



Rapport n° 2022-R-18-FR

Mise en perspective de l'adéquation des sanctions pour les récidivistes en matière de roulage

Revue documentaire des effets des sanctions et analyse qualitative exploratoire du processus décisionnel des sanctions

Mise en perspective de l'adéquation des sanctions pour les récidivistes en matière de roulage

Revue documentaire des effets des sanctions et analyse qualitative exploratoire du processus décisionnel des sanctions

Rapport n° 2022-R-18-FR

Auteurs : Shirley Delannoy, Peter Silverans et Ricardo Nieuwkamp

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias

Date de publication : 7/12/2021

Dépôt légal : D/2022/0779/88

Veuillez référer au présent document de la manière suivante : Delannoy, S., Silverans, P. et Nieuwkamp, R. (2022). Mise en perspective de l'adéquation des sanctions pour les récidivistes en matière de roulage – Revue documentaire des effets des sanctions et analyse qualitative exploratoire du processus décisionnel des sanctions, Bruxelles : Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Doeltreffendheid van sancties voor recidivisten in perspectief – Literatuurreview naar de effecten van sancties en verkennende kwalitatieve analyse van de beslissingsprocedure over sancties,

This report includes a summary in English.

Remerciements

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

L'institut Vias et les auteurs souhaitent remercier les personnes et les départements suivants pour leur contribution à cette étude :

- Les Juges de Police, les Procureurs et les Substituts du Procureur du Roi qui ont accepté de donner de leur précieux temps pour participer à cette recherche. Nous leur sommes reconnaissants d'avoir accepté de partager, dans le cadre de cette étude, leurs expériences et leurs perspectives des processus décisionnels de sanction.
- Nos collègues du département Driver Improvement grâce auxquels il nous a été possible de contacter les magistrats et les personnes condamnées pour infractions de roulage et qui ont pris part à cette étude.
- Nos collègues néerlandais de l'Institut de recherche sur la sécurité routière (SWOV), et en particulier Tamara Hoekstra, pour leur contribution à la préparation de cette revue de la littérature et aux conclusions de cette revue dressées dans le chapitre 6 du présent rapport.
- Monsieur Benjamin Mine de l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie (INCC) pour sa relecture critique et très attentive, ainsi que pour ses compléments et réflexions qui ont alimentés le corps du texte et les conclusions.
- Madame Marilys Drevet du Département Driver Improvement de l'Institut Vias pour sa relecture attentive des chapitres liés au contexte belge et à la recherche qualitative.
- Katrien Torfs pour sa contribution et son accompagnement au lancement de ce projet.

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

Table des matières

Liste des tableaux et figures	6
Résumé	7
Summary	11
Terminologies	14
1 Introduction et questions de recherche	16
2 Contexte belge et récidive légale	18
2.1 La chaîne décisionnelle de la politique de la sécurité routière	18
2.1.1 La chaîne décisionnelle	18
2.1.2 La finalité des sanctions	20
2.2 La question de la récidive en Belgique	21
2.3 Cadre légal délimitant et sanctionnant la récidive	22
3 Bref aperçu des profils récidivistes	25
4 Revue de la littérature sur les sanctions existantes et leurs effets sur la récidive	27
4.1 Méthode	28
4.2 Infractions routières en général - Aperçu de la littérature	31
4.2.1 Revues/Méta-analyses	31
4.2.2 Articles/Rapports	32
4.2.3 Groupe cible spécifique : jeunes conducteurs	35
4.3 Conduite sous l'influence (CSI) de l'alcool ou de drogues	36
4.3.1 Revues/méta-analyses	36
4.3.2 Articles/Rapports	40
4.4 Excès de vitesse	43
4.4.1 Revues/méta-analyses	43
4.4.2 Articles/rapports	43
4.5 Les effets sur la récidive par type de mesure	44
4.5.1 Amendes	44
4.5.2 Information et « éducation à distance »	45
4.5.3 Programmes éducatifs et de réhabilitation	45
4.5.4 Programmes confrontant et angoissant	46
4.5.5 Programmes de supervision intensive	46
4.5.6 Déchéance du droit de conduire	47
4.5.7 Combinaison de mesures	48
4.5.8 Ethylo-test et tribunaux spécialisés	48
4.6 Conclusions préliminaires de la revue documentaire	51
4.6.1 Mesures pour la vitesse et la conduite sous influence	51
4.6.2 Effet des mesures par type de contrevenant routier	51
4.6.3 Mesures pour les profils particuliers	53
4.6.4 Mesures pour la conduite sans permis	53
5 La sanction adéquate – Perspectives des magistrats et des récidivistes	55
5.1 Méthodologie	55

5.1.1	Recrutement et traitement des données personnelles	55
5.1.2	Les magistrats	56
5.1.3	Les contrevenants récidivistes	56
5.1.4	Collecte des données	57
5.1.5	Analyses des données	58
5.2	Résultats de la démarche exploratoire	59
5.2.1	Les sanctions adéquates – Perspectives de magistrats	59
5.2.2	Les sanction adéquates – Perspectives de récidivistes	66
5.3	Conclusions de la phase exploratoire	69
5.3.1	Trois questions de recherche – Perspectives des magistrats	69
5.3.2	Quelques opportunités au sein du cadre légal	71
5.3.3	Les parcours des récidivistes	72
6	Conclusions et recommandations	73
6.1	Conclusions	73
6.2	Recommandations	75
6.2.1	L’arsenal belge	75
6.2.2	Des évaluations plus systématiques des mesures appliquées aux contrevenants	76
6.2.3	Optimisation du processus d’attribution des peines	77
	Références	79
	Annexe – Miller et al. (2015)	85

Liste des tableaux et figures

Tableau 1. Mesures et sanctions en cas de récidive. (Source : Code de la route, SPF Mobilité et Transports, 2020).	23
Tableau 2. Aperçu de la littérature écartée	30
Tableau 3. Aperçu des revues/méta-analyses concernant les « infractions routières en général », les résultats non significatifs étant en gris.	31
Tableau 4. Aperçu des articles/rapports concernant les « infractions routières en général », les résultats non significatifs étant en gris.	32
Tableau 5. Aperçu de la littérature concernant le groupe cible particulier « les jeunes conducteurs », les résultats non significatifs étant en gris.	35
Tableau 6. Aperçu des revues/méta-analyses concernant la « conduite sous influence », les résultats non significatifs étant en gris.	36
Tableau 7. Aperçu des articles/rapports concernant la « conduite sous influence », les résultats non significatifs étant en gris.	40
Tableau 8. Aperçu des articles/rapports concernant les « excès de vitesse », les résultats non significatifs étant en gris.	43
Tableau 9. Tableau récapitulatif des principaux effets par type de sanction sur base de la revue documentaire.	49
Tableau 10. Tableau récapitulatif des principaux effets des mesures éducatives sur base de la revue documentaire.	50
Tableau 11. Tableau récapitulatif des principaux effets des Ethylotests anti-démarrages sur base de la revue documentaire	50

Résumé

Alors que les sanctions constituent l'étape finale de la stratégie de la politique criminelle en matière de circulation routière, force est de constater que nous en savons assez peu sur leur efficacité et leurs effets par rapport à certains types de profils de contrevenants. Cependant, pour améliorer la sécurité routière et lutter contre la récidive, il est essentiel de prendre la mesure des effets des sanctions et d'utiliser ces connaissances afin d'appliquer aux contrevenants une sanction adéquate.

Au départ de cette étude, une question : dans quelle mesure, pouvons-nous mettre en place un processus de détermination des peines davantage fondé sur les preuves ? Preuves qui se veulent être basées à la fois sur les évaluations des effets des sanctions (en termes de récidive) et sur les particularités des profils des contrevenants. Afin de circonscrire le nombre d'infractions pour lesquelles nous allions collecter les évaluations, d'une part, et de déterminer si des profils spécifiques de délinquants existent et pour lesquelles des orientations de sanctions sont plus adaptées, d'autre part, la recherche a été orientée autour de trois questions :

- *Quels sont les effets des sanctions sur la récidive, avec une distinction selon l'efficacité, pour différents types d'infractions telles que l'alcool au volant et les excès de vitesse ?*
- *Existe-t-il des groupes spécifiques de délinquants (par exemple, issus d'un certain milieu socio-économique ou ayant un passé criminel) pour lesquels d'autres types de mesures sont souhaitables ou nécessaires ?*
- *Quelles sont les mesures spécifiques qui conviennent pour prévenir la récidive lors de la conduite sans permis de conduire ?*

Profils des contrevenants belges et types d'infractions

Les analyses du phénomène de récidive en Belgique ont mis en exergue certaines caractéristiques du contrevenant « récidiviste » : il s'agit le plus souvent d'hommes nés en Belgique et de nationalité belge, âgés en moyenne de 39 ans. Près de la moitié de ces conducteurs ne sont pas mariés au moment des faits et plus d'un tiers d'entre eux ont au moins un enfant. Par ailleurs, la majorité des conducteurs récidivistes ont été jugés pour excès de vitesse, conduite sous influence de l'alcool et conduite sans permis de conduire. Et 93% des cas analysés ont fait l'objet d'un jugement prononcé par un juge (Nieuwkamp, Sloomans et Silverans, 2017).

Les antécédents judiciaires des contrevenants et leur taux de récidive présentent également une forte corrélation. En Belgique, 35 % de personnes condamnées en 1995 comptent déjà une condamnation antérieure de roulage, 18% en comptent deux et 10%, trois. De plus, la peine infligée et le sexe du prévenu jouent un rôle non-négligeable dans le risque de récidive (Nieuwkamp et Silverans, 2019 ; Nieuwkamp et Boudry, 2020). Et les profils socioéconomiquement plus précaires apparaissent comme des profils à plus hauts risques de récidive (Nieuwkamp et al., 2017).

