jour que la décision de référence.

1995, récidivent le plus souvent et le plus rapidement par rapport aux autres condamnations. Les personnes condamnées pour des infractions de roulage non spécifiées récidivent le moins et le moins vite.

Nombre d'années jusqu'à une nouvelle condamnation	Nombre de récidivistes	Pourcentage du total	Pourcentage cumulatif total	Pourcentage de récidivistes	Pourcentage cumulatif de récidivistes
Après 1 an	16 932	18,3	18,3	32,4	32,4
Après 2 ans	8 220	8,9	27,2	15,7	48,1
Après 3 ans	5 442	5,9	33,1	10,4	58,5
Après 4 ans	3 746	4,1	37,2	7,2	65,7
Après 5 ans	2 641	2,9	40,1	5,0	70,7
Après 6 ans	2 197	2,4	42,5	4,2	74,9
Après 7 ans	1 928	2,1	44,6	3,7	78,6
Après 8 ans	1 698	1,8	46,4	3,2	81,8
Après 9 ans	1 629	1,8	48,2	3,1	85,0
Après 10 ans	1 457	1,6	49,8	2,8	87,7
Après 11 ans	1 235	1,3	51,1	2,4	90,1
Après 12 ans	876	0,9	52,0	1,7	91,8
Après 13 ans	863	0,9	52,9	1,7	93,4
Après 14 ans	937	1,0	53,9	1,8	95,2
Après 15 ans	841	0,9	54,8	1,6	96,8
Après 16 ans	698	0,8	55,6	1,3	98,2
Après 17 ans	549	0,6	56,2	1,0	99,2
Après 18 ans	342	0,4	56,6	0,7	99,9
Après plus de 18 ans	70	0,1	56,6	0,1	100,0
Total de récidivistes	52 301	56,6		100,0	
Total général	92 412	100,0			

Tableau 9 : Aperçu du temps écoulé entre la condamnation de référence et au moins une nouvelle condamnation, exprimé en années

Types de faits	Part de nouvelle condamnation dans la période de suivi	Délai de récidive médiane (jours)	Part de récidive après une année	Part de récidive après cinq ans	Part de récidive après dix ans
Toutes les infractions de roulage	56,6 %	786	32,4 %	70,7 %	87,7 %
Circulation (non spécifié)	52,4 %	878	30,2 %	68,3 %	86,5 %
Conduite sous influence	60,4 %	861	29,2 %	70,9 %	87,9 %
Infractions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité	75,6 %	546	39,6 %	79,1 %	92,0 %
Immatriculation du véhicule	77,1 %	508	41,9 %	78,6 %	91,9 %
Conduite sans permis de conduire	72,5 %	601	38,4 %	75,7 %	90,5 %
Infractions relatives au contrôle technique des véhicules	76,0 %	537	39,9 %	78,2 %	92,1 %
Déchéance du droit de conduire	85,5 %	302	55,0 %	87,0 %	95,8 %
Délit de fuite	56,3 %	764	31,7 %	71,5 %	87,5 %
Autres faits de roulage	67,1%	646	40,6 %	75,5 %	90,6 %

Tableau 10 : Aperçu des principales différences entre les infractions de roulage

Les chiffres les plus favorables sont affichés en vert et les chiffres les moins favorables sont affichés en rouge.

L'on examine également la relation entre les antécédents et les condamnations pour récidive. En d'autres termes : quel est le rapport entre une condamnation antérieure et une nouvelle condamnation ? En l'occurrence, le nombre de personnes avec des condamnations antérieures est réparti en 15 grands groupes, de personnes sans antécédent aux personnes qui en comptent plus de 25. Il était question d'une forte association : $\chi^2(df = 14) : 13\ 637, 36 ; p < 0,001$, test V de Cramer = .38. Cela signifie qu'il y a un risque substantiel qu'une personne récidive si elle a déjà été condamnée. Les autres facteurs associés à un risque accru de récidive sont abordés dans le paragraphe suivant.

3.2.4 Facteurs associés à un risque accru de récidive

Comme mentionné au Chapitre 2 du présent rapport, huit facteurs sont repris dans l'analyse de régression de Cox afin de vérifier les facteurs qui peuvent être associés à un risque accru de récidive, la variable dépendante dans ce modèle. Après suppression des aberrations, 91 028 personnes sont retenues pour l'analyse, dont 51,4 % ne présentent aucun antécédent. Ce *model fit* avec ces facteurs est mieux que le modèle sans ces facteurs : $\chi^2(27) = 27224.52, p < 0,001$. Il ressort de la Figure 2 que l'on récidive relativement vite les 1 000 premiers jours (environ 30 %). Ensuite, la vitesse diminue légèrement jusqu'à environ 2 000 jours (environ 40 %) pour diminuer davantage par la suite. Environ 40 % restent sans récidive en fin de la période de suivi. Au tableau 8 figurent les facteurs repris dans le modèle et la mesure dans laquelle la récidive est associée ou non à ces facteurs.

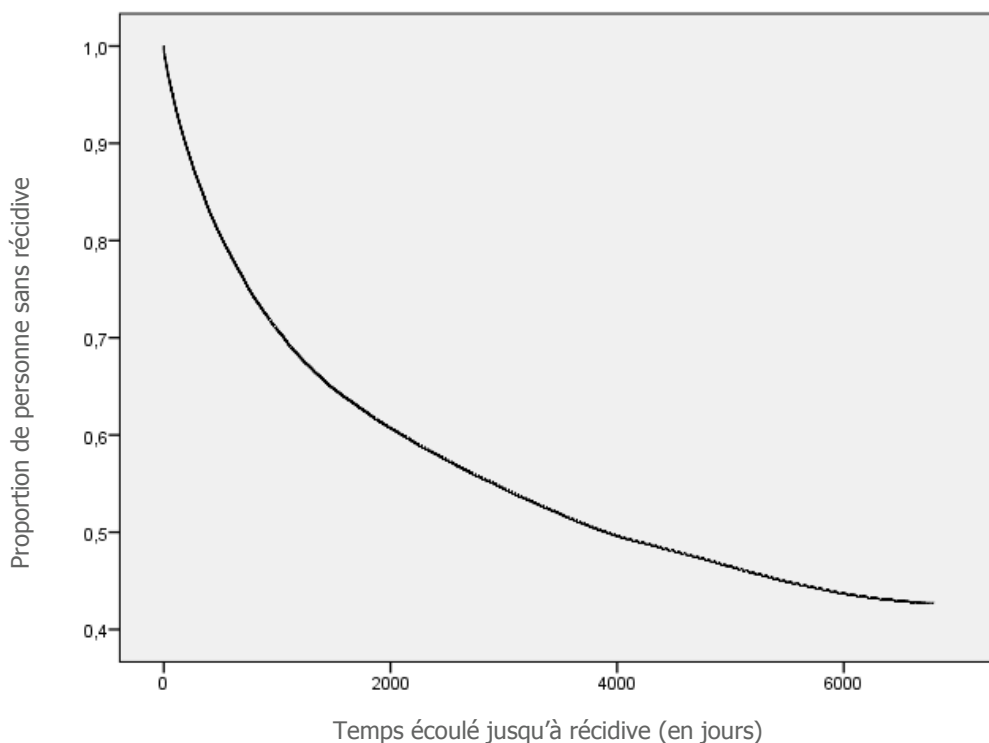


Figure 2 : délai jusqu'à la récidive pour toutes les infractions de roulage

Les principaux résultats concernent le sexe et le type de peine infligée. Les hommes courent 1,80 (1/,553) fois plus de risque de récidive que les femmes. Ce qui correspond également à l'étude criminologique antérieure indiquant que les hommes sont plus souvent arrêtés que les femmes (88 % *versus* 12 %), sont également plus souvent condamnés (95 % *versus* 5 %) (van Swaaningen, 2001) et récidivent également plus souvent que les femmes (McConaghy & Levy, 2016; Sampson & Laub, 2003). Quand la personne est condamnée à une peine d'emprisonnement à la condamnation de référence, cette personne court 2,5 fois plus de risque de récidive qu'une personne dont la peine a été suspendue. Ces résultats correspondent aux découvertes internationales selon lesquelles, au terme d'une peine d'emprisonnement, la récidive est fréquente (Beijersbergen, Dirkzwager, & Nieuwbeerta, 2016). Aux États-Unis d'Amérique, par exemple, deux tiers des prisonniers sont à nouveau arrêtés dans les trois ans et la moitié d'entre eux sont réincarcérés au cours de cette période (Durose, Cooper, & Snyder, 2014). Il convient en outre de faire remarquer qu'en Belgique, ces chiffres sont inférieurs : « seulement » 44 % des prisonniers libérés sont à nouveau condamnés entre janvier 2003 et janvier 2006 à une peine d'emprisonnement au cours de la période de suivi jusqu'en août 2011 (Robert & Maes, 2012). Si l'on prend une peine d'emprisonnement comme peine de référence, on constate que le sursis, l'amende et l'amende & une autre peine¹⁰ induisent sensiblement moins souvent une récidive. Si une amende est choisie comme référence, on constate que l'imposition d'une peine d'emprisonnement induit jusqu'à 1,62 fois plus souvent une récidive (1/,619) et une amende et une autre peine, 1,36 fois plus souvent une récidive (1/,737). Quand la peine d'une personne était assortie partiellement ou entièrement d'un sursis, cette personne avait 1,27 fois plus de risque de récidive qu'une personne dont la peine n'était pas assortie d'un sursis.

Par rapport à l'âge, les 18-20 ans présentent tout autant de risque de récidive que les personnes de moins de 18 ans (la catégorie de référence). Avec l'âge, le risque de récidive diminue lentement. Ce résultat est

¹⁰ On peut en l'occurrence penser à infliger une interdiction de conduire. Bien que cette « autre » peine ne soit pas spécifiée dans le fichier de données, on sait qu'à la condamnation d'une infraction de roulage, une amende est souvent assortie d'une interdiction de conduire (Nieuwkamp, Sloomans, & Silverans, 2017).

conforme aux résultats de l'étude criminologique selon laquelle on constate un pic de la criminalité à partir de l'adolescence puis une diminution progressive : c'est ce que l'on appelle également l'*age-crime curve* (Dirkzwager et al., 2018; Hirschi & Gottfredson, 1983; Troonbeeckx, 2017). Dans le cas où une personne est condamnée pour la combinaison d'une infraction de roulage et d'un fait de violence, le risque de récidive est moindre par rapport au cas où une personne est uniquement condamnée pour une infraction de roulage. Ceci peut s'expliquer par le grand nombre de personnes condamnées au sein de la population. Comme indiqué précédemment, près de sept personnes sur 10 parmi toutes les personnes condamnées en 1995, l'ont été pour des infractions de roulage. Le risque de récidive pour de nouvelles infractions de roulage est dès lors élevé vu la fréquence importante de délits de la route au sein de la population. Le risque de récidive augmente également au fur et à mesure de l'augmentation du nombre de faits à la référence. Ces résultats correspondent à nouveau aux résultats internationaux selon lesquels plus le nombre de condamnations antérieures est élevé, plus le risque de récidive l'est (Beijersbergen et al., 2016). Enfin, une condamnation par le tribunal correctionnel induit moins souvent une récidive qu'une condamnation par le tribunal de police.

Facteur	Paramètre	Odds ratio	Signification	Intervalle de confiance de 99 %
Sexe (réf. = homme) – femme	-0,592	,553	***	0,533 – 0,574
Âge (réf. = moins de 18 ans)				
18-20 ans	0,059	1,060	n.s.	0,963 – 1,168
21-25 ans	-0,087	,917	*	0,837 – 1,005
26-30 ans	-0,217	,805	***	0,734 – 0,883
31-35 ans	-0,287	,750	***	0,684 – 0,823
36-40 ans	-0,372	,690	***	0,628 – 0,758
41-45 ans	-0,516	,597	***	0,542 – 0,657
46-50 ans	-0,700	,497	***	0,450 – 0,549
51-55 ans	-0,949	,387	***	0,347 – 0,432
56-60 ans	-1,276	,279	***	0,246 – 0,317
61-65 ans	-1,395	,248	***	0,213 – 0,288
Plus de 65 ans	-1,711	,181	***	0,154 – 0,212
Type de faits (Réf. = roulage)				
Roulage + violence	-0,660	,517	***	0,473 – 0,565
Roulage + propriété	0,112	1,118	n.s.	0,929 – 1,346
Roulage + violence + propriété	0,074	1,076	n.s.	0,738 – 1,569
Nombre de types de faits différents (Réf. = 1 type de fait)				
2 types de faits	0,147	1,158	***	1,066 – 1,259
3 types de faits	0,285	1,329	***	1,088 – 1,623
4 types de faits	0,289	1,335	*	0,917 – 1,944
5 types de faits ou plus	0,395	1,484	*	0,941 – 2,340
Type de mesure ou de peine (Réf. = sursis)				
Peine d'emprisonnement	0,812	2,252	***	1,534 – 3,307
Amende	0,332	1,394	***	1,172 – 1,658
Emprisonnement + amende	0,688	1,991	***	1,567 – 2,528
Amende + autre	0,506	1,659	***	1,395 – 1,973
Emprisonnement + amende + autre	0,842	2,321	***	1,923 – 2,802
Sursis ou non (Réf. = pas de sursis)	0,241	1,273	***	1,241 – 1,306
Type de tribunal (Réf. = tribunal de police)	-0,123	,885	***	0,849 – 0,922
Antécédents	0,055	1,056	***	1,055 – 1,057

Remarque : * $p < ,05$, ** $p < ,01$, *** $p < ,001$, n.s. = différence non significative

Tableau 11 : aperçu des résultats de la régression de Cox des facteurs qui peuvent avoir une incidence sur la récidive

4 Conclusion et recommandations

Ce rapport est le fruit d'une excellente collaboration entre l'institut Vias et l'Institut national de Criminalistique et de Criminologie (INCC). Plus spécifiquement, l'étude a pu s'appuyer sur les données collectées issues de l'Institut national de Criminalistique et de Criminologie (INCC) et, en particulier, se pencher sur les récidivistes au volant. Au cours de la période du 1er janvier 1995 au 13 novembre 2013, 92 412 personnes et 961 134 infractions de roulage ont été étudiées. Les chiffres font de cette étude la plus grosse menée en Belgique par rapport aux récidivistes au volant. Il s'agit d'une étude exploratoire dont les données ont été examinées de façon exploratoire. Sur la base des codes utilisés dans le Casier judiciaire central en combinaison avec les chiffres et la nature des faits, les infractions de roulage ont été réparties en neuf grands groupes. Cela a permis d'inventorier différentes infractions de roulage, les infractions qui ont induit le plus souvent une récidive et les facteurs qui y sont associés.

4.1 Résumé et discussion

Plus de la moitié (57 %) des personnes qui ont été condamnées pour des infractions de roulage lors de la condamnation de référence en 1995 ont récidivé au moins une fois au cours de la période de suivi jusqu'en novembre 2013. Après deux années, près de la moitié (48 %) d'entre elles sont à nouveau condamnées. Environ la moitié des condamnés en 1995 (49 %) comptait au moins une condamnation antérieure sur leur casier judiciaire. Quand toutes les condamnations sont examinées les unes par rapport aux autres (antécédents, condamnation de référence et récidive), la plupart des personnes comptent trois condamnations sur leur casier judiciaire au terme de la période de suivi.

La grande majorité des condamnés sont des hommes (84 %). Les hommes récidivent également plus souvent que les femmes (61 % contre 36 %). Les condamnés sont également relativement jeunes : leur âge médian à leur condamnation de référence est de 33 ans et leur âge médian avant leur première condamnation pour récidive est de 35 ans. Une analyse de régression de Cox a permis de vérifier les facteurs qui peuvent être le plus fréquemment associés à une récidive. Les résultats les plus importants sont que les hommes présentent 1,8 fois plus de risque de récidive que les femmes, qu'une peine d'emprisonnement induit un risque accru de récidive avec un facteur de 1,6 par rapport à une amende. Il convient en l'occurrence de souligner qu'une peine d'emprisonnement est plutôt infligée de façon exceptionnelle pour des infractions de roulage et selon toute vraisemblance, cette personne a déjà des infractions et/ou des condamnations à son actif. Il ressort également du **Tableau 12** que lorsque l'on observe uniquement les peines uniques (à savoir sans combinaison), la médiane des antécédents est bien plus élevée que celle des amendes.

	Nombre de personnes	Moyenne	Écart type	Médian	Minimum	Maximum
Sursis	437	0,53	1,60	0	0	15
Peine d'emprisonnement	79	4,20	5,09	3	0	29
Amende	5 372	1,92	4,69	0	0	122
Peine d'emprisonnement et amende	418	4,62	7,06	2	0	42
Mesure pour la jeunesse	42	0,26	0,45	0	0	1
Internement	5	5,80	8,26	2	0	20
Peine d'emprisonnement et autre	6	5,00	10,79	1	0	27
Amende et autre	55	7,91	9,54	5	0	46
Peine d'emprisonnement, amende et autre	36 025	2,47	4,92	1	0	116
Autre peine/mesure	1 673	7,00	10,59	3	0	115
Total	92 412					

Tableau 12 : Rapport entre le type de peine et le nombre d'antécédents

Par ailleurs, l'imposition d'une peine assortie d'un sursis induit également plus souvent une récidive avec un facteur de 1,3. En outre, généralement, le meilleur facteur prédictif du comportement futur est le comportement passé, ce qui signifie qu'un seul antécédent augmente le risque de récidive d'un facteur de 1,06. Cela signifie qu'en cas de 10 condamnations antérieures, ce risque augmente d'un facteur de 10,6.

Les résultats ci-dessus concernent toutes les infractions de roulage à la condamnation de référence. D'importantes différences émergent par rapport à ces chiffres au sein des neuf groupes d'infractions de roulage. D'une part, il est à noter que les personnes condamnées pour infractions relatives à la déchéance du droit de conduire récidivent le plus souvent et le plus rapidement par rapport à d'autres condamnations. D'autre part, les personnes condamnées pour infractions de roulage non spécifiées et délits de fuite sont le moins souvent condamnées à nouveau et le délai jusqu'à la récidive est le plus bas pour les personnes condamnées pour infractions de roulage non spécifiées et conduite sous influence. Le nombre de récidivistes ne comptant qu'une nouvelle condamnation est le plus élevé parmi les personnes condamnées en 1995 pour conduite sous influence. 95 % de l'ensemble des personnes condamnées pour conduite sous influence comptent 12 nouvelles condamnations ou moins alors que 95 % des personnes condamnées pour infractions relatives à la déchéance du droit de conduire comptent 27 nouvelles condamnations ou moins. En ce qui concerne le sexe des récidivistes, ce sont les hommes qui récidivent le plus (87 %) par rapport aux femmes (64 %) pour infractions relatives à la déchéance du droit de conduire. Le taux de récidive chez les hommes et les femmes est le plus faible pour les condamnations relatives à des infractions de roulage non spécifiées et délits de fuite. La plus petite différence entre les hommes et les femmes par rapport aux taux de récidive est observée pour les condamnations pour conduite sous influence (62 % d'hommes et 44 % de femmes).

Cette étude se heurte à plusieurs limitations. Tout d'abord, ces données concernent purement et simplement les condamnations qui sont enregistrées dans le Casier judiciaire central. Ces données portent uniquement sur la partie visible de l'iceberg du fait que seules les condamnations sont reprises dans cette étude. Si l'on prenait également en compte les dossiers de classement, les transactions, ou les perceptions immédiates de ces personnes, on disposerait d'un tableau plus complet. Il ne le serait toutefois pas tout à fait en raison du

faible risque de se faire prendre. De ce fait, la détection de la majorité des comportements délictueux reste insuffisante. Tous les comportements délictueux ne sont dès lors pas repris dans les registres. Ajoutons que 40% des données sont classées comme des infractions de roulage générales. La portée de l'étude s'en trouve donc limitée mais les données concernent 66.648 condamnations ce qui en fait la plus grande étude en chiffres absolus.

Une deuxième limitation à l'utilisation des données du Casier judiciaire central, mais aussi des données issues de la base de données MaCH, est que les informations disponibles sur les caractéristiques de base sont sommaires par rapport aux bulletins de renseignements¹¹. Toutefois, ces bulletins ne dressent pas non plus de tableau complet sur la personne. Des informations sur leur personnalité font dès lors défaut dans les divers dossiers. Troisièmement, la condamnation de référence en 1995 a été choisie comme point de départ, ce qui a également induit des limitations du fait qu'un grand nombre d'infractions de roulage n'étaient, à l'époque, pas spécifiées davantage dans le Casier judiciaire central. Si les comportements avaient été enregistrés de façon plus spécifique, les groupes auraient été plus vastes dans les analyses plus spécifiques.

4.2 Recommandations

4.2.1 Recommandations pour une analyse future

Une étude sur la récidive peut servir quatre objectifs éventuels (Wartna, 2009) dont l'établissement d'un profil. Cette étude se penche davantage sur les données collectées issues du Casier judiciaire central en vue de dresser de telles caractéristiques de profil. Les détails de cette base de données sont moins riches que les informations pouvant être trouvées dans les bulletins de renseignements, mais sur la base du grand nombre de personnes et des codes pour les infractions de roulage dans cette base de données, on tente d'inventorier différentes caractéristiques pour les neuf grandes infractions de roulage. Sur la base de ces profils, il ressort essentiellement que la conduite malgré une déchéance présente le risque de récidive le plus élevé. Ces résultats peuvent aider les responsables politiques à réfléchir sur la façon dont nous pouvons veiller à ce qu'un conducteur ne puisse pas commettre d'autres infractions (de roulage) après le retrait de son permis de conduire. En outre, on peut notamment réfléchir à l'application, en associant la plaque d'immatriculation du véhicule/des véhicules d'un conducteur dont le permis de conduire est retiré aux caméras ANPR afin de vérifier, via un contrôle mobile, si le conducteur est en possession d'un permis de conduire valable. Il est important d'y accorder une attention particulière du fait que le retrait du permis de conduire peut être considéré comme l'une des dernières mesures de protection de la société contre les conducteurs dangereux. Il s'avère aujourd'hui que la récidive rapide et fréquente de ces conducteurs ne soulève que la question de savoir si la société est bel et bien protégée.

Comme mentionné ci-dessus, la classification des infractions de roulage de 1995 a été utilisée. 40% des faits de roulage n'ont dès lors pas été décrits plus en détail. Ceci nous pousse à documenter toutes les infractions de roulage scrupuleusement afin d'accroître la portée. Les analyses ultérieures ont été menées sur la base de cette classification. Le constat de récidive était un constat dichotomique (récidive ou non) sans tenir compte de la nature du fait de récidive. Il n'a dès lors pas pu être vérifié s'il était question de récidive spécifique ou spéciale. Afin de statuer à cet égard, une conversion du fichier de données était nécessaire et ces résultats ne sont pas repris dans les analyses par faute de temps. Une telle conversion et une telle étude des données sont toutefois intéressantes du fait qu'il s'avère que 79 % de l'ensemble des personnes condamnées en 1995 sont condamnées à un moment donné pour un fait de roulage (ou une condamnation antérieure pour infractions de roulage ou récidive pour une infraction de roulage). Par ailleurs, il s'avère également que 20,6 % de l'ensemble des personnes comptant plus d'une condamnation sont exclusivement condamnées pour des faits de roulage sur la base de tous les faits (antécédents, référence et récidive) sur leur casier judiciaire.

¹¹ Le bulletin de renseignements est un document que l'on trouve dans un dossier pénal. Il est délivré par la commune où la personne est inscrite au moment du suivi. Le bulletin reprend deux sources d'informations. Il comprend des caractéristiques sociodémographiques de la personne (par ex. le sexe, l'âge, la profession, l'état civil) ainsi que son casier judiciaire. Ce dernier inclut toutes les condamnations antérieures de l'individu concerné, y compris la date de la condamnation ainsi que le nombre et la nature des faits pour lesquels l'accusé a été condamné (Nieuwkamp, Sloomans, & Silverans, 2017).

Ces données indiquent que les condamnations pour infractions de roulage sont largement répandues au sein de la population de condamnés et qu'il existe également un sous-groupe de « spécialistes » qui ne commettent que des infractions de roulage. Ces données soulignent la richesse des données. Comme mentionné plus haut, cette analyse exploratoire tient compte de la nature de la condamnation de référence pour les analyses. En sachant qu'environ 21 % de l'ensemble des condamnés en 1995 n'ont commis que des infractions de roulage, il est intéressant de se pencher davantage sur ce groupe de spécialistes. On peut en outre relever le moment auquel ils ont commencé et avec quels faits. Ces résultats peuvent donc être comparés avec des théories criminologiques classiques sur quel groupe commence quels faits et quand (Moffit, 1993). Peut-être la carrière criminelle peut-elle être ainsi mieux inventoriée et peut-être pourra-t-on à l'avenir tenir compte de ces carrières pour les interrompre par le biais de peines ou de mesures adaptées en contribuant de cette façon, de manière positive, à la sécurité routière.

Outre l'établissement d'un profil de contrevenant, les chiffres de récidive peuvent être utilisés pour évaluer l'efficacité d'une mesure ou d'une intervention. On peut en l'occurrence penser à l'évaluation de l'obligation récente de soumettre à l'éthylotest antidémarrage tous les conducteurs pris à partir de 1,8 pour mille ou 1,2 pour mille pour les conducteurs qui ont déjà été condamnés pour conduite sous l'influence de l'alcool.¹²

En général, les bases de données judiciaires devraient être plus facilement accessibles pour l'étude scientifique. Comme l'a déjà fait remarquer l'institut Vias (Nieuwkamp et al., 2017), la base de données MaCH n'est pas facile à utiliser pour l'étude scientifique. Cette remarque s'applique dans une moindre mesure au Casier judiciaire central, mais là aussi, le nettoyage des données a requis de nombreux efforts de la part des collègues de l'INCC. Un tel accès est essentiel pour l'exécution de l'étude scientifique afin de se faire une meilleure idée de la récidive (de roulage). En outre, il convient de déconseiller de travailler avec le code générique « roulage » dans le Casier judiciaire central et de mieux détailler la nature des faits. Depuis 2015, la nomenclature MaCH est associée à l'enregistrement des infractions de roulage dans le Casier judiciaire central. C'est pourquoi il conviendrait de réitérer l'étude actuelle au bout de quelques années.

4.2.2 Recommandations en matière d'approche de récidivistes

Bien entendu, la dernière recommandation citée pour l'étude future s'applique également à l'approche des récidivistes.

Récemment l'institut Vias a examiné l'effet escompté de l'instauration d'un permis de conduire à points et d'autres mesures contre la récidive au volant (Silverans et al., 2018). La principale conclusion de l'approche des récidivistes est que le risque de se faire prendre doit être accru et doit même être doublé à court terme. Il est dès lors important de poursuivre une mise en application efficace et efficiente. Ensuite, l'association entre différentes bases de données judiciaires est également importante pour coupler facilement les infractions, les condamnations et les retraits de permis au condamné.

Une conclusion importante de cette étude est le fait que lorsque quelqu'un est condamné à une peine d'emprisonnement, cette personne est 1,6 fois plus susceptible de récidiver que lorsqu'une amende est infligée. Toutefois, il convient en outre de noter qu'une peine d'emprisonnement n'est prononcée que pour les délits les plus graves et que ces personnes ont plus d'antécédents que lorsqu'une amende est infligée. Sur cette base, il convient de déterminer dans une étude ultérieure les peines qu'il est préférable d'infliger pour limiter à un minimum toute récidive future et la façon dont les carrières criminelles peuvent être interrompues. Ensuite, nous savons sur la base de l'*age-crime curve* qu'au fil du temps, les contrevenants sont moins souvent pris à commettre des infractions ou ont même complètement arrêté d'en commettre. Sur cette base, il est possible de mener une étude selon ce que l'on appelle les « facteurs protecteurs », à savoir des facteurs qui peuvent retenir les personnes de commettre de nouvelles infractions, plus particulièrement l'habitation, le travail et le/la partenaire (Weerman, de Keijser, & Huisman, 2015). Toutefois il existe d'importantes différences entre les hommes et les femmes par rapport à ces facteurs. Notamment, avoir un

¹² Voir : <https://www.vias.be/fr/newsroom/lethylotest-antidemarrage-diminue-dau-moins-75-le-risque-de-recidive/>

partenaire est un facteur protecteur pour un homme, contrairement à une femme (Weerman et al., 2015). Bien que ces facteurs protecteurs puissent réduire le risque de récidive, il est important de mieux inventorier ces facteurs et d'en étudier les différents effets en fonction des caractéristiques sociodémographiques des contrevenants. Il convient en particulier d'examiner l'effet de ces facteurs protecteurs sur la survenue d'infractions de roulage, du fait qu'il a été indiqué dans le présent rapport que 79 % de l'ensemble des condamnés ont un jour été condamnés pour des faits de roulage et que les infractions et délits de roulage sont largement répandus dans la communauté.

Dans le prolongement de ce qui précède, l'institut Vias a initié une étude pour réitérer l'étude originale de Van Laar et al. (2003) afin d'apporter une réponse à la question de savoir le degré d'efficacité de peines alternatives en 2018, mais également pour vérifier quels sont les profils de condamnés qui profitent le plus d'un tel cours et pour quelles personnes une peine classique est opportune. De cette façon, on peut dès lors travailler selon un principe de « ce qui fonctionne ». Les juges de police pourraient ainsi évaluer la peine qui conviendrait le mieux au condamné qui comparait devant eux.