Pour la conduite sous influence de l'alcool, en termes de particularités de profils des contrevenants, en 2018 il a été établi que ce sont plus souvent les hommes (31%, contre 17% pour les femmes), les conducteurs âgés entre les 25-34 ans (29%), et les Wallons (30%) significativement plus que les Flamands (20%) qui rapportent conduire en étant peut-être au-delà de la limite autorisée (voir Schinckus et al., 2021). Outre ces caractéristiques, il est à souligner que ce groupe de contrevenants est néanmoins un groupe beaucoup plus hétérogène qu'il n'y paraît, et en particulier en ce qui concerne que le type de consommation d'alcool ou encore les raisons de cette consommation et que cette hétérogénéité est un critère dans l'attribution des sanctions. Concernant la vitesse, l'infraction routière la plus constatée par la Police (plus de 4 millions d'infractions en 2019), il s'agit du comportement à risque le plus socialement et personnellement accepté. Il apparaît à nouveau que ce comportement à risque est plus fréquent chez les hommes, jeunes (entre 25 et 34 ans), et appartenant aux classes sociales plus élevées (Schinckus et al., 2021 ; Van den Berghe et Pelssers, 2020).

Le groupe des contrevenants à la conduite sans permis est quant à lui un groupe assez hétérogène. Il est constitué à la fois de conducteurs déchus du droit de conduire (de manière temporaire ou définitive, à la suite d'une décision de justice) et de conducteurs qui n'ont pas de permis, ou pas de permis valable pour la catégorie de véhicule concerné. Pour les premiers, le phénomène de conduite en dépit d'une déchéance démontre les limites de la mesure de déchéance du permis de conduire et de son adéquation à retirer de la route des profils à risques. Par ailleurs, les contrevenants pris en dépit d'une déchéance du droit de conduire, tendent à récidiver

plus souvent et plus rapidement par rapport aux contrevenants condamnés pour d'autres faits (Nieuwkamp et Silverans, 2019).

Revue de la littérature sur les sanctions existantes et leurs effets sur la récidive

Un état des lieux des effets des différentes mesures et interventions existantes en termes de récidive a été dressé. La sélection de la littérature s'est focalisée sur les publications depuis 2000 et incluait les études portant sur les mesures prises au sens large, incluant donc les cours de réhabilitation, les traitements médicaux ou psychologiques. N'ont pas été intégrées dans la sélection, les études fondées sur le comportement autodéclaré et l'influence du risque d'être pris. Ce sont au total neuf revues/méta-analyses et seize articles qui ont été retenus pour l'analyse.

Les mesures évaluées sont

- Amendes : l'effet des amendes sur la récidive présente un tableau mitigé, celles-ci étant même associées à davantage de récidive. Pour les « excès de vitesse », une diminution de la récidive en matière d'excès de vitesse a été constatée à la suite d'une augmentation structurelle des amendes.
- Information et « éducation à distance » : les preuves sont mitigées. Toutefois, un effet modeste a été constaté pour les lettres d'avertissement, et cet effet doit être considéré à la lumière de la grande portée et des faibles coûts associés à cette mesure. Pour les « excès de vitesse », l'évaluation d'une intervention d'e-learning sur la récidive d'excès de vitesse a indiqué qu'il y avait une réduction temporaire de la récidive (af Wåhlberg, 2011).
- Programmes éducatifs et de réhabilitation : Les programmes éducatifs ou de réhabilitation pour la CSI ou encore les interventions pour la CSI qui suivent « norme européenne » ont un impact positif sur la récidive, en particulier s'ils contiennent des éléments à la fois informatifs et thérapeutiques. En Belgique, une étude quasi-expérimentale menée sur les cours Driver Improvement Alcohol adressés aux infractionnistes pour conduite sous influence de l'alcool a démontré des effets positifs sur le risque de récidive (Nieuwkamp & Boudry, 2020).
- Programmes confrontant et angoissant : Pour les « infractions routières générales », il a été constaté que le programme américain Drivers Alive (DA) avait un effet à court terme sur la récidive des femmes uniquement, pas du tout chez les hommes. Pour la CSI, l'efficacité de ces mesures est difficilement comparable (du fait de l'absence de groupes témoins).
- Programmes de supervision intensive (ISP) : résultats mitigés voire inexistants. Mais potentiels effets positifs sur la récidive si combiné à une thérapie obligatoire ciblant le traitement pour des troubles liés à la consommation d'alcool.
- Déchéance du droit de conduire : Pour les « infractions routières générales », une courte déchéance du droit de conduire, en particulier si elle est combinée à des exigences élevées pour être à nouveau éligible, apparaît comme plus efficace pour lutter contre la récidive qu'une longue suspension du permis de conduire. Pour la CSI, une étude a quant à elle révélé que la déchéance du droit de conduire seule n'avait aucun effet sur la récidive, mais uniquement en combinaison avec une amende.
- Combinaison de mesures : Une constatation souvent mentionnée et non contredite est que les combinaisons de mesures sont efficaces pour réduire la récidive (e.g., Bartl et al., 2002; Boets et al., 2008), en particulier si ces interventions comportent des composantes multiples.
- Ethylotest anti-démarrage : La preuve des éthylotests anti-démarrage est ventilée en trois catégories : moins de récidive à l'installation ; moins de récidive à l'installation, mais pas après le retrait ; moins de récidive à l'installation et après le retrait. Un accompagnement (médico-psychologiques ou de réhabilitation) apparaît également comme essentiel, en particulier chez les grands consommateurs d'alcool où il est généralement question d'une problématique de dépendance (Nieuwkamp et Boudry, 2020).
- Tribunaux spécialisés : Résultats mitigés et encore peu d'études évaluatives sur cette mesure.

Etude qualitative exploratoire – Perspectives des magistrats et des récidivistes

La recherche qualitative, à visée exploratoire, menée dans le cadre de cette étude avait pour objectif de déterminer les processus décisionnels d'attribution des peines et les obstacles rencontrés par les magistrats et par les contrevenants récidivistes. Ce sont au total neuf magistrats (six juges et trois procureurs du Roi) et deux contrevenants récidivistes qui ont pris part à l'étude. Par le biais d'entretiens semi-directifs et d'une analyse thématique, il a été mis en lumière que les premiers défis du processus d'attribution d'une peine

adéquate tiennent aux limites de l'arsenal législatif, à l'identification des profils à risque et des connaissances des effets des sanctions.

Concernant les types d'infractions, la conduite sous influence de l'alcool a été épinglée comme étant un potentiel indicateur de problématiques sous-jacentes plus profondes (addiction, précarité, détresse psychique...) et nécessitant, dans certains cas, une approche différenciée qui n'est pas nécessairement possible étant donné les limites dans l'identification des profils (addictions, autres troubles ...), les limites du cadre législatif et du rôle des magistrats. Au sujet des infractions pour excès de vitesse, les principaux obstacles relèvent principalement de l'arsenal législatif à disposition des magistrats et de l'absence d'efficacité de certaines sanctions puisque les contrevenants récidivent. La conduite en dépit d'une déchéance du permis de conduire a quant à elle révélé que les moyens à disposition des magistrats ne permettent pas nécessairement de faire respecter « effectivement » la déchéance.

Concernant l'identification des profils à risques, bien qu'un grand nombre d'éléments se retrouvent dans le casier judiciaire des prévenus (identité, antécédents judiciaires, procès-verbaux des faits, compléments aux procès-verbaux...), pour certains profils, un examen complémentaire médical, psychique ou encore une enquête sociale se révélerait pertinente afin de pouvoir orienter les contrevenants vers des sanctions plus adaptées. Car face à des profils socioéconomiquement précaires, des profils à haut risques de récidive ou encore des profils présentant des troubles psychiques, certaines sanctions se révèlent inefficaces alors que d'autres pourraient être mises en œuvre.

Quant aux parcours et vécus des récidivistes ayant participé à l'étude, sur base des 2 entretiens menés, aucune conclusion sans ambiguïté ne peut être tirée. Toutefois, il est pertinent de noter que le premier contrevenant a mis en évidence le rôle du cours de sensibilisation dans sa prise de conscience des dangers de la CSI tandis que le second, récidiviste pour excès de vitesse, a cité le potentiel des mesures confrontantes et des mesures à portée sociétale comme source de plus grande prise de conscience des effets des infractions.

Conclusions et recommandations

Un premier point d'attention doit être établi concernant l'interprétation et la portée des résultats mentionnés sur base de la revue littéraire menée dans le cadre de cette étude. La manière dont la récidive est opérationnalisée, les biais de sélection inhérents aux études et les limites de comparabilité des résultats entre eux doivent amener à une certaine précaution d'interprétation des conclusions. Cette étude documentaire fournit donc principalement un aperçu des types de mesures et des directions générales des effets. Toutefois, à travers les différentes évaluations reprises dans cette étude, il est pertinent de relever que la sévérité des sanctions n'est pas la panacée pour lutter contre la récidive.