5 Références

- Adriaensen, M., Kluppels, L., & Goldenbeld, C. (2015). *Themadossier verkeersveiligheid nr. 3: Handhaving van verkeersregels*. Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid, Brussel, België.
- Andersen, S. N., & Skardhamer, T. (2014). *Pick a number. Mapping recidivism measures and their consequences*. Oslo, Norway: Statistics Norway Research department.
- Beijersbergen, K. A., Dirkzwager, A. J. E., & Nieuwbeerta, P. (2016). Reoffending After Release: Does Procedural Justice During Imprisonment Matter? *Criminal Justice and Behavior*, *43*, 63–82.
- Bijleveld, C. C. J. H., & Commandeur, J. J. F. (2009). *Multivariate analyse. Een inleiding voor criminologen en andere sociale wetenschappers*. Den Haag: Boom Juridische uitgevers.
- Blom, M., & Wartna, B. S. J. (2016). Rijders onder invloed in beeld. Wat we kunnen leren van justitiestatistieken. In E. Devroe, E. De Raedt, H. Elffers, & D. Schaap (Eds.), *Metten is weten. Cahiers Politiestudies* (pp. 129–143). Maklu, Antwerpen/Apeldoorn.
- 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)
- De Decker, M. (2017, February). Rijverboden aan de lopende band. *De Standaard*.
- 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.
- Dirkzwager, A., Nieuwbeerta, P., Beijersbergen, K., Bosma, A., Cuyper, R., Doekhie, J., ... Wermink, H. (2018). Cohort Profile: the Prison Project—a Study of Criminal Behavior and Life Circumstances Before, During, and After Imprisonment in the Netherlands. *Journal of Developmental and Life-Course Criminology*, *4*, 120–135.
- Durose, M. R., Cooper, A. D., & Snyder, H. N. (2014). *Recidivism of prisoners released in 30 states in 2005: Patterns from 2005 to 2010*. Washington, DC: Bureau of Justice Statistics of the U.S. Department of Justice.
- Elvik, R. (2010). *Changes over time in the risk of apprehension for traffic law violations*. Oslo, Norway: Institute of Transport Economics.
- Goldenbeld, C., Reurings, M. C. B., Norden, Y., & van Stipdonk, H. L. (2011). *Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen*. SWOV, Leidschendam, Nederland.
- Hirschi, T., & Gottfredson, M. (1983). Age and the Explanation of Crime. *American Journal of Sociology*, *89*(3), 552–584.
- 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)
- McConaghy, M., & Levy, M. P. (2016). The Impact of Gender and Early Delinquency on Reoffending: A Life History Perspective. *Victims & Offenders*, *11*, 251–284. <https://doi.org/10.1080/15564886.2014.976352>.
- Mine, B., & Robert, L. (2015). *Recidive na een rechterlijke beslissing. Nationale cijfers op basis van het Centraal Strafregister*. Brussels, Belgium.
- Moffit, T. E. (1993). Adolescence-limited and life-course-persistent antisocial behavior: a developmental taxonomy. *Psychological Review*, *100*, 674–701.
- 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.
- Nieuwkamp, R., Slootmans, F., & Silverans, P. (2017). *Verkeersrecidive nader bekeken: Verkenning van een steekproef van gerechtelijke dossiers uit Leuven en Mechelen*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- 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. Mesure de la connaissance auprès de la population via une enquête pré-post. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière*
- Pelssers, B., Silverans, P., & Schoeters, A. (2018). Dark number and the relation between infringements and penalties. In *Transport Research Arena* (pp. 1–10). Vienna.
- Robert, L., & Maes, E. (2012). *Wederopsluiting na vrijlating uit de gevangenis*. Brussel, NICC. Collectie van de onderzoeksrapporten & onderzoeksnota's n° 27.
- Robert, L., Maes, E., & Mine, B. (2017). Over ezels en stenen. Enkele observaties over recidive. In K. Beyens & S. Snacken (Eds.), *Straffen: Een penologisch perspectief* (pp. 165–180). Antwerpen: Maklu.
- Robert, L., Mine, B., & Maes, E. (2015). Recidive na een rechterlijke beslissing. De eerste nationale cijfers over recidiveprevalentie op basis van het Centraal Strafregister. *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.
- Sampson, R., & Laub, J. (2003). Life-course desisters? Trajectories of crime among delinquent boys followed to age 70. *Criminology*, 41(3), 555–592.
- 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.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). Effets attendus des systèmes à points et des autres mesures en matière de récidive au volant, Brussels, Belgium: Vias institute – Knowledge Centre Road Safety
- Slootmans, F. (2012). Het verband tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen. *Het Politiejournaal*, april, 16–19.
- Slootmans, F. (2017). *Rapport statistique 2017. Politique criminelle : contrôle et sanctions. Bruxelles, Belgique : Vias institute – Centre de Connaissance*
- Streff, F. M., Spradlin, H. K., & Eby, D. W. (2001). *Repeat Alcohol Offenders: A Review of the Literature*. University of Michigan, USA.
- Torfs, K., Meesmann, U., Van den Berghe, W., & Trotta, M. (2016). *The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries*. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Belgian Road Safety Institute BRSI, Brussel.
- Troonbeeckx, S. (2017). *An agency graded theory of crime. An integrated explanation of the onset and endphase of youth crime*. Onuitg. doctoraatsthesis Criminologische wetenschappen. Leuven: KU Leuven. Faculteit Rechtsgeleerdheid.
- 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.
- van Swaaningen, R. (2001). Het verklaren van criminaliteit: van micro naar macro. Kritische criminologie. In E. Lissenberg, S. Van Ruller, & R. Van Swaaningen (Eds.), *Tegen de regels* (pp. 251–273). Nijmegen: Ars Aequi libri.
- 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.
- Weerman, F. M., de Keijser, J. W., & Huisman, W. (2015). Woning, werk, wederhelft: Wat is waar van een oude wijsheid? *Delikt En Delinkwent*, 45, 545–553.

6 Annexes

Dans cette annexe, les résultats sont répartis selon l'une des neuf grandes catégories de faits de roulage, telles que présentées au **Tableau 1**, notamment. Les résultats sont abordés par type d'infraction de roulage. Pour ce faire, toutes les infractions de roulage ont été sélectionnées. Par condamné, le nombre de faits à la condamnation en 1995 oscillait entre 1 et 19. Ces faits ont ensuite été répartis de façon dichotomique dans les neuf grandes catégories. Cela signifie, d'une part, que lorsqu'une personne a été condamnée cinq fois pour conduite sous influence, un seul fait a été retenu, car il s'agit du même comportement. D'autre part, lorsqu'une personne a été condamnée pour conduite sous influence et délit de fuite, ces deux faits ont été retenus, car il s'agit de comportements différents. Les résultats suivants portent sur les personnes qui sont condamnées pour l'un des faits dans les neuf catégories. Il n'est en l'occurrence pas tenu compte des combinaisons possibles. Cela irait bien trop loin pour le présent rapport. Par rapport à la régression de Cox, elle a été répétée pour les neuf catégories. Les facteurs « nombre de faits » et « type de faits » ont été supprimés de la régression du fait que l'ajout de ces facteurs faussait les données. De même, d'autres facteurs ont également été écartés du modèle, ce qui est spécifié par type d'infraction de roulage.

6.1 Conduite sous influence

6.1.1 Les personnes

Au total, 16 488 personnes ont été condamnées pour conduite sous influence en 1995, dont 3 304 personnes (20,0 %) sont décédées avant l'expiration de la période de suivi et avaient à l'époque 55,8 ans¹³ en moyenne ($ET = 13,1$; minimum = 19 ; maximum = 97).

Pour 64 personnes (0,4 %), aucune information sur le sexe n'est connue. Pour les autres, 61,5 % (soit 9 479 sur 15 409) des hommes ont été condamnés pour récidive, contre 43,8 % (soit 445 sur 1015) des femmes. Cette différence entre les hommes et les femmes est statistiquement significative : $\chi^2(1) = 124,39$; $p <,001$; Phi = -.09 ; $p <,001$. Quand on examine l'âge des condamnés à leur première condamnation (il s'agit de la condamnation de référence pour ceux qui sont condamnés à l'époque pour la première fois), la médiane de cet âge s'élève à 27 ans ($ET = 12,36$; minimum = 12 ; maximum = 84). Au moment de la décision de référence, la médiane de leur âge était de 36 ans ($ET = 11,53$; minimum = 16 ; maximum = 84). La médiane de l'âge à la première condamnation pour récidive s'élève à 38 ans ($ET = 11,08$; minimum = 17 ; maximum = 86).

6.1.2 Nature des faits

Pour toutes les personnes, le nombre total de condamnations enregistrées sur leur casier judiciaire après la période de suivi a été examiné. Ce nombre concerne les antécédents, la condamnation de référence et les faits de récidive. La médiane pour ces condamnations s'élève à 3 ($ET = 7,4$, minimum = 1 et maximum = 111). 23 % d'entre elles n'ont été condamnées qu'une seule fois pour des infractions de roulage. Plus de la moitié de tous les condamnés (51,6 %) ont trois condamnations tout au plus sur leur casier judiciaire et plus de trois personnes sur quatre (76,7 %) comptent sept condamnations tout au plus. Une personne sur dix (9,4 %) compte plus de 14 condamnations ; 4,9 % de la cohorte compte plus de 20 condamnations (n = 903) dont 53 personnes 50 condamnations ou plus et une seule personne, 111 condamnations sur son casier judiciaire.

Les antécédents

Moins de la moitié (soit 41,1 % ; n = 6 778) des condamnés en 1995 pour des faits de roulage n'avaient pas encore de condamnation antérieure à leur actif avant la condamnation de référence. De toutes les personnes avec des condamnations antérieures, 33,0 % ne comptent qu'une seule condamnation antérieure, 19,7 % en comptent deux et 11,6 %, trois. Environ deux personnes sur dix (18,5 %) comptent six condamnations

¹³ Sur la base des données de 3 298 personnes. Aucune donnée n'est disponible pour les 6 autres personnes.

antérieures ou plus. Environ une sur dix (9,5 %) compte dix condamnations antérieures ou plus et environ une sur vingt (4,8 %) compte 15 condamnations antérieures ou plus. Le nombre total d'antécédents s'élève à 42 843 faits.

Les récidivistes

La fréquence de récidive est de 60,4 %, dont la médiane s'élève à 1 ($ET = 4,08$), où le minimum est 0 et le maximum 58. Au total, 38 711 nouveaux faits ont été commis par 9 954 récidivistes après leur condamnation de référence. C'est ce que l'on appelle également l'ampleur totale de la récidive. Parmi les récidivistes, 34,1 % comptent une seule nouvelle condamnation, 20,0 % en comptent deux nouvelles et 12,1 %, trois. Huit condamnés sur dix (80,3 %) comptent cinq nouvelles condamnations tout au plus, ce qui signifie que 19,7 % d'entre eux ont enregistré plus de cinq nouvelles condamnations sur leur casier judiciaire après la condamnation de référence. Un sur dix (10,4 %) d'entre eux compte huit nouvelles condamnations ou plus et 94,8 % d'entre eux, 12 nouvelles condamnations ou plus sur le casier judiciaire.

La vitesse de récidive s'élève à 861 jours (minimum = 0, maximum = 6 714). Après maximum une année, 29,2 % des récidivistes sont à nouveau condamnés. Après deux ans, 45,2 % récidivent, après trois ans, 57,2 %, après quatre ans, 65,6 % et après cinq ans, 70,9 %. Après 11 ans, neuf sur dix (90,2 %) sont à nouveau condamnés et après 14 ans, 95,4 % d'entre eux sont à nouveau condamnés.

L'on examine à nouveau la relation entre les antécédents et les condamnations pour récidive. En d'autres termes : quel est le rapport entre une condamnation antérieure et une nouvelle condamnation ? En l'occurrence, le nombre de personnes avec des condamnations antérieures est réparti en 15 groupes, de personnes sans antécédent aux personnes qui en comptent plus de 25. Il a ensuite été vérifié s'il existe une association entre le nombre d'antécédents et le nombre de faits de récidive. Il était question d'une forte association : $\chi^2(14) : 1\,859,30 ; p <,001$, test V de Cramer = ,34.

6.1.3 Facteurs associés à un risque accru de récidive

À l'exécution de la régression de Cox, les facteurs relatifs à la quantité et à la nature des faits sont écartés de l'analyse du fait qu'ils faussaient les résultats. L'analyse porte sur 16 244 personnes. Le *model fit* est excellent : $\chi^2(19) = 3\,389,27 p <,001$. Il ressort de la

Figure 3 que l'on récidive relativement vite les 1 000 premiers jours (environ 30 %). Ensuite, la vitesse diminue légèrement jusqu'à environ 2 000 jours (environ 45 %) pour diminuer davantage par la suite. Environ 40 % restent sans récidive en fin de la période de suivi. Au **Tableau 13** figurent les facteurs repris dans le modèle et la mesure dans laquelle la récidive est associée ou non à ces facteurs. Il s'avère que les hommes présentent le risque de récidive le plus élevé (1,51 (1/,663) fois plus élevé que les femmes). Jusqu'à 50 ans, le risque reste comparable au groupe de référence et dès 51 ans, le risque diminue lentement. Par rapport à un sursis de la peine, une amende plus une autre peine et une peine d'emprisonnement, une amende et une autre peine induisent un risque de récidive plus élevé. Lorsqu'une peine d'emprisonnement et une amende sont choisies comme référence, il s'avère que seul le paiement d'une amende induit un risque de récidive moins important (0,64 fois moins, ou : pour le prononcé d'une peine composée d'une peine d'emprisonnement et d'une amende, le risque de récidive est 1,57 fois plus élevé). Par ailleurs, le sursis (partiel) de la peine induit un risque de récidive plus élevé par rapport aux autres auxquels cette faveur n'a pas été accordée.

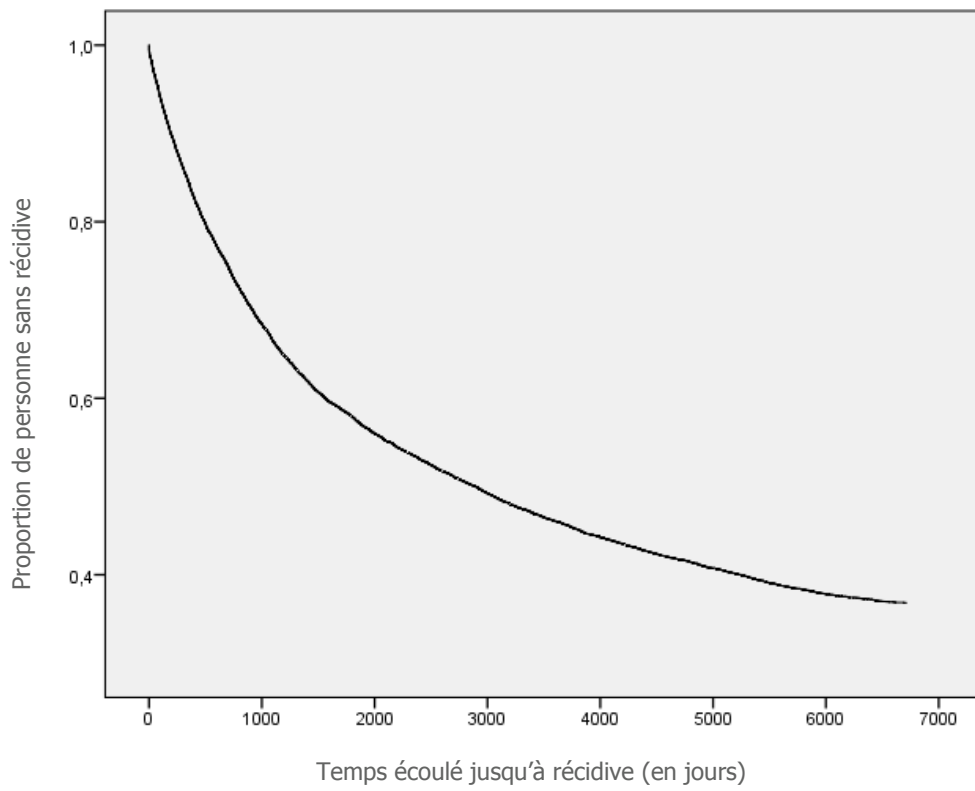


Figure 3 : temps écoulé jusqu'à récidive de conduite sous influence

Facteur	Paramètre	Odds ratio	Signification	Intervalle de confiance de 99 %
Sexe (réf. = homme) – femme	-0,411	0,663	***	0,585 – 0,752
Âge (réf. = moins de 18 ans)				
18-20 ans	0,422	1,525	n.s.	0,734 – 3,170
21-25 ans	0,213	1,238	n.s.	0,603 – 2,538
26-30 ans	0,121	1,129	n.s.	0,551 – 2,315
31-35 ans	0,083	1,087	n.s.	0,530 – 2,229
36-40 ans	0,010	1,010	n.s.	0,492 – 2,072
41-45 ans	-0,150	0,860	n.s.	0,419 – 1,767
46-50 ans	-0,288	0,750	n.s.	0,365 – 1,542
51-55 ans	-0,551	0,576	*	0,279 – 1,191
56-60 ans	-0,754	0,471	**	0,226 – 0,982
61-65 ans	-1,103	0,332	***	0,155 – 0,709
Plus de 65 ans	-1,211	0,298	***	0,136 – 0,651
Type de mesure ou de peine (Réf. = sursis)				
Amende	0,067	1,070	n.s.	0,617 – 1,856
Emprisonnement + amende	0,521	1,684	n.s.	0,779 – 3,641
Amende + autre	0,431	1,538	*	0,896 – 2,640
Emprisonnement + amende + autre	0,648	1,913	**	1,100 – 3,324
Sursis ou non (Réf. = pas de sursis)	0,196	1,217	***	1,152 – 1,284
Type de tribunal (Réf. = tribunal de police)	-0,056	0,946	n.s.	0,868 – 1,030
Antécédents	0,057	1,058	***	1,055 – 1,062
<i>Remarque : * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = différence non significative</i>				

Tableau 13 : aperçu des résultats de la régression de Cox des facteurs qui peuvent avoir une incidence sur la récidive de conduite sous influence

6.2 Conduite sans assurance

6.2.1 Les personnes

Au total, 11 933 personnes ont été condamnées pour des infractions de roulage générales en 1995, dont 1 271 personnes (10,7 %) sont décédées avant l'expiration de la période de suivi et avaient à l'époque 49 ans¹⁴ en moyenne ($ET = 14,4$; minimum = 18 ; maximum = 91).