Les principales conclusions de la revue documentaire et scientifiques sont :

- Les mesures pour la vitesse : L'augmentation des amendes semble avoir un effet limité en termes de récidive mais représente des avantages financiers intéressants. Les programmes éducatifs ciblant les excès de vitesse qui combinent des composantes thérapeutiques et informatives présentent des indices d'efficacité (mais les preuves sont très limitées).
- Les mesures pour la conduite sous influence : les mesures qui paraissent le plus efficace sont celles relatives aux programmes éducatifs ou de réhabilitation, particulièrement s'ils sont accompagnés de composants informatifs et thérapeutiques ou s'ils accompagnent une déchéance du permis de conduire ou un éthylotest anti-démarrage ; aux programmes de supervision intensive ; à la déchéance du droit de conduire si elle est combinée à une amende.
- Les mesures pour les profils particuliers : relativement peu d'études se sont penchées spécifiquement sur les effets des sanctions et mesures sur des groupes de délinquants spécifiques (les délinquants obstinés, les jeunes récidivistes ...). Toutefois, il apparaît que les thérapies cognitivocomportementales et les programmes de supervision intensive semblent avoir des effets significatifs sur la multirécidive. La combinaison de mesures ou les sanctions progressives (avec cumul ou décompte de points, par exemple) ouvrent également des opportunités.
- Les mesures pour conduite sans permis : aucune étude n'a été trouvée sur les mesures contre la conduite sans permis satisfaisant aux critères préétablis. Toutefois, la conduite sans permis de conduire allant souvent de pair avec d'autres infractions (conduite sous influence, vitesse, conduite sans permis valide...) et concernant un groupe de contrevenants assez hétérogène, il semblerait que les sanctions et mesures intégrant des composantes thérapeutiques, de supervision/surveillance et la confiscation du véhicule ou l'installation d'éthylotests ou de système de contrôle de vitesse constitueraient des opportunités pertinentes.

Ces conclusions se traduiraient par l'intégration de plus de mesures ou de programme de réhabilitation (avec composantes éducatives et thérapeutiques), en combinaison avec d'autres sanctions (comme la déchéance du permis ou les éthylotests), dans l'arsenal des sanctions adressées aux infractionnistes, ainsi que de mesures portant sur le véhicule pour la conduite sous le coup d'une déchéance.

Sur base des données collectées par la recherche qualitative, les principales conclusions portent sur la nécessité (et l'opportunité) d'une information et d'une formation sur les effets et l'efficacité des sanctions entre les différents acteurs de la politique criminelle en matière de sécurité routière. Ce volet pourrait être nourri par des évaluations plus régulières des mesures et des sanctions, de leur efficacité et de leur qualité pour lutter contre la récidive. Ces évaluations permettraient également des ajustements de la stratégie politique en se basant sur des preuves. Ensuite, dans le processus d'attribution des peines, outre les faits relatifs à l'infraction, ce sont également les caractéristiques personnelles du contrevenant qui entreront en jeu et certaines améliorations de la constitution du dossier ont été identifiées afin dresser le « tableau » le plus complet du profil du contrevenant et du « risque » qu'il pourrait représenter sur la route. En complément, et uniquement pour les profils déterminés comme à risques, un diagnostic psycho-médical ou une enquête sociale pourrait être mené afin d'orienter de la manière la plus adéquate possible, le choix de la sanction.

Summary

While sanctions are the final step of the road traffic crime policy strategy, we know very little about their effectiveness and their effects on certain types of offender profiles. However, to improve road safety and to tackle recidivism, it is essential to measure the effects of sanctions and to use this knowledge to assign an appropriate sanction to offenders.

This study starts with the question: to what extent can we develop a more evidence-based sentencing process? Evidence that is both based on assessments of the effects of sanctions (in terms of recidivism) and based on the particularities of offenders' profiles. To circumscribe the number of offences for which we were going to collect evaluations, on the one hand, and to determine whether specific offender profiles exist for which sanction orientations are more appropriate, on the other hand, the research was thus oriented around three questions:

- What are the effects of sanctions on recidivism, with a distinction according to effectiveness, for different types of offences such as drink-driving and speeding?
- Are there specific groups of offenders (e.g., from a certain socio-economic background or with a criminal history) for whom other types of measures are desirable or necessary?
- What specific measures are appropriate to prevent recidivism when driving without a licence?

Profiles of Belgian offenders and types of offences

Analyses of the phenomenon of recidivism in Belgium have highlighted certain characteristics of the "recidivist" offender: they are most often men born in Belgium and of Belgian nationality, aged 39 on average. Nearly half of these drivers are not married at the time of the offence and more than a third of them have at least one child. Moreover, most repeat offenders had been tried for speeding, driving under the influence of alcohol, and driving without a licence. And 93% of the cases analysed were sentenced by a judge (Nieuwkamp, Sloomans et Silverans, 2017).

There is also a strong correlation between offenders' criminal records and their recidivism rates. In Belgium, 35% of people convicted in 1995 already had one previous conviction for driving, 18% had two and 10% had three (Nieuwkamp and Silverans, 2019). Moreover, the sentence imposed, and the sex of the defendant play a significant role in the risk of reoffending (Nieuwkamp and Silverans, 2019; Nieuwkamp and Boudry, 2020). And the socio-economically more precarious profiles appear to be profiles with a higher risk of recidivism (Nieuwkamp et al., 2017).

For driving under the influence of alcohol, in terms of offender profiles, in 2018 it was established that it is more often men (31%, compared to 17% for women), drivers aged between 25-34 years (29%), and Walloons (30%) significantly more than Flemings (20%) who report driving while possibly over the authorised limit (see Schinckus et al., 2021). In addition to these characteristics, it should be emphasised that this group of offenders is nevertheless a much more heterogeneous group than it appears, especially with regard to the type of alcohol consumption or the reasons for this consumption. This heterogeneity and these particularities must be considered when attributing sanctions. Speeding, the most common traffic offence recorded by the police (over 4 million offences in 2019), is the most socially and personally accepted risk behaviour. Again, it appears that this risk behaviour is more frequent among men, young (25-34 years old), and from higher social classes (Schinckus et al., 2021; Van den Berghe and Pelssers, 2020).

The group of unlicensed offenders is a rather heterogeneous group. It consists of both drivers who have been disqualified from driving (temporarily or permanently, following a court decision) and drivers who do not have a licence, or no valid driving licence. For the former, the phenomenon of driving despite a disqualification demonstrates the limits of the disqualification measure and its suitability for removing risky profiles from the road. Moreover, offenders caught despite a driving disqualification tend to reoffend more often and more quickly than offenders convicted of other offences (Nieuwkamp and Silverans, 2019).

Review of the literature on existing sanctions and their effects on recidivism

An overview of the existing measures and interventions effects in terms of recidivism was drawn up. The selection of the literature focused on publications since 2000 and included studies on measures taken in the broad sense, including rehabilitation courses, medical or psychological treatments. Studies based on self-reported behaviour and the influence of the risk of being caught were not included in the selection. A total of nine reviews/meta-analyses and sixteen articles were included in the analysis.

The measures evaluated are

- Fines: the effect of fines on recidivism presents a mixed picture, with fines even being associated with more recidivism. For "speeding", a decrease in recidivism for speeding was found following a structural increase in fines.
- Information and "distance education": the evidence is mixed. However, a modest effect was found for warning letters, and this effect should be considered in light of the wide reach and low costs associated with this measure. For 'speeding', the evaluation of an e-learning intervention on speeding recidivism indicated that there was a temporary reduction in recidivism (af Wåhlberg, 2011).
- Educational and rehabilitation programmes: Studies on the impact of educational programmes or courses on recidivism present a mixed picture. But DUI educational or rehabilitation programmes or 'European Standard' DUI interventions have a positive impact on recidivism, especially if they contain both informative and therapeutic elements. In Belgium, a quasi-experimental study of Driver Improvement Alcohol courses for drink-driving offenders showed positive effects on recidivism risk (Nieuwkamp & Boudry, 2020).
- Confrontational and scary programmes: For 'general traffic offences', the US Drivers Alive (DA) programme was found to have a short-term effect on recidivism for women only, not at all for men. For the CSI, the effectiveness of these measures is difficult to compare (due to the lack of control groups).
- Intensive Supervision Programmes (ISP): mixed or no results. But potential positive effects on recidivism if combined with compulsory therapy targeting treatment for alcohol use disorders.
- Driving disqualifications: For "general traffic offences", a short disqualification, especially if combined with high re-qualification requirements, appears to be more effective in combating recidivism than a long licence suspension. For the DUI, however, one study found that driving disqualifications alone had no effect on recidivism, but only in combination with a fine.
- Combination of measures: A frequently mentioned and uncontradicted finding is that combinations of measures are effective in reducing recidivism (e.g., Bartl et al., 2002; Boets et al., 2008), especially if these interventions have multiple components.
- Alcohol interlocks: The evidence for alcohol interlocks is broken down into three categories: less recidivism at installation; less recidivism at installation, but not after removal; less recidivism at installation and after removal. Support (medical-psychological or rehabilitation) also appears to be essential, particularly for heavy alcohol users where there is generally a question of dependence (Nieuwkamp and Boudry, 2020).
- Specialised courts: Mixed results and few evaluative studies on this measure.

Exploratory qualitative research - Magistrates and recidivists' perspectives

The aim of the qualitative and exploratory research carried out as part of this study was to highlight the sentencing processes and obstacles encountered by magistrates and repeat offenders. A total of nine magistrates (six judges and three prosecutors) and two repeat offenders took part in the study. Through semi-structured interviews and thematic analysis, it was revealed that the first and most important challenges in the process of assigning an appropriate sentence are the limitations of the legislative arsenal, the identification of risk profiles, and the knowledge of the effects of sanctions and their effectiveness.

About the types of offences, driving under the influence was singled out as a potential indicator of deeper underlying problems (addiction, precariousness, psychological distress, etc.) and requiring, in some cases, a differentiated approach which is not necessarily possible due to the limits in identifying profiles (addiction, other disorders, etc.), the limits of the legislative framework and of the role of magistrates. With regard to speeding offences, the main obstacles relate to the legislative arsenal available to magistrates and the lack of effectiveness of certain sanctions as offenders re-offend. Driving despite a disqualification revealed that the means available to magistrates do not necessarily allow for "effective" enforcement of the disqualification.

Concerning the identification of risk profiles, although many elements can be found in the criminal record of defendants (identity, criminal record, records of offences, supplements to records, etc.), for certain profiles, an additional medical or psychological examination or even a social investigation would be relevant in order to be able to direct offenders towards more appropriate sanctions. For socio-economically precarious profiles, profiles with a high risk of recidivism or profiles with psychological disorders, certain sanctions are ineffective, whereas others could be implemented.

As for the backgrounds and experiences of the recidivists who took part in the study, no unambiguous conclusions can be drawn from the two interviews conducted. However, it is relevant to note that the first offender highlighted the role of the awareness-raising course in his awareness of the dangers of DUI while the second, a repeat offender for speeding, notified the relevance of confrontational measures and measures with a societal scope as a greater opportunity for awareness-raising.

Conclusions and recommendations

A first point of attention must be established concerning the interpretation and scope of the results mentioned based on the literature review carried out in the context of this study. The way in which recidivism is operationalised, the selection biases inherent in the studies and the limits to the comparability of the results between them must lead to a certain caution in the interpretation of the conclusions. This literature review therefore mainly provides an overview of the types of measures and the general directions of the effects. However, through the various evaluations included in this study, it is relevant to note that the severity of sanctions is not a panacea for combating reoffending.

The major conclusions of the literature review are:

- Speed measures: Increased fines seem to have limited effect in terms of recidivism but represent interesting financial benefits.
- Measures for driving under the influence of alcohol: the most effective measures appear to be educational or rehabilitative programmes, particularly if they are accompanied by informative and therapeutic components or if they are accompanied by a driving disqualification; intensive supervision programmes; and driving disqualification if combined with a fine. The evidence on the effects of breathalysers appears mixed and limited in time.
- Measures for specific profiles: relatively few studies have looked specifically at the effects of sanctions and measures on specific groups of offenders (persistent offenders, young recidivists, ...). However, based on the literature review, it appears that cognitive-behavioural therapies and intensive supervision programmes have significant effects on multi-recidivism. Combinations of measures or progressive sanctions (e.g., points) also offer opportunities.
- Measures for unlicensed driving: No studies were found on measures against unlicensed driving that met the predefined criteria. However, as unlicensed driving often goes hand in hand with other offences (driving under the influence, speeding, driving without a valid licence, etc.) and concerns a heterogeneous group of offenders, it seems that sanctions and measures incorporating therapeutic, supervision/monitoring components and vehicle confiscation or the installation of ETADs or speed control systems would be relevant opportunities.

These findings would result in the inclusion of more rehabilitation measures or programmes (with educational and therapeutic components), in combination with other sanctions (such as disqualification or breathalysers), in the arsenal of sanctions for offenders, as well as vehicle-related measures for disqualified drivers.

Based on the data collected by the qualitative research, the main conclusions concern, firstly, certain limits of the legislative arsenal available to magistrates (limits which do not always allow for the most appropriate penalty possible). Secondly, on the need for information and training on the effects and effectiveness of sanctions between the different actors in road safety criminal policy. This aspect could be fed by more regular evaluations of the measures and penalties, their effectiveness, and their quality in preventing re-offending. These evaluations would also allow for evidence-based adjustments to the policy strategy. Thirdly, in the sentencing process, in addition to the facts of the offence, it is also the personal characteristics of the offender that will come into play and some improvements to the file have been identified to build up the most complete "picture" of the offender's profile and the "risk" he or she might represent on the road. In addition, and only for profiles determined to be at risk, a psycho-medical diagnosis or a social investigation could be carried out to orientate the choice of the court and the sanction.

Terminologies

Alcoolémie (BAC)

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

ASP

Alcoholslotprogramma ou Programme d'éthylotest anti-démarrage.

Base de données Mach

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

CSI

Conduite sous influence

DA

Drive ALIVE est un programme interactif basé sur des preuves qui a été développé comme une alternative aux pratiques traditionnelles de condamnation. L'objectif du programme est d'éduquer et de sensibiliser les jeunes (adolescents) à la portée et à l'ampleur des conséquences d'un comportement déviant au volant d'une voiture.

DI

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

EMA

Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer. L'EMA est destiné aux conducteurs expérimentés dont l'alcoolémie se situe entre 1,0 ‰ et 1,8 ‰ (ou les conducteurs débutants entre 0,8 ‰ et 1,3 ‰). Le cours dure quatorze heures, réparties sur trois jours, et se termine par un cours secondaire individuel. Pendant le cours, les participants reçoivent des informations sur les risques de consommation d'alcool dans la circulation. Par ailleurs, les participants échangent des expériences et commencent activement à travailler à leurs tâches.

ETAD

Ethylotest anti-démarrage.

EMG

Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer. Le concept de Mesure éducative comportement et trafic est appliqué aux Pays-Bas en cas d'infractions graves non liées à l'alcool. Elle est imposée pour les infractions de vitesse et pour les personnes qui ont été déclarées coupables à plusieurs reprises de conduite à risques et/ou de comportement agressif.

ISP

Intensive Supervision Program ou Programme de supervision intensive est une mesure alternative à l'incarcération pour les contrevenants pour conduite en état d'ivresse.

LEMA

Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer. Il s'agit d'une mesure éducative destinée aux auteurs d'infractions légères en matière d'alcoolémie (entre 0,5 ‰ et 0,8 ‰) dans le cas de conducteurs débutants ou entre 0,8 ‰ et 1,0 ‰ pour les conducteurs expérimentés. En l'espace de deux sessions sont dispensées des informations sur l'effet de l'alcool sur l'organisme et la conduite.

MASEP

Mississippi Alcohol Safety Education program est un programme d'amélioration de la conduite (à l'échelle de l'état du Mississippi) obligatoire pour les personnes condamnées pour la première fois pour conduite sous influence.

PI

Perception immédiate.

PV

Procès Verbal.

Récidive

Constat d'un comportement punissable après le fait de départ. Une distinction peut être faite entre récidive spécifique, récidive spéciale et récidive générale.

- Récidive spécifique : récidive du même comportement pour lequel le contrevenant a été condamné, par ex. de nouveau condamné pour conduite sous l'influence de l'alcool.
- Récidive spéciale : quand une personne a initialement été condamnée pour, par exemple, conduite sous l'influence de l'alcool et ultérieurement condamnée pour, par exemple, délit de fuite, on parle de « 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.
- 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 punissable. Dans l'exemple ci-dessus, il se peut que la personne ait ultérieurement été condamnée pour coups et blessures volontaires.

VICTIM IMPACT PANEL (VIP)

L'objectif du programme VIP (Victim Impact Panel) est d'aider les contrevenants à reconnaître et à intérioriser les effets durables et à long terme de la conduite en état d'ébriété. Les cours visent à créer une compréhension de leurs comportements, à laisser une impression permanente qui mène à des changements de pensée et de comportement et à prévenir les infractions futures. Ces programmes impliquent généralement des présentations de survivants ou de membres de la famille endeuillés pour évoquer la prise de point de vue et encourager l'empathie.

1 Introduction et questions de recherche

A travers sa politique criminelle en matière de circulation routière, la Belgique s'applique à mettre en œuvre des mesures et des moyens qui ont pour objectifs de veiller au respect des règles de circulation et de réduire le nombre de blessés et de décès sur les routes. L'application des mesures et moyens est assurée par le contrôle de la circulation (au niveau de la police), les poursuites (au niveau du parquet) et les sanctions (au niveau du tribunal) (Adriaensen et al., 2015 ; Sloomans, 2018). Cette dernière étape occupe une place centrale au sein de la lutte contre la récidive. L'idée fondamentale à l'application de sanctions étant qu'à travers des condamnations adéquates et une politique criminelle cohérente, il est possible de lutter contre les comportements indésirables (volontaires ou involontaires) et les attitudes de prises de risques des conducteurs qui peuvent mener à des accidents de la route.

En 2019, une déclaration de la Commission européenne concluait, en ce qui concerne l'application des sanctions dans le domaine de la circulation routière : « *Sanctions are considered to be an essential element of effective enforcement. The possibility of a sanction ascertains the deterrent effect of enforcement. Despite the essential role, the effects of sanctions are still fairly unknown.*¹ » (Commission Européenne, 2019²). A la suite de ce constat, il convient d'observer qu'à l'heure actuelle, les connaissances sur l'efficacité de certains types de sanctions, telles que les cours de sensibilisation, les évaluations psycho-médicales, les examens de réintégration, ou encore les éthylotests anti-démarrages, sont encore fort limitées. Par ailleurs, il apparaît que ces évaluations s'attardent trop peu sur les effets des sanctions en lien les caractéristiques des profils de délinquants, tel que le profil socio-démographique ou le profil récidiviste (que ce soit pour la récidive spécifique, spéciale ou générale, combinée ou non à d'autres formes de criminalité, ...).