Pour 85 personnes (0,7 %), aucune information sur le sexe n'est connue. Pour les autres, 77,8 % (soit 8 238 sur 10 595) des hommes ont été condamnés pour récidive, contre 58,3 % (soit 730 sur 1 253) des femmes. Cette différence entre les hommes et les femmes est statistiquement significative : $\chi^2(1) = 231,41$; $p < ,001$; Phi = -.14 ; $p < ,001$. Quand on examine l'âge des condamnés lors de leur première condamnation (il s'agit de la condamnation de référence pour ceux qui sont condamnés à l'époque pour la première fois), la médiane de cet âge s'élève à 21 ans ($ET = 8,66$; minimum = 12 ; maximum = 80). Au moment de la décision de référence, la médiane de leur âge était de 28 ans ($ET = 10,49$; minimum = 13 ; maximum = 85). La médiane de l'âge à la première condamnation pour récidive s'élève à 31 ans ($ET = 10,37$; minimum = 15 ; maximum = 82).

6.2.2 Nature des faits

Pour toutes les personnes, le nombre total de condamnations enregistrées sur leur casier judiciaire après la période de suivi a été examiné. Ce nombre concerne les antécédents, la condamnation de référence et les faits de récidive. La médiane pour ces condamnations s'élève à 6 ($ET = 10,39$, minimum = 1 et maximum = 95). 15,3% d'entre elles n'ont été condamnées qu'une seule fois pour des infractions de roulage. Plus de la moitié de tous les condamnés (49,6 %) ont cinq condamnations tout au plus sur leur casier judiciaire et trois personnes sur quatre comptent 12 condamnations. Une personne sur dix compte 22 condamnations ou plus ; 5,1 % de la cohorte compte plus de 30 condamnations ($n = 666$) dont 106 personnes 50 condamnations ou plus sur leur casier judiciaire.

Les antécédents

Un peu plus de quatre condamnés sur dix (soit 40,6 % ; $n = 4 842$) des condamnés en 1995 pour des faits de roulage n'avaient pas encore de condamnation antérieure à leur actif avant la condamnation de référence. De toutes les personnes avec des condamnations antérieures, 25,8 % ne comptent qu'une seule condamnation antérieure, 15,5 % en comptent deux et 11,1%, trois. Environ deux personnes sur dix (20,2 %) comptent huit condamnations antérieures ou plus. Environ une sur dix (9,2 %) compte 14 condamnations antérieures ou plus et environ une sur vingt (5,1 %) compte 19 condamnations antérieures ou plus. Le nombre total d'antécédents s'élève à 41 120 faits.

Les récidivistes

La fréquence de récidive est de 75,6 %, dont la médiane s'élève à 2 ($ET = 6,96$), où le minimum est 0 et le maximum 69. Au total, 58 776 nouveaux faits ont été commis par 9 018 récidivistes après leur condamnation de référence (ampleur totale de la récidive). Parmi les récidivistes, 21,2 % comptent une seule nouvelle condamnation, 14,4 % en comptent deux nouvelles et 11,1 %, trois. Huit condamnés sur dix (80,7 %) comptent 10 nouvelles condamnations tout au plus, ce qui signifie que 19,3 % d'entre eux ont enregistré plus de 10 nouvelles condamnations sur leur casier judiciaire après la condamnation de référence. Un sur dix (9,9 %) d'entre eux compte 15 nouvelles condamnations ou plus et 94,9 % d'entre eux, 20 nouvelles condamnations ou plus sur le casier judiciaire.

La vitesse de récidive s'élève à 546 jours (minimum = 0, maximum = 6 653). Après maximum une année, 39,6 % des récidivistes sont à nouveau condamnés. Après deux ans, 57,8 % récidivent, après trois ans, 68,1 %, après quatre ans, 74,6 % et après cinq ans, 79,1 %. Après 9 ans, neuf sur dix (90,0 %) sont à nouveau condamnés et après 12 ans, 94,8 % d'entre eux sont à nouveau condamnés.

¹⁴ Sur la base des données de 1 267 personnes. Aucune donnée n'est disponible pour les 4 autres personnes.

L'on examine à nouveau la relation entre les antécédents et les condamnations pour récidive. En d'autres termes : quel est le rapport entre une condamnation antérieure et une nouvelle condamnation ? En l'occurrence, le nombre de personnes avec des condamnations antérieures est réparti en 15 groupes, de personnes sans antécédent aux personnes qui en comptent plus de 25. Il a ensuite été vérifié s'il existe une association entre le nombre d'antécédents et le nombre de faits de récidive. Il était question d'une forte association : $\chi^2(14) : 927.43 ; p <,001$, test V de Cramer = ,38.

6.2.3 Facteurs associés à un risque accru de récidive

À l'exécution de la régression de Cox, les facteurs relatifs à la quantité et à la nature des faits sont écartés de l'analyse du fait qu'ils faussaient les résultats. L'analyse porte sur 11 652 personnes. Le *model fit* est excellent : $\chi^2(20) = 2 004,50 p <,001$. Il ressort de la

Figure 4 que l'on récidive relativement vite les 1 000 premiers jours (environ 50 %). Ensuite, la vitesse diminue légèrement jusqu'à environ 2 000 jours (environ 60 %) pour diminuer davantage par la suite. Environ 20 % restent sans récidive en fin de la période de suivi. Au **Tableau 14** figurent les facteurs repris dans le modèle et la mesure dans laquelle la récidive est associée ou non à ces facteurs. Il s'avère que les hommes présentent le risque de récidive le plus élevé (1,46 (1/,682) fois plus élevé que les femmes). Les personnes entre 18 et 25 ans présentent le risque de récidive le plus élevé. À partir de 36 ans, le risque diminue lentement. Par rapport à la répression, il s'avère que toutes les peines induisent un risque plus élevé par rapport à un sursis de la peine. En comparaison à l'imposition d'une amende seule, les autres peines (à l'exception du sursis de la peine) induisent un risque de récidive accru) : emprisonnement (1,86 fois plus de risque, $p <,001$) ; emprisonnement et amende (1,24 fois plus de risque, $p = ,009$) ; amende et une autre peine (1,14 fois plus de risque, $p <,001$) et emprisonnement, amende et autre peine (1,45 fois plus de risque, $p <,001$). Ensuite, le sursis (partiel) de la peine induit un risque de récidive plus élevé par rapport aux autres auxquels cette faveur n'a pas été accordée.

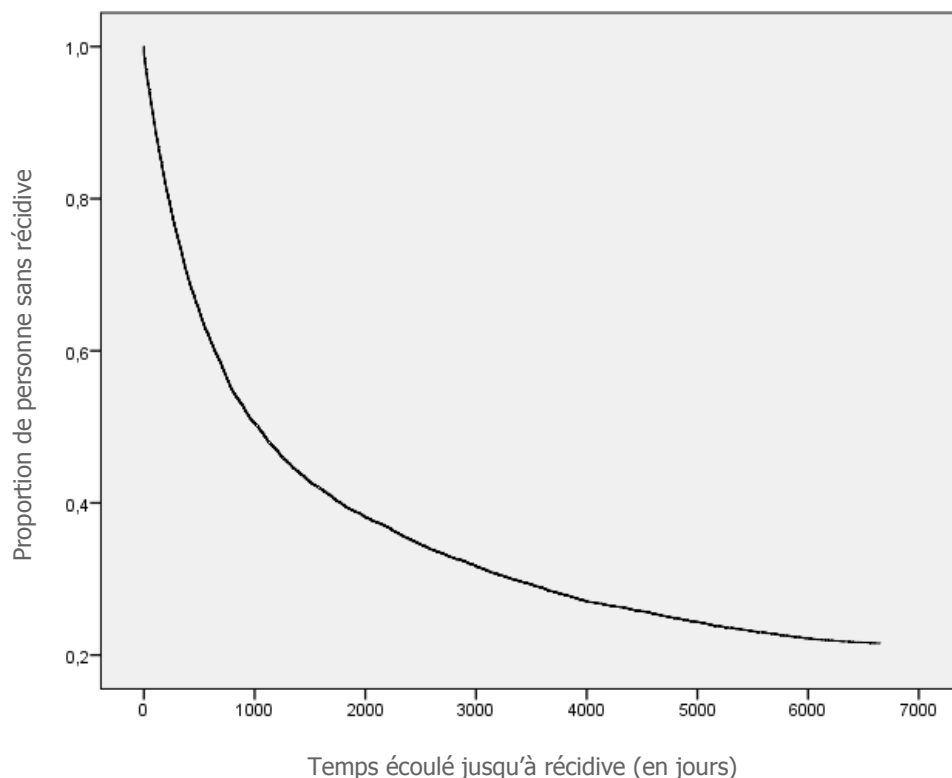


Figure 4 : temps écoulé jusqu'à récidive de conduite sans assurance

Facteur	Paramètre	Odds ratio	Signification	Intervalle de confiance de 99 %
Sexe (réf. = homme) – femme	-0,383	0,682	***	0,616 – 0,755
Âge (réf. = moins de 18 ans)				
18-20 ans	0,165	1,179	***	1,022 – 1,361
21-25 ans	0,223	1,250	***	1,087 – 1,437
26-30 ans	0,101	1,106	n.s.	0,958 – 1,277
31-35 ans	-0,002	0,998	n.s.	0,861 – 1,158
36-40 ans	-0,202	0,817	**	0,698 – 0,956
41-45 ans	-0,223	0,800	**	0,675 – 0,948
46-50 ans	-0,462	0,630	***	0,519 – 0,764
51-55 ans	-0,608	0,544	***	0,429 – 0,691
56-60 ans	-1,361	0,256	***	0,180 – 0,366
61-65 ans	-1,620	0,198	***	0,120 – 0,327
Plus de 65 ans	-0,913	0,401	***	0,225 – 0,715
Type de mesure ou de peine (Réf. = sursis)				
Emprisonnement	1,138	3,122	***	2,028 – 4,804
Amende	0,516	1,675	***	1,337 – 2,098
Emprisonnement + amende	0,730	2,074	***	1,541 – 2,793
Amende + autre	0,642	1,900	***	1,524 – 2,369
Emprisonnement + amende + autre	0,890	2,436	***	1,902 – 3,119
Sursis ou non (Réf. = pas de sursis)	0,285	1,330	***	1,248 – 1,419
Type de tribunal (Réf. = tribunal de police)	0,005	1,005	n.s.	0,933 – 1,083
Antécédents	0,050	1,051	***	1,047 – 1,055
<i>Remarque : * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = différence non significative</i>				

Tableau 14 : aperçu des résultats de la régression de Cox des facteurs qui peuvent avoir une incidence sur la récidive de conduite sans assurance

6.3 Conduite sans immatriculation du véhicule

Les personnes

Au total, 4 929 personnes ont été condamnées pour des infractions de roulage générales en 1995, dont 448 personnes (9,1 %) sont décédées avant l'expiration de la période de suivi et avaient à l'époque 48 ans en moyenne ($ET = 14,0$; minimum = 18 ; maximum = 94).

Pour 22 personnes (0,4 %), aucune information sur le sexe n'est connue. Pour les autres, 78,6 % (soit 3 528 sur 4 488) des hommes ont été condamnés pour récidive, contre 62,1 % (soit 260 sur 419) des femmes. Cette différence entre les hommes et les femmes est statistiquement significative : $\chi^2(1) = 59,68$; $p < ,001$; $\Phi = -.11$; $p < ,001$. Quand on examine l'âge des condamnés lors de leur première condamnation (il s'agit de la condamnation de référence pour ceux qui sont condamnés à l'époque pour la première fois), la médiane de cet âge s'élève à 21 ans ($ET = 8,06$; minimum = 12 ; maximum = 77). Au moment de la décision de référence, la médiane de leur âge était de 27 ans ($ET = 10,17$; minimum = 13 ; maximum = 83). La médiane de l'âge à la première condamnation pour récidive s'élève à 30 ans ($ET = 10,11$; minimum = 16 ; maximum = 87).

Nature des faits

Pour toutes les personnes, le nombre total de condamnations enregistrées sur leur casier judiciaire après la période de suivi a été examiné. Ce nombre concerne les antécédents, la condamnation de référence et les faits de récidive. La médiane pour ces condamnations s'élève à 6 ($ET = 11,60$, minimum = 1 et maximum = 160). 15,4% d'entre elles n'ont été condamnées qu'une seule fois pour des infractions de roulage. Environ la moitié de tous les condamnés (48,2 %) ont cinq condamnations tout au plus sur leur casier judiciaire et environ trois personnes sur quatre (75,4 %) comptent 13 condamnations. Une personne sur dix (10,2 %) compte 24 condamnations ou plus ; 5,1 % de la cohorte compte plus de 33 condamnations ($n = 264$) dont 66 personnes 50 condamnations ou plus et deux personnes, plus de 100 condamnations sur leur casier judiciaire.

Les antécédents

Un peu plus de quatre condamnés sur dix (soit 41,6% ; $n = 2 051$) des condamnés en 1995 pour des faits de roulage n'avaient pas encore de condamnation antérieure à leur actif avant la condamnation de référence. De toutes les personnes avec des condamnations antérieures, 24,0 % ne comptent qu'une seule condamnation antérieure, 14,1 % en comptent deux et 11,2 %, trois. Environ deux personnes sur dix (19,7 %) comptent neuf condamnations antérieures ou plus. Environ une sur dix (9,7 %) compte 15 condamnations antérieures ou plus et environ une sur vingt (4,9 %) compte 22 condamnations antérieures ou plus. Le nombre total d'antécédents s'élève à 18 369 faits antérieurs.

Les récidivistes

La fréquence de récidive est de 77,1 %, dont la médiane s'élève à 2 ($ET = 7,43$), où le minimum est 0 et le maximum 85. Au total, 26 073 nouveaux faits ont été commis par 3 801 récidivistes après leur condamnation de référence. Parmi les récidivistes, 21,0 % comptent une seule nouvelle condamnation, 14,2 % en comptent deux nouvelles et 10,2 %, trois. Huit condamnés sur dix (79,0%) comptent 10 nouvelles condamnations tout au plus, ce qui signifie que 21,0% d'entre eux ont enregistré plus de 10 nouvelles condamnations sur leur casier judiciaire après la condamnation de référence. Un sur dix (9,7 %) d'entre eux compte 16 nouvelles condamnations ou plus et 94,8 % d'entre eux, 21 nouvelles condamnations ou plus sur le casier judiciaire.

La vitesse de récidive s'élève à 508 jours (minimum = 0, maximum = 6 714). Après maximum une année, 41,9 % des récidivistes sont à nouveau condamnés. Après deux ans, 58,6 % récidivent, après trois ans, 68,1 %, après quatre ans, 74,3 % et après cinq ans, 78,6 %. Après 9 ans, neuf sur dix (89,7 %) sont à nouveau condamnés et après 12 ans, 94,8 % d'entre eux sont à nouveau condamnés.

L'on examine à nouveau la relation entre les antécédents et les condamnations pour récidive. En d'autres termes : quel est le rapport entre une condamnation antérieure et une nouvelle condamnation ? En l'occurrence, le nombre de personnes avec des condamnations antérieures est réparti en 15 groupes, de personnes sans antécédent aux personnes qui en comptent plus de 25. Il a ensuite été vérifié s'il existe une

association entre le nombre d'antécédents et le nombre de faits de récidive. Il était question d'une forte association : $\chi^2(14) : 467.66 ; p <,001$, test V de Cramer = ,31.