Or de meilleures connaissances des effets des sanctions en termes de risques de récidive et de profils socio-démographiques et/ou criminels permettraient de déterminer des sanctions les plus adéquates à adresser aux contrevenants. Nous avons dès lors mené cette étude afin de rassembler les premiers résultats d'évaluations de mesures et interventions appliquées en matière de roulage et les opportunités qui se dressent pour appliquer une sanction adéquate aux contrevenants récidives. A cette fin nous avons établi la question de recherche qui a guidée la présente étude : « dans quelle mesure, serait-il possible de mettre en place un processus décisionnel davantage fondé sur les preuves dans la détermination de la peine ? ». Preuves qui se veulent être basées à la fois sur les évaluations des effets des sanctions (en termes de récidive) et sur les particularités des profils des contrevenants. Afin de circonscrire le nombre d'infractions pour lesquelles nous allions collecter les évaluations, d'une part, et de déterminer si des profils spécifiques de délinquants existent et pour lesquelles des orientations de sanctions sont plus adaptées, d'autre part, la recherche a été orientée autour de trois questions :

- *Quels sont les effets des sanctions sur la récidive, avec une distinction selon l'efficacité, pour différents types d'infractions telles que l'alcool au volant et les excès de vitesse ?*
- *Existe-t-il des groupes spécifiques de délinquants (par exemple, issus d'un certain milieu socio-économique ou ayant un passé criminel) pour lesquels d'autres types de mesures sont souhaitables ou nécessaires ?*
- *Quelles mesures spécifiques conviennent pour prévenir la récidive lors de la conduite sans permis de conduire ?*

Après une contextualisation de la politique criminelle belge en matière de sécurité routière et des finalités des sanctions, le présent rapport s'attèle à dresser un état des lieux des sanctions existantes et de leurs effets à travers une revue de la documentation scientifique et grise (internationales). Cette revue documentaire, présentée dans le chapitre 3 du présent rapport, a eu pour objectif d'évaluer les sanctions les plus efficaces ou adéquates pour lutter contre le phénomène de récidive sur base des trois questions de recherche spécifiques portant sur l'alcool au volant et la vitesse, les profils des contrevenants et la conduite sans permis.

Dans un second temps, et afin de compléter le tableau qui a été dressé par la revue documentaire, une étude qualitative exploratoire fut menée auprès de magistrats belges et de récidivistes de la route. Cette recherche qualitative est une démarche exploratoire ayant pour finalité de mettre en lumière, d'une part, les mécanismes

¹ « Les sanctions sont considérées comme un élément essentiel d'une application efficace. La possibilité d'une sanction détermine l'effet dissuasif de l'application. Malgré ce rôle essentiel, les effets des sanctions sont encore assez peu connus. » [Traduction de l'auteur].

²Source :

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed_enforcement/measures_to_support_speed_enforcement/appropriate_sanctions_en

de sélection des sanctions à travers le point de vue des juges et procureurs et, d'autre part, celui des personnes en état de récidive concernées par ces sanctions. L'ensemble des résultats de cette phase exploratoire sont présentés dans le chapitre 4 du présent rapport.

2 Contexte belge et récidive légale

2.1 La chaîne décisionnelle de la politique de la sécurité routière

En 2019, 5.518.901 infractions routières ont été constatées par la police belge, dont 4.039.038 infractions pour excès de vitesse, 51.283 infractions pour conduite sous influence de l'alcool et 37.978 infractions au permis de conduire³. Bien que la délinquance routière constitue l'une des plus importantes sources de contentieux, il ne s'agit pourtant que de la partie visible des infractions commises sur les routes belges puisque ce volume de contentieux constaté dépend presque exclusivement de la vigilance policière (et de diverses technologies de contrôles) et pourrait être plus élevé si les contrôles de police faisaient encore plus nombreux.

Derrière ces infractions routières se cache toute une série de comportements ou de gestes inadéquats dont les conséquences peuvent être dramatiques. Les études portant sur les accidents de la route ont mis en évidence que dans près de 90% des cas, c'est le comportement humain, volontaire ou non, qui joue un rôle prédominant (alors que les facteurs environnementaux interviennent pour 10% à 30% des cas et le véhicule dans 5% à 10% des cas, voir notamment à ce sujet Sloomans et Daniels, 2017). Dès lors, pour améliorer la sécurité routière et lutter contre ces comportements indésirables sur la route, un ensemble de mesures et de moyens est mis à disposition dans le cadre de la politique criminelle en matière de circulation routière. Ces mesures et moyens visent à imposer le respect du code de la route ou à éviter que le code de la route soit transgressé et ils sont mis en œuvre à travers les contrôles et les sanctions (Adriaensen et al., 2015).

La politique criminelle en matière de sécurité routière correspond à la traduction d'une stratégie globale combinant à la fois sensibilisations, contrôles et sanctions ayant pour objectif final d'influencer les comportements des usagers de la route. En termes organisationnels, la politique criminelle en matière de sécurité routière est constituée de trois maillons-clés. Chaque maillon participant à la mise en œuvre de la stratégie globale. Ces trois maillons forment une chaîne : la surveillance au niveau de la police, les poursuites au niveau du parquet et les sanctions au niveau du tribunal. Le point final du contrôle du respect des règles de circulation étant l'application d'une peine, dans la plupart des cas. Cette chaîne décisionnelle veille à ce que les usagers de la route adoptent un comportement plus sûr et ce, en luttant contre certains comportements (indésirables) et/ou en valorisant un nouveau comportement (souhaité) avec des moyens techniques, éducatifs/communicationnels et juridiques. Ces missions sont remplies par l'information (sur les règles en vigueur), la formation (pratique et théorique à la conduite, aux conséquences des infractions) et la mise en application d'un cadre législatif (réglementant les contrôles et les sanctions) (Adriaensen et al., 2015).

2.1.1 La chaîne décisionnelle

Depuis 2009, le premier maillon de la chaîne décisionnelle, la police locale et la police fédérale assurent conjointement les tâches relatives à la maîtrise de la sécurité routière. Fondamentalement, les missions de la police (fédérale et locale) s'articulent autour de 4 axes⁴ :

- la mise en œuvre d'actions préventives et répressives en matière de respect des règles de la circulation (en ce compris l'organisation d'initiatives éducatives et la mise en œuvre de campagnes de sécurité routière) ;
- la régulation de la circulation en cas de perturbations importantes et inopinées de la mobilité ;
- l'établissement de constats en cas d'accidents de la circulation ;
- la formulation d'avis aux autorités compétentes en matière de mobilité et de sécurité routière.

Le degré de mise en œuvre de ces quatre axes d'action dépend de la stratégie de politique criminelle de l'arrondissement dont dépend la zone de police. En outre, à travers ces diverses missions, la police participe à la réalisation des objectifs des États Généraux de la sécurité routière et du Plan National de Sécurité ainsi qu'à la mise en œuvre du plan d'action contribuant à la diminution du nombre de victimes de la route⁵. C'est pour répondre à ces objectifs stratégiques que des dispositions légales déterminent les règles en matière de contrôles, de détection et de sanction.

³ http://www.verkeersstatistiek.federalepolitie.be/assets/pdf/verkeersstatistiek/nationaal/infractions_routieres_2019_national.pdf (consulté le 6 novembre 2020).

⁴ http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fretla=Fetcn=2009101605ettable_name=loi (consulté le 9 novembre 2020).

⁵ https://www.jobpol.be/sites/default/files/downloads/FR_DAH_08-08-2018%20bis.pdf (consulté le 9 novembre 2020).

En pratique, une infraction constatée par la police sera traitée le plus souvent dans le cadre de la perception immédiate (PI). Dès paiement de cette perception, l'action publique s'éteint. Dans le cas d'infractions sévères⁶ ou d'un cumul d'infractions, la police rédige un procès-verbal (PV) qui sera soumis au parquet pour décision (Kluppels, 2017), il s'agit du deuxième acteur la politique criminelle en matière de sécurité routière.

Le deuxième maillon de la chaîne, le Parquet, représente la société et en défend les intérêts. Le parquet s'occupe de rechercher les infractions et de poursuivre le cas échéant leurs auteurs devant les tribunaux. Outre les poursuites devant les tribunaux (par le biais de la citation à comparaître), le parquet a également la possibilité de proposer d'autres manières de traiter l'infraction, que ce soit par le recours à une médiation pénale, à une transaction ou encore à un classement sans suite⁷. Le classement sans suite peut être déclaré quand le PV n'est pas correct ou s'il s'avère à la suite d'une enquête que la poursuite se révèle non pertinente. La transaction est proposée pour éviter une poursuite devant le tribunal. Quant à la médiation pénale, elle entre dans le cadre d'une proposition de mesure alternative. Il peut s'agir soit d'un travail d'intérêt général, soit d'un traitement médical ou encore d'une formation. Cette dernière s'inscrit comme mesure de réhabilitation. Et enfin, les citations à comparaître sont requises dans le cas où les personnes n'ont pas rempli les conditions précédentes ou dans le cas d'infractions très graves (Kluppels, 2017).

Le dernier maillon est constitué du tribunal et de son arsenal législatif. Le tribunal (et le juge) a pour rôle de statuer sur les dossiers en considérant toute une série d'éléments dans sa prise de décision : les faits (leur gravité et les circonstances), le passé judiciaire et la situation spécifique de la personne. Il est essentiel que lors de la détermination de la peine, la sanction corresponde le mieux possible au délinquant dans le contexte des faits. Le juge dispose d'un large arsenal de sanctions et dispose d'un ensemble de modalités (telles que la suspension, l'acquittement, la déchéance du droit de conduire certains jours...) afin de prononcer une sanction sur mesure (Nieuwkamp & Silverans, non-publié). Le cadre juridique prévoit dès lors un ensemble de peines visant à infliger aux contrevenants une sanction adaptée (à la gravité des faits et à la situation de la personne). Au sein de ces différentes peines, il convient de faire une distinction entre la peine principale et la peine accessoire. La peine principale peut consister en une amende financière (sanction qui occupe une place dominante), une peine de travail ou encore une peine d'emprisonnement et elle peut être effective ou conditionnelle. La peine accessoire, qui ne peut être prononcée que conjointement à une peine principale, vise à pouvoir adopter une réaction la plus adaptée possible à l'encontre du contrevenant (Adriaensen et al., 2015). Celle-ci est principalement constituée de la déchéance du permis de conduire, de la confiscation et l'immobilisation du véhicule comme mesure de sûreté.