Facteurs associés à un risque accru de récidive

À l'exécution de la régression de Cox, les facteurs relatifs à la quantité et à la nature des faits sont écartés de l'analyse du fait qu'ils faussaient les résultats. L'analyse porte sur 4 853 personnes dont 41,6 % n'avaient aucun antécédent. Le *model fit* est excellent : $\chi^2(19) = 942,91 ; p <,001$. Il ressort de la

Figure 5 que l'on récidive relativement vite les 1 000 premiers jours (environ 50 %). Ensuite, la vitesse diminue légèrement jusqu'à environ 2 000 jours (environ 60 %) pour diminuer davantage par la suite. Environ 20 % restent sans récidive en fin de la période de suivi. Au **Tableau 15** figurent les facteurs repris dans le modèle et la mesure dans laquelle la récidive est associée ou non à ces facteurs. Il s'avère que les hommes présentent le risque de récidive le plus élevé (1,51 (1/,662) fois plus élevé que les femmes). Les personnes entre 20 et 35 ans présentent le risque de récidive le plus élevé. À partir de 46 ans, le risque diminue lentement. Par rapport à la répression, il s'avère que toutes les peines induisent un risque plus élevé par rapport à un sursis de la peine. En comparaison à l'imposition d'une amende seule, un sursis induit une diminution du risque tandis que les peines d'emprisonnement induisent une augmentation du risque (emprisonnement et amende 1,40 fois plus de risque, $p = ,029$; et emprisonnement, amende et une autre peine jusqu'à 1,36 fois plus de risque, $p <,001$).

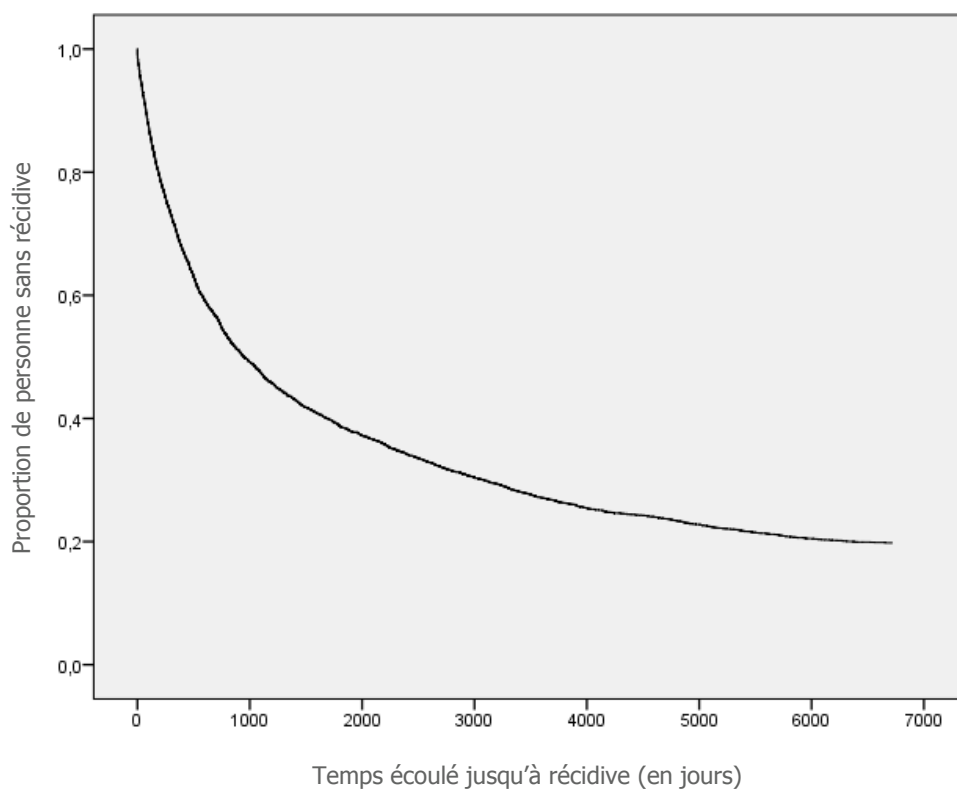


Figure 5 : temps écoulé jusqu'à récidive de conduite sans immatriculation du véhicule

Facteur	Paramètre	Odds ratio	Signification	Intervalle de confiance de 99 %
Sexe (réf. = homme) – femme	-0,412	0,662	***	0,560 – 0,784
Âge (réf. = moins de 18 ans)				
18-20 ans	0,115	1,122	n.s.	0,920 – 1,368
21-25 ans	0,330	1,391	***	1,145 – 1,690
26-30 ans	0,225	1,252	**	1,024 – 1,531
31-35 ans	0,161	1,175	*	0,955 – 1,445
36-40 ans	-0,070	0,932	n.s.	0,742 – 1,171
41-45 ans	-0,152	0,859	n.s.	0,666 – 1,108
46-50 ans	-0,239	0,787	*	0,595 – 1,042
51-55 ans	-0,352	0,704	*	0,488 – 1,015
56-60 ans	-1,094	0,335	***	0,190 – 0,591
61-65 ans	-0,353	0,703	n.s.	0,350 – 1,411
Plus de 65 ans	-0,823	0,439	n.s.	0,137 – 1,409
Type de mesure ou de peine (Réf. = sursis)				
Amende	0,905	2,472	***	1,491 – 4,100
Emprisonnement + amende	1,241	3,460	***	1,837 – 6,516
Amende + autre	0,929	2,532	***	1,531 – 4,187
Emprisonnement + amende + autre	1,216	3,373	***	1,967 – 5,785
Sursis ou non (Réf. = pas de sursis)	0,403	1,497	***	1,351 – 1,659
Type de tribunal (Réf. = tribunal de police)	0,049	1,051	n.s.	0,925 – 1,194
Antécédents	0,042	1,042	***	1,037 – 1,048
<i>Remarque : * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = différence non significative</i>				

Tableau 15 : aperçu des résultats de la régression de Cox des facteurs qui peuvent avoir une incidence sur la récidive de conduite sans immatriculation du véhicule

6.4 Conduite sans permis de conduire

6.4.1 Les personnes

Au total, 9 280 personnes ont été condamnées pour des infractions de roulage générales en 1995, dont 636 personnes (6,9 %) sont décédées avant l'expiration de la période de suivi et avaient à l'époque 43 ans¹⁵ en moyenne ($ET = 15,4$; minimum = 18 ; maximum = 90).

Pour 74 personnes (0,8 %), aucune information sur le sexe n'est connue. Pour les autres, 75,3 % (soit 6 178 sur 8 202) des hommes ont été condamnés pour récidive, contre 49,9 % (soit 501 sur 1 004) des femmes. Cette différence entre les hommes et les femmes est statistiquement significative : $\chi^2(1) = 82,45$; $p < ,001$; $\Phi = -.13$; $p < ,001$. Quand on examine l'âge des condamnés à leur première condamnation (il s'agit de la condamnation de référence pour ceux qui sont condamnés à l'époque pour la première fois), la médiane de cet âge s'élève à 20 ans ($ET = 7,85$; minimum = 12 ; maximum = 90). Au moment de la décision de référence, la médiane de leur âge était de 22 ans ($ET = 9,30$; minimum = 13 ; maximum = 90). La médiane de l'âge à la première condamnation pour récidive s'élève à 26 ans ($ET = 9,08$; minimum = 15 ; maximum = 76).

6.4.2 Nature des faits

Pour toutes les personnes, le nombre total de condamnations enregistrées sur leur casier judiciaire après la période de suivi a été examiné. Ce nombre concerne les antécédents, la condamnation de référence et les faits de récidive. La médiane pour ces condamnations s'élève à 4 ($ET = 9,20$, minimum = 1 et maximum = 89). Environ deux personnes sur dix (21,5 %) ont été seulement condamnées une fois pour des infractions de roulage. Environ la moitié de tous les condamnés (53,8 %) ont quatre condamnations tout au plus sur leur casier judiciaire et trois personnes sur quatre (74,0 %) comptent neuf condamnations. Une personne sur dix (9,4 %) compte 19 condamnations ou plus ; une sur cinq de la cohorte compte plus de 26 condamnations ($n = 505$) dont 53 personnes 50 condamnations ou plus sur leur casier judiciaire.

Les antécédents

Près de six condamnés sur dix (soit 59,6 % ; $n = 5 529$) des condamnés en 1995 pour des faits de roulage n'avaient pas encore de condamnation antérieure à leur actif avant la condamnation de référence. De toutes les personnes avec des condamnations antérieures, 37,3 % ne comptent qu'une seule condamnation antérieure, 16,3 % en comptent deux et 10,2 %, trois. Environ deux personnes sur dix (21,3 %) comptent six condamnations antérieures ou plus. Environ une sur dix (9,9 %) compte 11 condamnations antérieures ou plus et environ une sur vingt (4,8 %) compte 17 condamnations antérieures ou plus. Le nombre total d'antécédents s'élève à 17 727 faits.

Les récidivistes

La fréquence de récidive est de 72,5%, dont la médiane s'élève à 2 ($ET = 6,82$), où le minimum est 0 et le maximum 76. Au total, 43 256 nouveaux faits ont été commis par 6 727 récidivistes après leur condamnation de référence. Parmi les récidivistes, 22,6 % comptent une seule nouvelle condamnation, 14,7% en comptent deux nouvelles et 10,3 %, trois. Huit condamnés sur dix (81,3%) comptent 10 nouvelles condamnations tout au plus, ce qui signifie que 18,7% d'entre eux ont enregistré plus de 10 nouvelles condamnations sur leur casier judiciaire après la condamnation de référence. Un sur dix (90,2 %) d'entre eux compte 15 nouvelles condamnations ou plus et 94,8 % d'entre eux, 20 nouvelles condamnations ou plus sur le casier judiciaire.

La vitesse de récidive s'élève à 601 jours (minimum = 0, maximum = 6 675). Après maximum une année, 38,4 % des récidivistes sont à nouveau condamnés. Après deux ans, 55,0 % récidivent, après trois ans, 64,2 %, après quatre ans, 70,7 % et après cinq ans, 75,7 %. Après 9 ans, neuf sur dix (90,5 %) sont à nouveau condamnés et après 13 ans, 95,3 % d'entre eux sont à nouveau condamnés.

L'on examine à nouveau la relation entre les antécédents et les condamnations pour récidive. En d'autres termes : quel est le rapport entre une condamnation antérieure et une nouvelle condamnation ? En

¹⁵ Sur la base des données de 632 personnes. Aucune donnée n'est disponible pour les 4 autres personnes.

l'occurrence, le nombre de personnes avec des condamnations antérieures est réparti en 15 groupes, de personnes sans antécédent aux personnes qui en comptent plus de 25. Il a ensuite été vérifié s'il existe une association entre le nombre d'antécédents et le nombre de faits de récidive. Il était question d'une forte association : $\chi^2(14) : 611.55 ; p <,001$, test V de Cramer = ,26.

6.4.3 Facteurs associés à un risque accru de récidive

À l'exécution de la régression de Cox, les facteurs relatifs à la quantité et à la nature des faits sont écartés de l'analyse du fait qu'ils faussaient les résultats. L'analyse porte sur 9 050 personnes dont 59,6 % n'avaient aucun antécédent. Le *model fit* est excellent : $\chi^2(19) = 1 852,20 p <,001$. Il ressort de la

Figure 6 que l'on récidive relativement vite les 1 000 premiers jours (environ 40 %). Ensuite, la vitesse diminue légèrement jusqu'à environ 2 000 jours (environ 60 %) pour diminuer davantage par la suite. Environ 25 % restent sans récidive en fin de la période de suivi. Au **Tableau 16** figurent les facteurs repris dans le modèle et la mesure dans laquelle la récidive est associée ou non à ces facteurs. Il s'avère que les hommes présentent le risque de récidive le plus élevé (1,71 (1/,586) fois plus élevé que les femmes). Les personnes entre 18 et 25 ans présentent le risque de récidive le plus élevé. À partir de 31 ans, le risque diminue lentement. Par rapport à la répression, il s'avère que toutes les peines induisent un risque plus élevé par rapport à un sursis de la peine. Par rapport à l'imposition d'une amende seule, toutes les peines induisent un risque supérieur de récidive, à l'exception d'un sursis de la peine. En particulier, les peines d'emprisonnement induisent une augmentation du risque (emprisonnement et amende 1,59 fois plus de risque, $p <,001$; et emprisonnement, amende et une autre peine jusqu'à 1,41 fois plus de risque, $p <,001$). Ensuite, le sursis (partiel) de la peine induit un risque de récidive plus élevé par rapport aux autres auxquels cette faveur n'a pas été accordée.

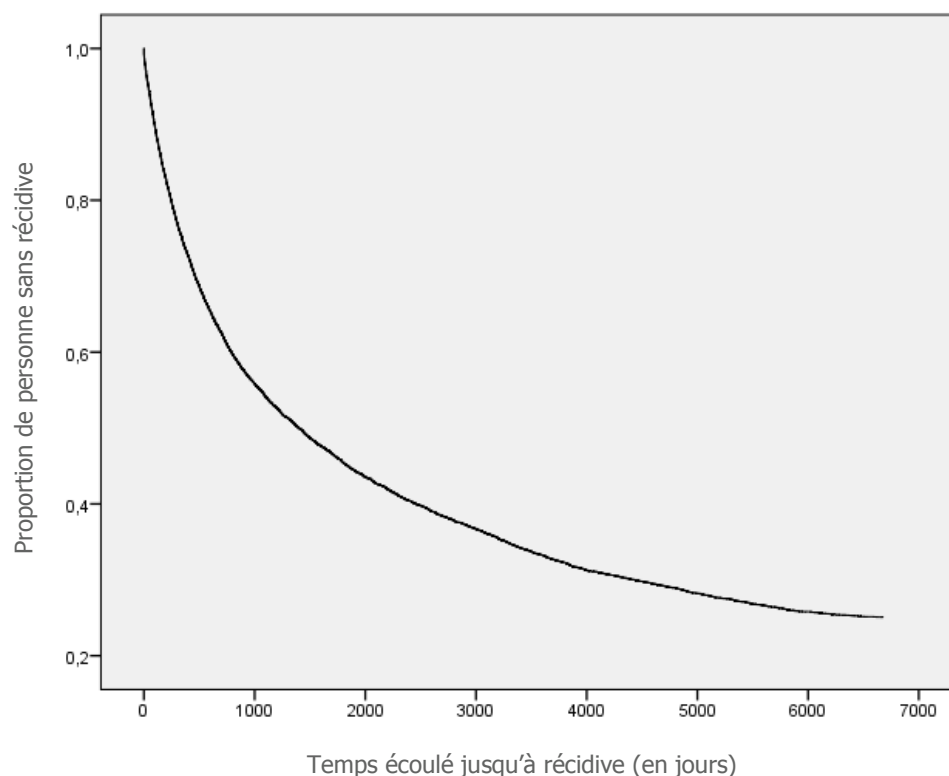


Figure 6 : temps écoulé jusqu'à récidive de conduite sans permis de conduire

Facteur	Paramètre	Odds ratio	Signification	Intervalle de confiance de 99 %
Sexe (réf. = homme) – femme	-0,534	0,586	***	0,519 – 0,662
Âge (réf. = moins de 18 ans)				
18-20 ans	0,137	1,147	**	1,024 – 1,286
21-25 ans	0,156	1,169	**	1,037 – 1,318
26-30 ans	-0,094	0,910	n.s.	0,794 – 1,043
31-35 ans	-0,176	0,839	**	0,725 – 0,971
36-40 ans	-0,362	0,696	***	0,581 – 0,834
41-45 ans	-0,521	0,594	***	0,476 – 0,740
46-50 ans	-0,590	0,554	***	0,427 – 0,719
51-55 ans	-1,062	0,346	***	0,233 – 0,514
56-60 ans	-2,207	0,110	***	0,061 – 0,197
61-65 ans	-1,672	0,188	***	0,093 – 0,380
Plus de 65 ans	-2,472	0,084	***	0,025 – 0,280
Type de mesure ou de peine (Réf. = sursis)				
Amende	0,634	1,885	***	1,428 – 2,487
Emprisonnement + amende	1,097	2,994	***	1,979 – 4,531
Amende + autre	0,746	2,109	***	1,604 – 2,774
Emprisonnement + amende + autre	0,980	2,664	***	1,950 – 3,638
Sursis ou non (Réf. = pas de sursis)	0,372	1,450	***	1,353 – 1,554
Type de tribunal (Réf. = tribunal de police)	-0,031	0,970	n.s.	0,863 – 1,090
Antécédents	0,063	1,065	***	1,059 – 1,072
<i>Remarque : * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = différence non significative</i>				

Tableau 16 : aperçu des résultats de la régression de Cox des facteurs qui peuvent avoir une incidence sur la récidive de conduite malgré une déchéance

6.5 Infractions aux exigences techniques des véhicules/sans papier valable

6.5.1 Les personnes

Au total, 4 685 personnes ont été condamnées pour des infractions de roulage générales en 1995, dont 470 personnes (10,0 %) sont décédées avant l'expiration de la période de suivi et avaient à l'époque 52 ans en moyenne ($ET = 14,72$; minimum = 18 ; maximum = 92).

Pour 24 personnes (0,5 %), aucune information sur le sexe n'est connue. Pour les autres, 77,9 % (soit 3 284 sur 4 213) des hommes ont été condamnés pour récidive, contre 58,7 % (soit 263 sur 448) des femmes. Cette différence entre les hommes et les femmes est statistiquement significative : $\chi^2(1) = 82,45$; $p < ,001$; Phi = -,13 ; $p < ,001$. Quand on examine l'âge des condamnés lors de leur première condamnation (il s'agit de la condamnation de référence pour ceux qui sont condamnés à l'époque pour la première fois), la médiane de cet âge s'élève à 22 ans ($ET = 9,51$; minimum = 12 ; maximum = 87). Au moment de la décision de référence, la médiane de leur âge était de 30 ans ($ET = 11,20$; minimum = 13 ; maximum = 87). La médiane de l'âge à la première condamnation pour récidive s'élève à 32 ans ($ET = 11,08$; minimum = 16 ; maximum = 76).

6.5.2 Nature des faits

Pour toutes les personnes, le nombre total de condamnations enregistrées sur leur casier judiciaire après la période de suivi a été examiné. Ce nombre concerne les antécédents, la condamnation de référence et les faits de récidive. La médiane pour ces condamnations s'élève à 6 ($ET = 11,27$; minimum = 1 et maximum = 95). 14,7% d'entre elles n'ont été condamnées qu'une seule fois pour des infractions de roulage. Environ la moitié de tous les condamnés (48,4 %) ont cinq condamnations tout au plus sur leur casier judiciaire et trois personnes sur quatre (75,9 %) comptent 13 condamnations. Une personne sur dix (9,9 %) compte 24 condamnations ou plus ; 5,1 % de la cohorte compte plus de 33 condamnations ($n = 250$) dont 58 personnes 50 condamnations ou plus sur leur casier judiciaire.

Les antécédents

Environ quatre condamnés sur dix (soit 38,3 % ; $n = 1 793$) des condamnés en 1995 pour des faits de roulage n'avaient pas encore de condamnation antérieure à leur actif avant la condamnation de référence. De toutes les personnes avec des condamnations antérieures, 23,8 % ne comptent qu'une seule condamnation antérieure, 14,9 % en comptent deux et 11,5 %, trois. Environ deux personnes sur dix (19,9 %) comptent huit condamnations antérieures ou plus. Environ une sur dix (10,2 %) compte 15 condamnations antérieures ou plus et environ une sur vingt (4,9 %) compte 23 condamnations antérieures ou plus. Le nombre total d'antécédents s'élève à 18 725 faits.

Les récidivistes

La fréquence de récidive est de 76%, dont la médiane s'élève à 2 ($ET = 6,90$), où le minimum est 0 et le maximum 76. Au total, 22 858 nouveaux faits ont été commis par 3 561 récidivistes après leur condamnation de référence. Parmi les récidivistes, 21,1 % comptent une seule nouvelle condamnation, 15,2 % en comptent deux nouvelles et 11,4 %, trois. Huit condamnés sur dix (80,9%) comptent 10 nouvelles condamnations tout au plus, ce qui signifie que 19,1% d'entre eux ont enregistré plus de 10 nouvelles condamnations sur leur casier judiciaire après la condamnation de référence. Un sur dix (9,7 %) d'entre eux compte 15 nouvelles condamnations ou plus et 95,1% d'entre eux, 20 nouvelles condamnations ou plus sur le casier judiciaire.

La vitesse de récidive s'élève à 537 jours (minimum = 0, maximum = 6 714). Après maximum une année, 39,9 % des récidivistes sont à nouveau condamnés. Après deux ans, 57,5 % récidivent, après trois ans, 67,1 %, après quatre ans, 73,4 % et après cinq ans, 78,2 %. Après 9 ans, neuf sur dix (90,0 %) sont à nouveau condamnés et après 12 ans, 95,1 % d'entre eux sont à nouveau condamnés.

L'on examine à nouveau la relation entre les antécédents et les condamnations pour récidive. En d'autres termes : quel est le rapport entre une condamnation antérieure et une nouvelle condamnation ? En l'occurrence, le nombre de personnes avec des condamnations antérieures est réparti en 15 groupes, de personnes sans antécédent aux personnes qui en comptent plus de 25. Il a ensuite été vérifié s'il existe une

association entre le nombre d'antécédents et le nombre de faits de récidive. Il était question d'une forte association : $\chi^2(14) : 404.54 ; p <,001$, test V de Cramer = ,29.

6.5.3 Facteurs associés à un risque accru de récidive

À l'exécution de la régression de Cox, les facteurs relatifs à la quantité, à la nature des faits et au type de peine sont écartés de l'analyse du fait qu'ils faussaient les résultats. L'analyse porte sur 4 612 personnes dont 38,4 % n'avaient aucun antécédent. Le *model fit* est excellent : $\chi^2(15) = 935,94 p <,001$. Il ressort de la

Figure 7 que l'on récidive relativement vite les 1 000 premiers jours (environ 45 %). Ensuite, la vitesse diminue légèrement jusqu'à environ 2 000 jours (environ 60 %) pour diminuer davantage par la suite. Environ 20 % restent sans récidive en fin de la période de suivi. Au **Tableau 17** figurent les facteurs repris dans le modèle et la mesure dans laquelle la récidive est associée ou non à ces facteurs. Il s'avère que les hommes présentent le risque de récidive le plus élevé (1,48 (1/677) fois plus élevé que les femmes). Les personnes entre 21 et 25 ans présentent le risque de récidive le plus élevé. À partir de 36 ans, le risque diminue lentement. Ensuite, le sursis (partiel) de la peine et une condamnation par le tribunal de police induisent un risque de récidive plus élevé.

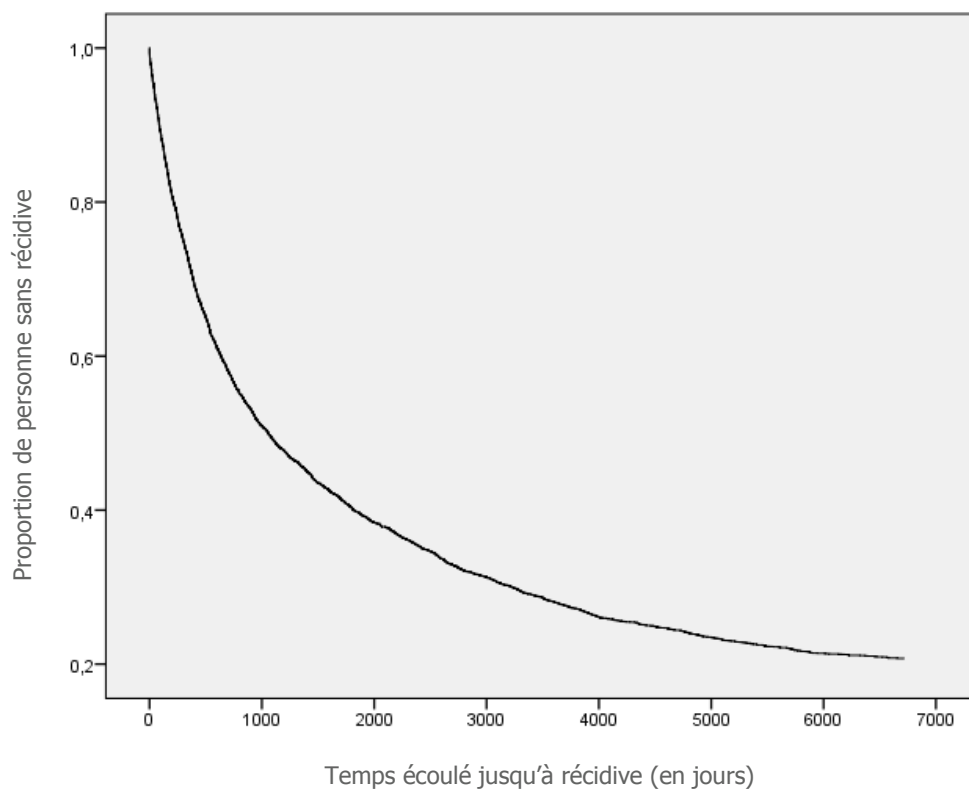


Figure 7 : délai écoulé jusqu'à récidive pour infractions au niveau de l'état technique du véhicule ou de la conduite sans papier valable

Facteur	Paramètre	Odds ratio	Signification	Intervalle de confiance de 99 %
Sexe (réf. = homme) – femme	-0,390	0,677	***	0,572 – 0,801
Âge (réf. = moins de 18 ans)				
18-20 ans	0,086	1,090	n.s.	0,849 – 1,398
21-25 ans	0,208	1,232	*	0,963 – 1,575
26-30 ans	0,012	1,012	n.s.	0,789 – 1,298
31-35 ans	-0,077	0,926	n.s.	0,720 – 1,191
36-40 ans	-0,251	0,778	*	0,597 – 1,013
41-45 ans	-0,419	0,658	***	0,497 – 0,871
46-50 ans	-0,487	0,615	***	0,455 – 0,830
51-55 ans	-0,724	0,485	***	0,338 – 0,695
56-60 ans	-1,309	0,270	***	0,164 – 0,445
61-65 ans	-0,424	0,654	*	0,389 – 1,100
Plus de 65 ans	-0,877	0,416	**	0,217 – 0,799
Sursis ou non (Réf. = pas de sursis)	0,442	1,556	***	1,393 – 1,738
Type de tribunal (Réf. = tribunal de police)	0,157	1,170	**	1,029 – 1,332
Antécédents	0,046	1,047	***	1,042 – 1,053
<i>Remarque : * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = différence non significative</i>				

Tableau 17 : aperçu des résultats de la régression de Cox des facteurs qui peuvent avoir une incidence sur les infractions au niveau de l'état technique du véhicule ou de la conduite sans papier valable

6.6 Conduite malgré la déchéance du droit de conduire

6.6.1 Les personnes

Au total, 1 742 personnes ont été condamnées pour des infractions de roulage générales en 1995, dont 320 personnes (18,4 %) sont décédées avant l'expiration de la période de suivi et avaient à l'époque 49 ans¹⁶ en moyenne ($ET = 12,8$; minimum = 21 ; maximum = 85).

Pour 9 personnes (0,5 %), aucune information sur le sexe n'est connue. Pour les autres, 86,9 % (soit 1 416 sur 1 629) des hommes ont été condamnés pour récidive, contre 63,5 % (soit 66 sur 104) des femmes. Cette différence entre les hommes et les femmes est statistiquement significative : $\chi^2(1) = 43,45$; $p < ,001$; $\Phi = -,16$; $p < ,001$. Quand on examine l'âge des condamnés lors de leur première condamnation (il s'agit de la condamnation de référence pour ceux qui sont condamnés à l'époque pour la première fois), la médiane de cet âge s'élève à 20 ans ($ET = 6,94$; minimum = 12 ; maximum = 68). Au moment de la décision de référence, la médiane de leur âge était de 32 ans ($ET = 10,11$; minimum = 17 ; maximum = 81). La médiane de l'âge à la première condamnation pour récidive s'élève à 33 ans ($ET = 9,97$; minimum = 18 ; maximum = 72).

6.6.2 Nature des faits

Pour toutes les personnes, le nombre total de condamnations enregistrées sur leur casier judiciaire après la période de suivi a été examiné. Ce nombre concerne les antécédents, la condamnation de référence et les faits de récidive. La médiane pour ces condamnations s'élève à 16 ($ET = 16,18$, minimum = 1 et maximum = 160). Seulement 1,0 % d'entre elles n'ont été condamnées qu'une seule fois pour des infractions de roulage. La moitié de tous les condamnés ont 15 condamnations tout au plus sur leur casier judiciaire et trois personnes sur quatre (75,2 %) comptent 27 condamnations. Une personne sur dix compte 41 condamnations ou plus ; 5,1 % de la cohorte compte plus de 50 condamnations ($n = 94$) dont cinq personnes 100 condamnations ou plus sur leur casier judiciaire.

Les antécédents

Seulement 1,8 % ($n = 32$) des condamnés en 1995 pour des faits de roulage n'avaient pas encore de condamnation antérieure à leur actif avant la condamnation de référence. De toutes les personnes avec des condamnations antérieures, 11,4 % ne comptent qu'une seule condamnation antérieure, 9,9 % en comptent deux et 7,7 %, trois. Environ deux personnes sur dix (19,9 %) comptent 17 condamnations antérieures ou plus. Environ une sur dix (9,9 %) compte 24 condamnations antérieures ou plus et environ une sur vingt (4,9 %) compte 32 condamnations antérieures ou plus. Le nombre total d'antécédents s'élève à 18 659 faits antérieurs.

Les récidivistes

La fréquence de récidive est de 85,5 %, dont la médiane s'élève à 5 ($ET = 9,20$), où le minimum est 0 et le maximum 85. Au total, 13 687 nouveaux faits ont été commis par 1 489 récidivistes après leur condamnation de référence. Parmi les récidivistes, 12,9 % comptent une seule nouvelle condamnation, 9,4 % en comptent deux nouvelles et 8,1 %, trois. Huit condamnés sur dix (79,8%) comptent 14 nouvelles condamnations tout au plus, ce qui signifie que 20,2% d'entre eux ont enregistré plus de 14 nouvelles condamnations sur leur casier judiciaire après la condamnation de référence. Un sur dix (9,9 %) d'entre eux compte 21 nouvelles condamnations ou plus et 95,0 % d'entre eux, 27 nouvelles condamnations ou plus sur le casier judiciaire.

La vitesse de récidive s'élève à 302 jours (minimum = 0, maximum = 6 458). Après maximum une année, 55,0 % des récidivistes sont à nouveau condamnés. Après deux ans, 71,5 % récidivent, après trois ans, 79,4 %, après quatre ans, 84,4 % et après cinq ans, 87,0 %. Après 9 ans, neuf sur dix (91,4 %) sont à nouveau condamnés et après 10 ans, 95,8 % d'entre eux sont à nouveau condamnés.

L'on examine à nouveau la relation entre les antécédents et les condamnations pour récidive. En d'autres termes : quel est le rapport entre une condamnation antérieure et une nouvelle condamnation ? En

¹⁶ Sur la base des données de 319 personnes. Aucune donnée n'était disponible pour une personne.

l'occurrence, le nombre de personnes avec des condamnations antérieures est réparti en 15 groupes, de personnes sans antécédent aux personnes qui en comptent plus de 25. Il a ensuite été vérifié s'il existe une association entre le nombre d'antécédents et le nombre de faits de récidive. Il était question d'une forte association : $\chi^2(14) : 260.24 ; p <,001$, test V de Cramer = ,39.