Le juge peut également décider d'accompagner la peine d'un sursis partiel ou total, qui peut être probatoire, à savoir accompagner du respect de certaines conditions (par exemple : du suivi d'une formation spécifique) ; soit encore de suspendre son jugement, totalement ou partiellement, nous entrons alors dans le cadre de la suspension simple ou de la suspension probatoire s'accompagnant d'un délai d'épreuve d'un à cinq ans (en cas de commission de nouvelles infractions dans le délai prononcé, la suspension du prononcé pourra être révoquée). Et finalement, le juge a bien entendu la possibilité d'acquitter le contrevenant.

Le processus d'attribution des peines suit également le principe d'individualisation de la peine. Ce principe guide l'ensemble du procès pénal, de la phase de détermination de la peine à sa mise à exécution en enjoignant les autorités judiciaires à personnaliser les modalités de la peine prononcée puis exécutée. (Dubourg, 2016). En effet, il ne s'agit pas simplement d'attribuer une peine au contrevenant, le juge est également « le garant du respect des différentes finalités assignées à la peine à savoir sanctionner le condamné de manière à protéger la société, prévenir la récidive, mais également favoriser l'amendement, l'insertion ou la réinsertion du justiciable » (Dubourg, 2016). C'est en particulier à travers le principe de la proportionnalité des peines que le juge a la possibilité de choisir la peine entre un minimum et un maximum, de tenir compte de circonstances atténuantes (ou aggravantes) et de pouvoir accorder le sursis et la suspension du prononcé. Le juge peut dès lors individualiser la peine en adressant celle qu'il estime proportionnée à l'ensemble des éléments à sa disposition.

Parmi les éléments (preuves) sur lesquels se base le juge, le casier judiciaire occupe une place déterminante (principalement pour spécifier s'il s'agit d'un profil récidiviste ou non). Cependant, cette source a des limites : « Le Casier judiciaire central ne contient que des décisions définitives, il ne dit donc rien à propos des individus qui ont commis des infractions et n'ont jamais été inquiétés par la justice, ni à propos de ceux dont le dossier

⁶ Telles que des infractions de quatrième degré, des excès de vitesse supérieur à 30km/h en agglomération, zone 30, abord d'école, zone résidentielle ou de rencontre, de plus de 40km/h sur les autres routes, de conduite sous influence avec plus de 0,35mg/AAE... (pour plus de détails, voir <https://www.code-de-la-route.be/dispositions-penales>, consulté le 30 novembre 2020).

⁷ Liste non-exhaustive.

n'a pas abouti devant le juge du fond et fait l'objet d'une décision coulée en force de chose jugée. La base de données résulte donc de la visibilité des faits comme des processus de renvoi et de sélectivité propre au système d'administration de la justice pénale. » (Maes, Mine et Robert, 2015). Le juge a également à sa disposition le procès-verbal reprenant l'ensemble des éléments dressés par la police et relatifs aux faits (témoignages, déclarations, constatations...) et au devoir d'enquête, le cas échéant.

Il est pertinent de souligner à ce niveau que le processus d'attribution des peines, à travers le rôle du juge, le choix de la sanction et la qualité du processus, constituent des éléments non-négligeables dans le parcours du contrevenant. A ce titre, Maes (2016) souligne l'importance de la forme de la première sanction (en particulier, les sanctions d'emprisonnement) sur la construction d'une sorte d'immunité à la fonction dissuasive des sanctions. De son côté, Tait (2001) a mis en évidence qu'une série d'éléments peut influencer positivement l'expérience du délinquant et ainsi favoriser une prise de conscience et une responsabilisation plus importante. Ces éléments sont, entre autres, la rapidité de traitement entre le constat de l'infraction et l'annonce de la sanction, l'empathie du juge, le sentiment d'équité de traitement ressenti par le délinquant ...

2.1.2 La finalité des sanctions

Le juge a pour mission de sélectionner la peine la plus adéquate possible pour le contrevenant et ce, sur base de toute une série de paramètres qui l'aiguillent afin de déterminer son choix. L'un des objectifs étant d'inciter le contrevenant à ne pas réitérer des infractions et par conséquent, à améliorer la sécurité routière. Pour comprendre en quoi une sanction est adéquate, il convient de s'attarder quelque peu sur les fonctions que remplissent les sanctions dans le cadre du code de la route et de la lutte contre la récidive.

En effet, la sanction remplit différentes fonctions, non-exclusives, dont la finalité est in fine de modifier le comportement du délinquant afin que celui-ci ne commette pas ou ne réitère pas des délits. Que ce soit à travers leurs aspects coercitifs, dissuasifs ou encore de réhabilitation, les sanctions ont vu leurs formes et leurs cibles évoluer avec le temps en fonction du contexte socio-politique et sociojuridique ou encore de la stratégie adoptée par les politiques criminelles (Giumelli, 2013).

Tel qu'explicité par Adriaensen, Kluppels et Goldenbeld (2015), l'une des premières fonctions, la plus communément acceptée, est le rôle dissuasif de la sanction (et des contrôles qui la précèdent). Selon une approche classique, c'est la menace de sanction et la peur qui lui est associée qui favorisent le respect des lois et règlements, permettant la prévention des actes criminels (Paternoster, 2010 in Poirier, 2017). Dans cette équation, l'efficacité de l'aspect dissuasif des sanctions repose sur trois concepts : sa sévérité, sa certitude et sa célérité (Andenaes, 1974; Gibbs, 1975 in Poirier, 2017). La sévérité réfère à la proportionnalité entre la sanction et le délit commis. La certitude correspond à la probabilité que la sanction soit appliquée. Le délinquant doit avoir la conviction qu'une peine lui sera imposée, sans quoi la menace de sanction est inutile. Enfin, la célérité réfère à la vitesse à laquelle la sanction sera imposée. Une sanction trop éloignée dans le temps risque de ne pas avoir d'effet dissuasif (Poirier, 2017). En d'autres termes, plus la sanction d'une infraction est certaine, rapide et sévère, plus les citoyens ont tendance à respecter les règles. L'interaction entre ces éléments ne doit pas non plus être négligée : si les sanctions sont trop clémentes, la rapidité et la certitude de la peine ont peu d'effet (SWOV, 2013; Adriaensen et al., 2015). En Belgique, le rôle dissuasif des sanctions se concrétise principalement en infligeant des amendes financières et / ou la déchéance du droit de conduire (Kluppels, 2017).

D'autre part, le rôle dissuasif des sanctions est également assuré par le risque subjectif⁸ de se faire prendre/verbaliser. Dans ce cadre, la surveillance policière de la circulation et la visibilité de cette surveillance jouent également un rôle crucial dans l'efficacité de l'effet dissuasif (préventif). Plus la perception des risques de se faire prendre et d'être sanctionné est accru, plus l'effet dissuasif sera effectif (Adriaensen et al., 2015; Poirier, 2017).

Cependant, les mesures dissuasives (de sanctions ou de contrôles) ne suffisent pas à prévenir les délits uniquement par la peur qu'elles induisent. L'adhésion aux mesures, aux règles et aux normes est également nécessaire (Poirier, 2017). L'aspect normatif rempli par la connaissance et l'adhésion aux règles joue ici le rôle principal. Les règles étant connues (et acceptées), elles seront également plus facilement respectées si elles

⁸ « En faisant preuve d'ingéniosité dans la visibilité des contrôles et en communiquant sur la politique criminelle dans les médias, le responsable de la mise en application peut susciter instinctivement chez les usagers de la route un risque de se faire prendre plus important que le risque objectif de se faire prendre. Ce sentiment de risque raisonnable d'être contrôlé pour une infraction est le risque subjectif de se faire prendre. » (Adriaensen et al., 2015)

correspondent aux normes et aux valeurs de ses utilisateurs et de la société. Cette approche normative souligne également l'influence considérable que peut avoir d'un côté, le degré de sens moral de la personne et de l'autre, l'environnement social, sur l'efficacité des sanctions (certains auteurs parlant même de la dissuasion informelle) (Poirier, 2017). Toutefois, certaines tendances sociales comme l'individualisation de la société semblent atténuer cette influence de l'environnement social sur le comportement des citoyens (Adriaensen et al., 2015).

Et finalement, la sanction sert aussi de moyen de représailles (celui de faire payer au contrevenant ses actes) quand les règles sont tout de même enfreintes. Dans le cas de la circulation routière, le plus souvent, les mesures de représailles sont mises en œuvre dans le cadre des peines d'emprisonnement ou de déchéance du droit de conduire. Mais ces moyens de représailles ont une pertinence limitée pour la prévention des infractions et le retrait effectif des contrevenants de la société ne se produit que sporadiquement, de sorte que cela aussi n'a que peu d'influence sur la sécurité routière (SWOV, 2013).