6.6.3 Facteurs associés à un risque accru de récidive

À l'exécution de la régression de Cox, les facteurs relatifs à la quantité, à la nature des faits et au type de peine sont écartés de l'analyse du fait qu'ils faussaient les résultats. L'analyse porte sur 1 685 personnes dont 1,8 % n'avaient aucun antécédent. Le *model fit* avec ces facteurs est mieux que le modèle sans ces facteurs : $\chi^2(15) = 376,90 p <,001$. Il ressort de la

Figure 8 que l'on récidive relativement vite les 1 000 premiers jours (environ 55 %). Ensuite, la vitesse diminue légèrement jusqu'à environ 2 000 jours (environ 80 %) pour diminuer davantage par la suite. Environ 10 % restent sans récidive en fin de la période de suivi. Au **Tableau 18** figurent les facteurs repris dans le modèle et la mesure dans laquelle la récidive est associée ou non à ces facteurs. Il s'avère que les hommes présentent le risque de récidive le plus élevé (1,85 (1/,541) fois plus élevé que les femmes). Ce n'est qu'à l'âge de 46 ans que le risque de récidive diminue lentement.

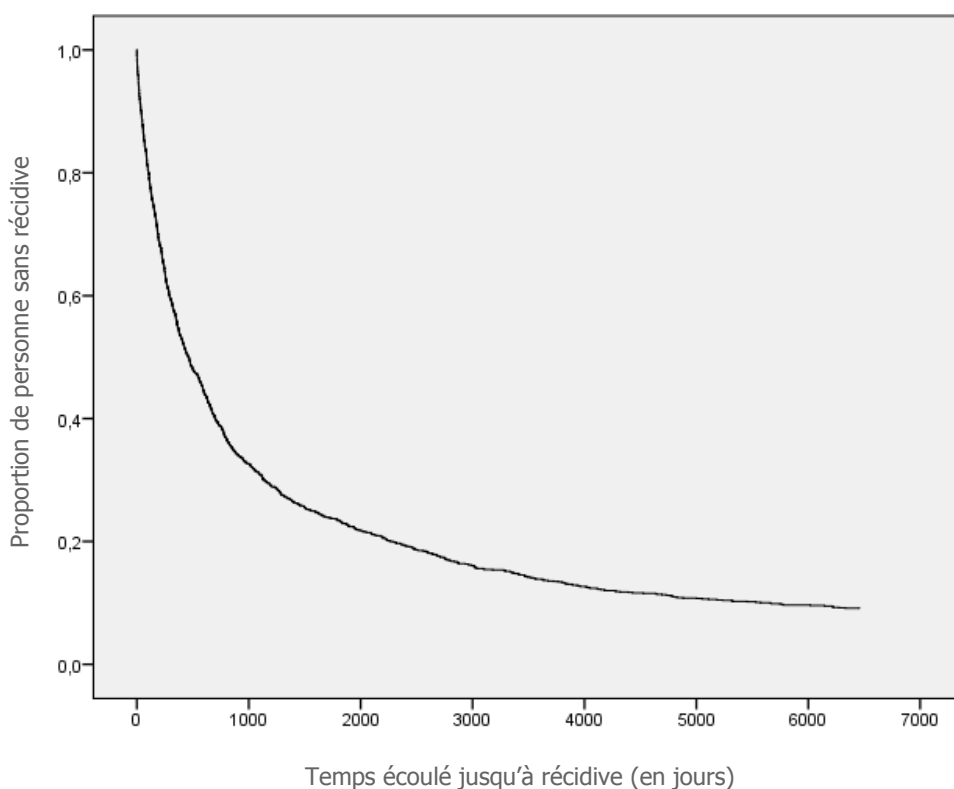


Figure 8 : temps écoulé jusqu'à récidive de conduite sans permis de conduire

Facteur	Paramètre	Odds ratio	Signification	Intervalle de confiance de 99 %
Sexe (réf. = homme) – femme	-0,615	0,541	***	0,389 – 0,753
Âge (réf. = moins de 18 ans)				
18-20 ans	-0,298	0,742	n.s.	0,162 – 3,397
21-25 ans	-0,122	0,885	n.s.	0,198 – 3,945
26-30 ans	-0,345	0,708	n.s.	0,159 – 3,162
31-35 ans	-0,494	0,610	n.s.	0,136 – 2,729
36-40 ans	-0,711	0,491	n.s.	0,109 – 2,202
41-45 ans	-0,633	0,531	n.s.	0,118 – 2,394
46-50 ans	-1,224	0,294	*	0,064 – 1,344
51-55 ans	-0,971	0,379	n.s.	0,080 – 1,796
56-60 ans	-1,893	0,151	**	0,030 – 0,763
61-65 ans	-1,802	0,165	*	0,026 – 1,027
Plus de 65 ans	-2,025	0,132	*	0,016 – 1,091
Sursis ou non (Réf. = pas de sursis)	0,174	1,190	*	0,981 – 1,443
Type de tribunal (Réf. = tribunal de police)	-0,026	0,974	n.s.	0,767 – 1,238
Antécédents	0,039	1,040	***	1,034 – 1,046
<i>Remarque : * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = différence non significative</i>				

Tableau 18 : aperçu des résultats de la régression de Cox des facteurs qui peuvent avoir une incidence sur la récurrence de conduite malgré une déchéance

6.7 Délit de fuite

6.7.1 Les personnes

Au total, 7 081 personnes ont été condamnées pour des infractions de roulage générales en 1995, dont 1 316 personnes (18,6 %) sont décédées avant l'expiration de la période de suivi et avaient à l'époque 60 ans¹⁷ en moyenne ($ET = 17,0$; minimum = 19 ; maximum = 10).

Pour 39 personnes (0,6 %), aucune information sur le sexe n'est connue. Pour les autres, 59,7 % (soit 3 626 sur 6 071) des hommes ont été condamnés pour récidive, contre 35,6 % (soit 346 sur 971) des femmes. Cette différence entre les hommes et les femmes est statistiquement significative : $\chi^2(1) = 197,61$; $p < ,001$; Phi = $-,17$; $p < ,001$. Quand on examine l'âge des condamnés lors de leur première condamnation (il s'agit de la condamnation de référence pour ceux qui sont condamnés à l'époque pour la première fois), la médiane de cet âge s'élève à 26 ans ($ET = 15,29$; minimum = 12 ; maximum = 91). Au moment de la décision de référence, la médiane de leur âge était de 34 ans ($ET = 14,58$; minimum = 14 ; maximum = 91). La médiane de l'âge à la première condamnation pour récidive s'élève à 35 ans ($ET = 12,00$; minimum = 15 ; maximum = 92).

6.7.2 Nature des faits

Pour toutes les personnes, le nombre total de condamnations enregistrées sur leur casier judiciaire après la période de suivi a été examiné. Ce nombre concerne les antécédents, la condamnation de référence et les faits de récidive. La médiane pour ces condamnations s'élève à 3 ($ET = 7,81$, minimum = 1 et maximum = 116). Environ trois personnes sur dix (29,7 %) ont été seulement condamnées une fois pour des infractions de roulage. Environ la moitié de tous les condamnés (46,0 %) ont deux condamnations tout au plus sur leur casier judiciaire et trois personnes sur quatre (76,6 %) comptent 7 condamnations. Une personne sur dix (9,2 %) compte 15 condamnations ou plus ; 5,2 % de la cohorte compte plus de 21 condamnations (n = 402) dont 21 personnes 50 condamnations ou plus et une personne, plus de 100 condamnations sur leur casier judiciaire.

Les antécédents

Environ la moitié (soit 49,7 % ; n = 3 516) des condamnés en 1995 pour des faits de roulage n'avaient pas encore de condamnation antérieure à leur actif avant la condamnation de référence. De toutes les personnes avec des condamnations antérieures, 35,2 % ne comptent qu'une seule condamnation antérieure, 17,8 % en comptent deux et 10,4 %, trois. Environ deux personnes sur dix (20,1 %) comptent six condamnations antérieures ou plus. Environ une sur dix (9,9 %) compte 10 condamnations antérieures ou plus et environ une sur vingt (4,9 %) compte 15 condamnations antérieures ou plus. Le nombre total d'antécédents s'élève à 15 807 faits.

Les récidivistes

Environ la moitié d'entre eux (56,3 %) a commis au moins un nouveau fait au cours de la période de suivi. La fréquence de récidive est de 56,3%, dont la médiane s'élève à 1 ($ET = 5,02$), où le minimum est 0 et le maximum 73. Au total, 18 813 nouveaux faits ont été commis par 3 984 récidivistes après leur condamnation de référence. Parmi les récidivistes, 32,2 % comptent une seule nouvelle condamnation, 16,9 % en comptent deux nouvelles et 10,6 %, trois. Huit condamnés sur dix (82,5 %) comptent sept nouvelles condamnations tout au plus, ce qui signifie que 17,5 % d'entre eux ont enregistré plus de sept nouvelles condamnations sur leur casier judiciaire après la condamnation de référence. Un sur dix (9,3 %) d'entre eux compte 11 nouvelles condamnations ou plus et 95,1 % d'entre eux, 16 nouvelles condamnations ou plus sur le casier judiciaire.

La vitesse de récidive s'élève à 764 jours (minimum = 0, maximum = 6 644). Après maximum une année, 31,7 % des récidivistes sont à nouveau condamnés. Après deux ans, 48,9 % récidivent, après trois ans, 59,1 %, après quatre ans, 66,1 % et après cinq ans, 71,5 %. Après 9 ans, neuf sur dix (90,1 %) sont à nouveau condamnés et après 14 ans, 95,2 % d'entre eux sont à nouveau condamnés.

¹⁷ Sur la base des données de 1312 personnes. Aucune donnée n'est disponible pour les 4 autres personnes.

L'on examine à nouveau la relation entre les antécédents et les condamnations pour récidive. En d'autres termes : quel est le rapport entre une condamnation antérieure et une nouvelle condamnation ? En l'occurrence, le nombre de personnes avec des condamnations antérieures est réparti en 15 groupes, de personnes sans antécédent aux personnes qui en comptent plus de 25. Il a ensuite été vérifié s'il existe une association entre le nombre d'antécédents et le nombre de faits de récidive. Il était question d'une forte association : $\chi^2(14) : 928.09 ; p <,001$, test V de Cramer = ,36.

6.7.3 Facteurs associés à un risque accru de récidive

À l'exécution de la régression de Cox, les facteurs relatifs à la quantité, à la nature des faits et au type de peine sont écartés de l'analyse du fait qu'ils faussaient les résultats. L'analyse porte sur 6 949 personnes dont 49,6 % n'avaient aucun antécédent. Le *model fit* avec ces facteurs est mieux que le modèle sans ces facteurs : $\chi^2(15) = 1\,926,56,50 p <,001$. Il ressort de la

Figure 9 que, par rapport aux autres infractions de roulage, les personnes présentent un modèle de récidive relativement constant les 1 000 premiers jours (environ 25 %). Ensuite, la vitesse diminue légèrement jusqu'à environ 2 000 jours (environ 40 %) pour diminuer davantage par la suite. Environ 40 % restent sans récidive en fin de la période de suivi. Au **Tableau 19** figurent les facteurs repris dans le modèle et la mesure dans laquelle la récidive est associée ou non à ces facteurs. Il s'avère que les hommes présentent le risque de récidive le plus élevé (1,77 (1,565) fois plus élevé que les femmes). À partir de 31 ans, le risque de récidive diminue lentement. Ensuite, une condamnation par un tribunal correctionnel induit un risque plus élevé (1,09 fois plus, $p = 0,37$) et le sursis (partiel) de la peine induit un risque de récidive plus élevé (1,23 fois plus) par rapport aux autres auxquels cette faveur n'a pas été accordée.

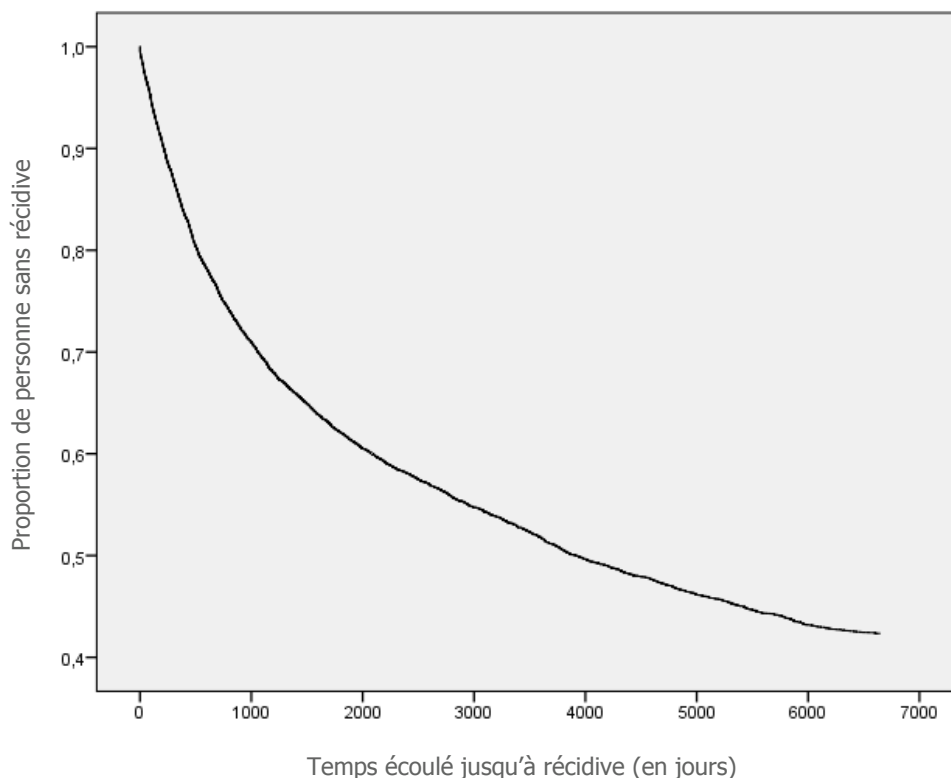


Figure 9 : temps écoulé jusqu'à récidive de délit de fuite

Facteur	Paramètre	Odds ratio	Signification	Intervalle de confiance de 99 %
Sexe (réf. = homme) – femme	-0,570	0,565	***	0,488 – 0,655
Âge (réf. = moins de 18 ans)				
18-20 ans	-0,103	0,902	n.s.	0,532 – 1,527
21-25 ans	-0,370	0,691	n.s.	0,413 – 1,155
26-30 ans	-0,383	0,682	n.s.	0,407 – 1,142
31-35 ans	-0,518	0,596	*	0,355 – 1,000
36-40 ans	-0,593	0,553	**	0,328 – 0,930
41-45 ans	-0,748	0,473	***	0,280 – 0,801
46-50 ans	-1,048	0,350	***	0,205 – 0,599
51-55 ans	-1,208	0,299	***	0,173 – 0,516
56-60 ans	-1,452	0,234	***	0,131 – 0,417
61-65 ans	-1,523	0,218	***	0,115 – 0,413
Plus de 65 ans	-2,147	0,117	***	0,062 – 0,218
Sursis ou non (Réf. = pas de sursis)	0,204	1,226	***	1,126 – 1,335
Type de tribunal (Réf. = tribunal de police)	-0,086	0,917	*	0,825 – 1,020
Antécédents	0,078	1,081	***	1,075 – 1,088
<i>Remarque : * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = différence non significative</i>				

Tableau 19 : aperçu des résultats de la régression de Cox des facteurs qui peuvent avoir une incidence sur la récurrence de délit de fuite

6.8 Autres infractions de roulage

6.8.1 Les personnes

Au total, 158 personnes ont été condamnées pour des infractions de roulage générales en 1995, dont 48 personnes (11,4 %) sont décédées avant l'expiration de la période de suivi et avaient à l'époque 50 ans en moyenne ($ET = 10,0$; minimum = 29 ; maximum = 70).

Pour deux personnes (1,3 %), aucune information sur le sexe n'est connue. Pour les autres, 67,2 % (soit 86 sur 128) des hommes ont été condamnés pour récidive, contre 67,9 % (soit 19 sur 28) des femmes. Cette différence entre les hommes et les femmes n'est pas statistiquement différente. Quand on examine l'âge des condamnés lors de leur première condamnation (il s'agit de la condamnation de référence pour ceux qui sont condamnés à l'époque pour la première fois), la médiane de cet âge s'élève à 26 ans ($ET = 10,82$; minimum = 16 ; maximum = 69). Au moment de la décision de référence, la médiane de leur âge était de 32 ans ($ET = 10,18$; minimum = 18 ; maximum = 69). La médiane de l'âge à la première condamnation pour récidive s'élève à 34 ans ($ET = 10,04$; minimum = 19 ; maximum = 71).

6.8.2 Nature des faits

Pour toutes les personnes, le nombre total de condamnations enregistrées sur leur casier judiciaire après la période de suivi a été examiné. Ce nombre concerne les antécédents, la condamnation de référence et les faits de récidive. La médiane pour ces condamnations s'élève à 4 ($ET = 9,32$, minimum = 1 et maximum = 61). 15,8% d'entre elles n'ont été condamnées qu'une seule fois pour des infractions de roulage. Environ la moitié de tous les condamnés (51,3 %) ont quatre condamnations tout au plus sur leur casier judiciaire et trois personnes sur quatre (75,3%) comptent 10 condamnations. Une personne sur dix (10,1 %) compte 18 condamnations ou plus ; 5,1 % de la cohorte compte plus de 23 condamnations ($n = 9$) dont deux personnes 50 condamnations ou plus sur leur casier judiciaire.

Les antécédents

Environ quatre condamnés sur dix (soit 36,1 % ; $n = 57$) des condamnés en 1995 pour des faits de roulage n'avaient pas encore de condamnation antérieure à leur actif, avant la condamnation de référence. De toutes les personnes avec des condamnations antérieures, 35,6 % ne comptent qu'une seule condamnation antérieure, 13,9 % en comptent deux et 7,9 %, trois. Environ deux personnes sur dix (20,8 %) comptent sept condamnations antérieures ou plus. Environ une sur dix (9,9 %) compte neuf condamnations antérieures ou plus et environ une sur vingt (5,0 %) compte 11 condamnations antérieures ou plus. Le nombre total d'antécédents s'élève à 474 faits.

Les récidivistes

La fréquence de récidive est de 67.1%, dont la médiane s'élève à 2 ($ET = 5,73$), où le minimum est 0 et le maximum 36. Au total, 601 nouveaux faits ont été commis par 106 récidivistes après leur condamnation de référence. Parmi les récidivistes, 22,6 % comptent une seule nouvelle condamnation, 15,1 % en comptent deux nouvelles et 11,3 %, trois. Huit condamnés sur dix (83,0 %) comptent huit nouvelles condamnations tout au plus, ce qui signifie que 17,0 % d'entre eux ont enregistré plus de huit nouvelles condamnations sur leur casier judiciaire après la condamnation de référence. Un sur dix (9,4 %) d'entre eux compte 13 nouvelles condamnations ou plus et 95,3 % d'entre eux, 18 nouvelles condamnations ou plus sur le casier judiciaire.

La vitesse de récidive s'élève à 646 jours (minimum = 1, maximum = 5 622). Après maximum une année, 40,6 % des récidivistes sont à nouveau condamnés. Après deux ans, 53,8 % récidivent, après trois ans, 68,9 %, après quatre ans, 73,6 % et après cinq ans, 75,5 %. Après 9 ans, neuf sur dix (90,6 %) sont à nouveau condamnés et après 11 ans, 94,3 % d'entre eux sont à nouveau condamnés.

L'on examine à nouveau la relation entre les antécédents et les condamnations pour récidive. En d'autres termes : quel est le rapport entre une condamnation antérieure et une nouvelle condamnation ? En l'occurrence, le nombre de personnes avec des condamnations antérieures est réparti en 15 groupes, de personnes sans antécédent aux personnes qui en comptent plus de 25. Il a ensuite été vérifié s'il existe une association entre le nombre d'antécédents et le nombre de faits de récidive. Il était question d'une forte association : $\chi^2(13) : 19,76 ; p = ns$.

L'exécution d'une régression de Cox était peu pertinente en raison du petit nombre de constatations.

6.9 Infractions de roulage non spécifiées

6.9.1 Les personnes

Au total, 67 051 personnes ont été condamnées pour des infractions de roulage générales en 1995. 7 816 personnes (11,7 %) sont décédées avant l'expiration de la période de suivi et avaient à l'époque 60 ans¹⁸ en moyenne ($ET = 16,7$; minimum = 18 ; maximum = 101).

Pour 290 personnes (0,4 %), aucune information sur le sexe n'est connue. Pour les autres, 56,8 % (soit 31 056 sur 54 643) des hommes ont été condamnés pour récidive, contre 32,9 % (soit 3 987 sur 12 118) des femmes. Cette différence entre les hommes et les femmes est statistiquement significative : $\chi^2(1) = 2 278,09$; $p < ,001$; Phi = $-,19$; $p < ,001$.

Quand on examine l'âge des condamnés lors de leur première condamnation (il s'agit de la condamnation de référence pour ceux qui sont condamnés à l'époque pour la première fois), la médiane de cet âge s'élève à 27 ans ($ET = 13,64$; minimum = 12 ; maximum = 94). Au moment de la décision de référence, la médiane de leur âge était de 33 ans ($ET = 13,08$; minimum = 13 ; maximum = 94). La médiane de l'âge à la première condamnation pour récidive s'élève à 36 ans ($ET = 11,64$; minimum = 15 ; maximum = 91).

6.9.2 Nature des faits

Pour toutes les personnes, le nombre total de condamnations enregistrées sur leur casier judiciaire après la période de suivi a été examiné. Ce nombre concerne les antécédents, la condamnation de référence et les faits de récidive. La médiane pour ces condamnations s'élève à 2 ($ET = 8,0$, minimum = 1 et maximum = 145). Un peu plus d'un tiers d'entre eux n'est condamné qu'une seule fois pour des infractions de roulage (34,8 %). Plus de la moitié de tous les condamnés (51,2 %) ont deux condamnations tout au plus sur leur casier judiciaire et plus de trois personnes sur quatre (76,8 %) comptent six condamnations tout au plus. Une personne sur dix compte plus de 13 condamnations (90,1 %) ; 5 % de la cohorte compte plus de 20 condamnations ($n = 355$) dont 56 personnes 50 condamnations ou plus et 12 personnes 100 condamnations ou plus sur leur casier judiciaire.

Les antécédents

Un peu plus de la moitié (soit 54,8 % ; $n = 36.737$) des condamnés en 1995 pour des faits de roulage n'avaient pas encore de condamnation de roulage antérieure à leur actif. De toutes les personnes avec des condamnations antérieures, 37,4 % ne comptent qu'une seule condamnation antérieure, 18,9 % en comptent deux et 10,7 %, trois. Environ deux personnes sur dix (21,3 %) comptent cinq condamnations antérieures ou plus. Environ une sur dix (9,1 %) compte dix condamnations antérieures ou plus et environ une sur vingt (5,3 %) compte 14 condamnations antérieures ou plus. Le nombre total d'antécédents s'élève à 128 199 faits.

Les récidivistes

La fréquence de récidive est de 52,4%, dont la médiane s'élève à 1 ($ET = 5,22$), où le minimum est 0 et le maximum 111. Au total, 167 608 nouveaux faits ont été commis par 35 167 récidivistes après leur condamnation de référence. C'est ce que l'on appelle également l'ampleur totale de la récidive. Parmi les récidivistes, 33,1 % comptent une seule nouvelle condamnation, 17,6 % en comptent deux nouvelles et 11,1 %, trois. Huit condamnés sur dix (82,6 %) comptent sept nouvelles condamnations tout au plus, ce qui signifie que 17,4 % d'entre eux ont enregistré plus de sept nouvelles condamnations sur leur casier judiciaire après la condamnation de référence. Un sur dix d'entre eux compte 11 nouvelles condamnations ou plus et 95,1 % d'entre eux, 16 nouvelles condamnations ou plus sur le casier judiciaire.

La vitesse de récidive s'élève à 878 jours (minimum = 0, maximum = 6 791). Après maximum une année, 30,2 % des récidivistes sont à nouveau condamnés. Après deux ans, 45,5 % récidivent, après trois ans, 55,8 %, après quatre ans, 63,2 % et après cinq ans, 68,3 %. Après 12 ans, neuf sur dix (90,8 %) sont à nouveau condamnés et après 14 ans, 94,6 % d'entre eux sont à nouveau condamnés.

¹⁸ Sur la base des données de 7 786 personnes. Aucune donnée n'est disponible pour les 70 autres personnes.

L'on examine à nouveau la relation entre les antécédents et les condamnations pour récidive. En d'autres termes : quel est le rapport entre une condamnation antérieure et une nouvelle condamnation ? En l'occurrence, le nombre de personnes avec des condamnations antérieures est réparti en 15 groupes, de personnes sans antécédent aux personnes qui en comptent plus de 25. Il a ensuite été vérifié s'il existe une association entre le nombre d'antécédents et le nombre de faits de récidive. Il était question d'une forte association : $\chi^2(14) : 1\,0361,79 ; p <,001$, test V de Cramer = ,39.

6.9.3 Facteurs associés à un risque accru de récidive

À l'exécution de la régression de Cox, les facteurs relatifs à la quantité et à la nature des faits sont écartés de l'analyse du fait qu'ils faussaient les résultats. Le *model fit* est excellent : $\chi^2(19) = 19\,648,998 p <,001$. Après la suppression des aberrations, cette analyse porte sur 66 157 personnes. Il ressort de la

Figure 10 que l'on récidive relativement vite les 1 000 premiers jours (environ 25 %). Ensuite, la vitesse diminue légèrement jusqu'à environ 2 000 jours (environ 35 %) pour diminuer davantage par la suite. Environ 50% restent sans récidive en fin de la période de suivi. Au **Tableau 20** figurent les facteurs repris dans le modèle et la mesure dans laquelle la récidive est associée ou non à ces facteurs. Il s'avère que les hommes présentent le risque de récidive le plus élevé (1,93 (1/,518) fois plus élevé que les femmes. En ce qui concerne l'âge, jusqu'à 20 ans, le risque reste comparable au groupe de référence et dès 21 ans, le risque diminue lentement. Les peines d'emprisonnement induisent le risque le plus élevé par rapport au sursis de la peine. De même, le nombre d'antécédents permettrait de prédire une récidive future. Quand on prend l'« amende » comme référence pour les peines, il s'avère que le sursis induit moins de récidive, alors qu'une peine d'emprisonnement assortie d'une amende induit moins de récidive (1,73 fois plus, $p <,001$) tout comme une peine d'emprisonnement, une amende et une autre peine (1,91 fois plus, $p <,001$), mais également l'imposition d'une amende et d'une autre peine (1,27 fois plus $p <,001$). Ensuite, le sursis (partiel) de la peine induit un risque de récidive plus élevé par rapport aux autres auxquels cette faveur n'a pas été accordée. Le fait d'être condamné par le tribunal de police induit également un risque plus élevé qu'une condamnation par le tribunal correctionnel.

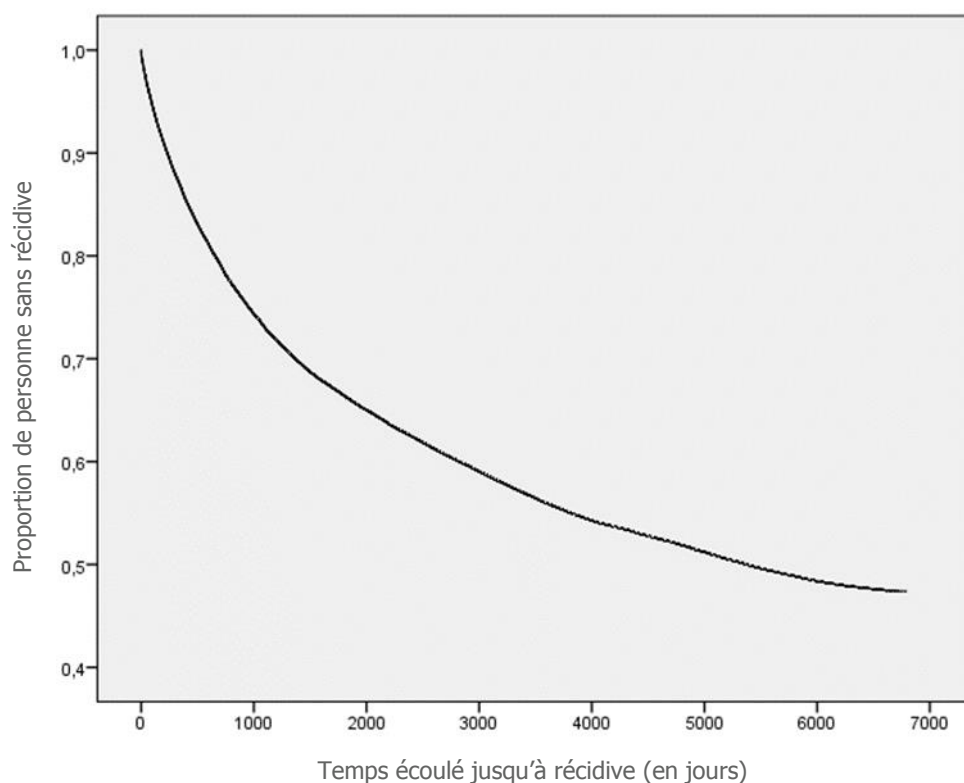


Figure 10 : temps écoulé jusqu'à récidive de délit de roulage non spécifié

Facteur	Paramètre	Odds ratio	Signification	Intervalle de confiance de 99 %
Sexe (réf. = homme) – femme	-0,658	0,518	***	0,496 – 0,451
Âge (réf. = moins de 18 ans)				
18-20 ans	-0,026	0,975	n.s.	0,859 – 1,106
21-25 ans	-0,174	0,840	*	0,746 – 0,946
26-30 ans	-0,268	0,765	***	0,679 – 0,861
31-35 ans	-0,321	0,725	***	0,644 – 0,817
36-40 ans	-0,390	0,677	***	0,600 – 0,764
41-45 ans	-0,536	0,585	***	0,517 – 0,662
46-50 ans	-0,703	0,495	***	0,436 – 0,562
51-55 ans	-1,032	0,356	***	0,310 – 0,409
56-60 ans	-1,324	0,266	***	0,228 – 0,310
61-65 ans	-1,363	0,256	***	0,214 – 0,306
Plus de 65 ans	-1,813	0,163	***	0,135 – 0,197
Type de mesure ou de peine (Réf. = sursis)				
Amende	0,247	1,280	*	0,970 – 1,688
Emprisonnement + amende	0,792	2,208	***	1,502 – 3,245
Amende + autre	0,488	1,630	***	1,235 – 2,150
Emprisonnement + amende + autre	0,894	2,445	***	1,814 – 3,297
Sursis ou non (Réf. = pas de sursis)	0,237	1,267	***	1,228 – 1,308
Type de tribunal (Réf. = tribunal de police)	-0,236	0,790	***	0,750 – 0,832
Antécédents	0,058	1,059	***	1,058 – 1,061
<i>Remarque : * $p < ,05$; ** $p < ,01$; *** $p < ,001$; n.s. = différence non significative</i>				

Tableau 20 : aperçu des résultats de la régression de Cox des facteurs qui peuvent avoir une incidence sur la récurrence d'infractions de roulage non spécifiées