Est-ce que ces fonctions suffisent à lutter efficacement contre la récidive ? Les études portant sur la récidive ont montré les effets limités des sanctions classiques, et dans une certaine mesure, de leurs fonctions dissuasives (spécifiques et générales). Il convient alors de se pencher sur l'un des derniers rôles des sanctions, celui ayant pour fonction intrinsèque d'agir sur les comportements. Cette dernière fonction est apparue il y a quelques décennies, lorsque le contexte socio-politique encadrant les sanctions a permis de déplacer graduellement l'accent vers les notions de réparation et de réhabilitation. Le contrevenant doit « réparer » le préjudice causé (Adriaensen et al., 2015; Kluppels, 2017) et réapprendre les attitudes et comportements adéquats sur la route (Brion et al., 2018). Cela s'est traduit par la mise en œuvre des mesures dites alternatives. Tel que développé par Ploeg et de Beer (1993), lors de l'attribution de ces mesures alternatives, on insiste davantage sur la responsabilisation de l'auteur, qui joue un rôle plus actif dans l'ensemble du processus. Les contrevenants deviennent plus responsables de leurs propres actions, ce qui fait que le comportement souhaité est davantage adopté. Le contrevenant se voit offrir la possibilité à l'avenir de réagir de sa propre initiative d'une manière adéquate à des situations qui donnaient lieu auparavant à un comportement contraire aux règles. Ces mesures visent également à augmenter la responsabilité sociale dans le trafic routier. En d'autres mots, à prendre conscience de ses actes vis-à-vis d'autrui (Brion et al., 2018).

2.2 La question de la récidive en Belgique

Avec le volume de contentieux constatés par la police nous informant non pas du niveau réel des infractions commises par les automobilistes, mais uniquement de celles constatées, s'interroger sur l'efficacité des sanctions prononcées par les tribunaux pour contrôler ce contentieux de masse devient alors une préoccupation légitime (Renouard, 2000). Concernant les finalités de la peine, le rôle dissuasif des sanctions semble suffisant pour que de nombreuses personnes s'abstiennent de commettre des infractions (volontaires) au code de la route (Kluppels, 2015 ; 2017). Malheureusement, nous constatons que la dissuasion spécifique ne fonctionne pas toujours efficacement. Ainsi, dans leur étude menée en 2018, Nieuwkamp et Silverans (2019) ont démontré qu'en Belgique, près de 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.

Dans ce mouvement de redéfinition, il apparaît que les fonctions dissuasive et répressive de la sanction atteignent certaines limites dans la lutte contre la récidive. A titre d'exemple, une hausse du prix de l'amende pour excès de vitesse peut avoir un effet positif sur le court terme, mais, à long terme, les effets s'amenuisent (Goldenbeld, van Wijk et Mesken, 2013 ; Hoekstra, Eenink et Goldenbeld ; 2017). Il en est de même pour la sanction plus sévère qui peut même induire une récidive plus rapide (Watson et al., 2015). En outre, une approche plus répressive présente de nombreux inconvénients telles qu'une augmentation carcérale pouvant mettre en péril tout traitement pénitentiaire à caractère rééducatif (Bernardi, 2015). Comme souligné par Tait:

"Clearly, if expensive punishments like prison are shown to increase public safety, then the benefits of the programs can be weighed against alternative ways of achieving the same objectives (through better policing, crime prevention or early intervention programs). On the other hand, if less expensive sanctions (like community service orders or fines) show promising results in terms of public safety, more attention might be paid to fine-tuning these to increase their impact." (Tait, 2001, p.2).

La question de la récidive au volant est un questionnement encore assez récent en Belgique. La première étude menée en Belgique ayant porté sur la récidive, ici comme critère d'évaluation des peines alternatives, remonte à 2003 (voir Vanlaar et al., 2003). Et la seconde n'a été menée que 13 ans plus tard, en 2015.

Récemment, deux autres études supplémentaires ont été menées par l'institut VIAS (Nieuwkamp, Sloomans, & Silverans, 2017; Nieuwkamp & Silverans, 2019). Ces deux études utilisent des données judiciaires (respectivement, la base de données MaCH⁹ et le Casier judiciaire central. En 2018, à travers l'analyse des données du Casier judiciaire central, collectées auprès de l'Institut national de Criminologie et de Criminologie (INCC), Nieuwkamp et Silverans (2019) ont démontré les résultats suivants :

- près de 45% des personnes condamnées pour une infraction routière devant le tribunal sont à nouveau condamnées plus tard pour un autre délit dans la circulation.
- 48% des personnes sont à nouveau condamnées dans les deux ans qui suivent la première condamnation.
- Les personnes condamnées pour une infraction relative à la déchéance du droit de conduire récidivent plus souvent et plus rapidement par rapport aux autres condamnations
- Une personne condamnée à une peine d'emprisonnement présente 1,6 fois plus de risque de récidive que lorsqu'une amende est infligée.

De plus, il est également apparu que le taux de récidive augmentait en fonction du nombre de condamnations antérieures. Ainsi, plus il y a de condamnations antérieures, plus vite on recommence une infraction (Nieuwkamp et al., 2017).

Les analyses sur la récidive permettent également, outre d'évaluer l'efficacité des mesures ou interventions, de déterminer les profils des contrevenants et de dresser leur passif criminel (Nieuwkamp et al., 2017). Les résultats des deux études menées en Belgique montrent que les récidivistes sont principalement des hommes de nationalité belge, non mariés dont l'âge moyen est de 39 ans. Ces caractéristiques correspondent bien aux caractéristiques démographiques et socio-économiques des récidivistes de la circulation routière résultant de recherches internationales (voir Nieuwkamp et al., 2017).

2.3 Cadre légal délimitant et sanctionnant la récidive

« Loi du 9 mars 2014 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité et la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. »

Au niveau juridique, la récidive désigne une circonstance aggravante due à l'existence d'une condamnation devenue définitive (premier terme) au moment de la commission de l'infraction que l'on est en train de juger (second terme). Cette récidive « peut être générale ou spéciale, perpétuelle ou temporaire elle est donc multiple et se distingue de la simple réitération, voire du concours d'infractions » (Robert, 2016).

En 2014, une loi a modifié en profondeur le droit de la circulation en Belgique et la réglementation routière a été durcie : les récidivistes seront plus sévèrement appréhendés. Concrètement, face aux phénomènes de récidive sur la route, des mesures spécifiques se devaient d'être adressées à ce groupe de délinquants. Au niveau de la politique de la sécurité routière, une série de mesures ont été entreprises afin de mettre en œuvre "[...] une approche intégrée et des mesures concrètes pour punir efficacement les récidivistes" préconisée par la Commission fédérale de la sécurité routière en 2011 (SGVV, 2011, p.20). Ces mesures visent à définir au niveau légal « l'infractionniste¹⁰ récidiviste » et à armer l'arsenal répressif de toute une série de sanctions afin de renforcer leurs aspects dissuasifs (et répressifs, dans une certaine mesure).

Tout d'abord, la définition de l'infractionniste récidiviste. Un récidiviste est une personne « déjà condamné de façon définitive pour une infraction donnée, (qui) commet une nouvelle infraction dans certaines conditions qui sont définies par la loi » (Bernardi, 2015). Dans le contexte belge, la loi adoptée le 9 mars 2014 modifiant

⁹ Mammoet @ Central Hosting

¹⁰ Un infractionniste est un individu qui commet une infraction. Dans le cadre de ce rapport, il s'agit des infractions au code de la route.

la loi relative à la police de la circulation routière (C – 2014/14174) a fixé de manière tangible, et sur le plan juridique, la notion de récidive au volant : « un récidiviste est une personne [...] qui a déjà été condamnée par décision de justice et qui commet néanmoins (habituellement dans un laps de temps déterminé) un nouvel acte délictueux » (De Roy, 2014 : 8). Le délai dans lequel la récidive survient a également toute son importance. En Belgique, ce laps de temps est de 3 ans.

L'adoption de la loi du 9 mars 2014¹¹ marque un tournant dans l'appréhension de la notion de récidive et dans l'arsenal répressif de la sécurité routière. Tout d'abord, la nouvelle législation augmente le risque d'être considéré comme récidiviste puisqu'auparavant, seule la répétition d'une même infraction pouvait être prise en considération pour l'application de la récidive. La nouvelle législation considère quant à elle une personne comme récidiviste si elle a commis une combinaison des infractions les plus graves au cours d'une période de trois ans (Pelssers, 2017).

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

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

Ensuite, les règles sont durcies et les récidivistes sont plus sévèrement punis. Une personne qui commet un nouveau délit dans les trois ans, après une précédente condamnation, sera déchue de son permis de conduire pendant minimum trois mois. Deux nouveaux délits dans les trois ans entraîneront minimum six mois de déchéance du permis de conduire et, enfin, trois nouveaux délits signifieront une interdiction de conduire pendant neuf mois. À chaque fois, la réhabilitation du droit de conduire est assortie de quatre examens de réintégration : un examen théorique et pratique, ainsi qu'un examen médical et psychologique. Si le récidiviste ne réussit pas ces examens, il ne peut être réhabilité dans son droit à conduire (Pelssers, 2017).

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

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

¹¹ Pour plus d'informations, nous vous renvoyons vers l'article 38 §6 de la Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

En 2018, en complément à ces mesures appliquées aux récidivistes, l'arsenal législatif a également été adapté au sujet de l'application des éthylotests anti-démarrage. Les juges ont la possibilité d'imposer l'éthylotest anti-démarrage pour une période d'un à trois ans ou même à vie aux conducteurs qui ont été contrôlés avec un taux d'alcool dans le sang de plus de 0,8 ‰, aux conducteurs en état d'ivresse ou en cas de récidive (article 37/1 de la loi de la circulation routière et arrêtés royaux du 26 novembre 2010)¹².

Pour les faits commis à partir du 1er juillet 2018, le juge est même obligé d'imposer un éthylotest anti-démarrage aux récidivistes sévères :

(...) le juge est même obligé d'imposer un éthylotest antidémarrage aux personnes suivantes :

- o aux conducteurs avec une intoxication alcoolique d'au moins 1,8 ‰, à moins que le juge décide de ne pas imposer d'éthylotest antidémarrage en motivant expressément ce choix ;*
- o aux récidivistes sévères (condamnés 2 fois dans les 3 ans pour un taux d'au moins 1,2 ‰).*

Les juges peuvent décider que certaines catégories de véhicules ne doivent pas être équipées d'un éthylotest antidémarrage, à l'exception de la catégorie de véhicules avec laquelle l'infraction a été commise.

¹² https://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/permis_de_conduire/ethylotest_antidemarrage (consulté le 15 décembre 2020).

3 Bref aperçu des profils récidivistes

« Bon nombre de délinquants routiers connaissaient les risques potentiels liés à leur comportement. Cela ne les empêchait pas de répéter obstinément les mêmes erreurs. » (Kluppels, 2015)

« Les infractionnistes récidivistes belge » présentent certaines caractéristiques : il s'agit le plus souvent d'hommes nés en Belgique et de nationalité belge, âgés en moyenne de 39 ans. Près de la moitié de ces conducteurs ne sont pas mariés au moment des faits et plus d'un tiers d'entre eux ont au moins un enfant (Nieuwkamp, Sloomans et Silverans, 2017). Par ailleurs, l'étude menée en 2017 par Nieuwkamp et al. (2017) a relevé que la majorité des conducteurs récidivistes avaient été jugés pour excès de vitesse, conduite sous influence de l'alcool et conduite sans permis de conduire. En outre, 93% des cas analysés ont fait l'objet d'un jugement prononcé par un juge.

En y regardant de plus près, il convient de dresser les spécificités de ces profils par rapport aux 'types' d'infractions qui seront développées dans ce rapport.

⇒ *Question 1 : Qui sont les infractionnistes pour conduite sous influence de l'alcool et pour excès de vitesse ?*

Tristement réputée pour sa culture de l'alcool, la Belgique se caractérise par une certaine acceptation sociale de l'alcool au volant. Et cela se traduit dans les résultats des mesures des comportements et attitudes autodéclarés et des contrôles de police. En 2018, la dernière enquête ESRA2¹³ indique que près de 24% des personnes interrogées ont déclaré avoir déjà pris le volant de leur voiture en étant peut-être au-delà de la limite légale d'alcoolémie pour pouvoir conduire, et ce au cours de 30 derniers jours, la moyenne européenne étant de 13% (Schinckus et al., 2021). En termes de contrôles, la mesure d'alcool menée cette même année à travers tout le pays indique que ce sont près de 2% des conducteurs contrôlés qui présentaient une alcoolémie supérieure à la limite légale (0,22 mg d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré, soit l'équivalent de 0,5 g d'alcool par litre de sang). Ce pourcentage monte jusqu'à près de 13% durant les contrôles de nuits le weekend et près de 11% les nuits de semaine (Brion et al., 2019) : « Ces prévalences sont d'autant plus dramatiques que le risque d'accident est 40% plus élevé pour les conducteurs au-dessus de la limite légale d'alcoolémie et qu'un accident sur quatre est lié à l'alcool en Europe. » (World Health Organisation, 2017 cité dans Schinckus et al., 2021).

Les mesures de comportements autodéclarés révèlent que ce sont plus souvent les hommes (31%, contre 17% pour les femmes) et les 25-34 ans (29%) qui rapportent rouler en étant peut-être au-delà de la limite autorisée (Schinckus et al., 2021). Les mesures nationales de comportements menées en 2018 confirment quant à elles la prévalence des hommes mais exposent que ce sont plutôt les 26-39 ans qui se démarquent négativement lors des contrôles comptabilisant la plus grande proportion de CSI et de près du double des autres catégories d'âges (Brion et al., 2019). A noter que la tranche 40-54 a diminué au cours des éditions de mesures alors qu'en 2009 que ce sont les 40-54 ans qui représentent un risque relatif de conduite sous influence plus élevé que les autres tranches d'âge (Riguelle et Dupont, 2012).

Cependant, malgré ces caractéristiques socio-démographiques, le groupe des contrevenants à la conduite sous influence de l'alcool est un groupe beaucoup plus hétérogène qu'il n'y paraît. Les contrevenants-récidivistes qui le constituent diffèrent en ce qui concerne leur attitude à l'égard de l'alcool au volant, leurs attentes en matière de consommation d'alcool, leurs habitudes de consommation, leur motivation à changer leurs habitudes de consommation et leurs capacités d'adaptation (Goldenbeld et al., 2016). Cette hétérogénéité et ces particularités doivent être prises en compte lors de la conception et du choix des interventions. Il s'agira notamment de distinguer les problèmes relevant de dépendances des problèmes moins profondément ancrés (les non-dépendants). Le risque de réitération dépendant significativement des problèmes qui sont liés à la consommation de substance (DRUID, 2008 ; Miller et al., 2015). Les récidivistes ayant des problèmes d'alcool mineurs, par exemple, peuvent être mieux servis par des interventions courtes et rapides visant à prévenir la récurrence que par un placement dans un programme de traitement à long terme pour un trouble de la consommation de substances (Goldenbeld et al., 2016).

¹³ Pour plus d'informations : www.esranet.eu

Dernièrement, l'étude menée sur la récidive en Belgique et l'efficacité des mesures Driver Improvement « alcool » a mis en évidence que la majorité des récidivistes pour CSI sont des hommes âgés en moyenne de 33 ans (au moment des faits). D'autres études internationales, plus anciennes, ont mis en exergue que les récidivistes pour conduite sous influence de l'alcool sont principalement des hommes, âgés en moyenne de 40 ans, issus de la classe ouvrière, célibataire et sans enfants.

Concernant la vitesse, il s'agit de l'un des comportements à risque le plus fréquemment déclaré au volant (et constaté par la police : ce sont 4.039.038 infractions en 2019¹⁴). Les hommes à nouveau reconnaissent significativement plus que les femmes dépasser les limitations de vitesse, que ce soit en agglomération ou encore sur autoroutes. De même, ce comportement apparaît comme étant plus fréquemment adopté par les 25-34 ans en Belgique (Schinckus et al., 2021). Van den Berghe et Pelssers (2020), citant Webster et Wells (2000), ont également identifié une troisième caractéristique importante des contrevenants aux limitations de vitesse : les conducteurs effectuant des déplacements professionnels conduisent généralement plus vite que ceux se déplaçant pour d'autres motifs. Concernant le profil des récidivistes pour les infractions de vitesse, à l'heure actuelle leurs caractéristiques n'ont pas encore pu être établies (Nieuwkamp et al., 2017).

Les mesures d'attitudes de l'institut Vias montrent que les conducteurs masculins et jeunes sont plus propices à trouver la vitesse excessive socialement acceptable et ils sont aussi plus nombreux à avouer commettre des infractions en matière de vitesse (voir à ce sujet Boets et Meesmann, 2014 ; Meesmann et Schoeters, 2016). Et la vitesse excessive chez les jeunes hommes est souvent liée à une attitude générale plus favorable à la prise de risque et au fait d'apprécier les activités à sensations (Goldenbeld et van Schagen, 2007 in Pelssers et Van den Berghe, 2020). Par ailleurs, les personnes appartenant aux plus hautes classes sociales rouleraient également plus vite que les autres, ce qui peut s'expliquer par le fait qu'ils possèdent des voitures plus puissantes et qu'ils craignent moins les amendes (Van den Berghe et Pelssers, 2020). En termes de normes sociales (la perception individuelle sur la façon dont les autres se comportent ou devraient se comporter), il est également opportun de souligner que la vitesse excessive est malheureusement le comportement à risque le plus largement accepté par les conducteurs en Belgique (Schinckus et al., 2021 ; Van den Berghe et Pelssers, 2020).

⇒ *Question 2 : Existe-t-il des groupes de délinquants spécifiques en matière de roulage ?*

Il ressort de quelques d'études¹⁵ que les personnes présentant certaines caractéristiques de base récidivent¹⁶ plus fréquemment que les autres. Les caractéristiques de base sont décrites ci-dessous.

- Sexe et âge : les hommes, en particulier les jeunes hommes, récidivent davantage après une sanction que les femmes et les personnes âgées (Barta et al., 2017 ; Ekeh et al., 2008 ; Knoth et Ruback, 2019 ; Moffatt et Poynton, 2007).
- Selon un certain nombre d'études américaines et australiennes, l'appartenance ethnique et le statut socio-économique (sur la base de quartiers résidentiels) semblent également être un indicateur pertinent de la récidive : les non-blancs (Barta et al., 2017 ; Knoth et Ruback, 2019 ; Moffatt et Poynton, 2007) et les résidents des quartiers moins favorisés (Moffatt et Poynton, 2007) affichent plus de récidive. Néanmoins, ces caractéristiques ethniques et socio-économiques sont indissociables du contexte nationale, politique, économique et culturel dans lequel se manifeste la délinquance (Dubourg, 2016). Les biais de sélection intrinsèques au processus judiciaire ne doivent pas ne plus être sous-estimés dans ces constats :
 - « Certaines données collectées, comme les antécédents judiciaires, ne reflètent pas toujours la réalité de la délinquance mais constituent, au moins partiellement, une construction légale, policière, judiciaire et sociale. La focalisation sur le passé pénal apparaît en outre discriminatoire, le passé pénal étant inextricablement lié aux origines ethniques, à l'âge, au genre, à la situation socio-professionnelle » (Harcourt, 2010 ; Hannat-Moffat, 2013 in Dubourg, 2016).
- Infractions antérieures : les conducteurs ayant déjà commis des infractions antérieures (Knoth et Ruback, 2019 ; Moffatt et Poynton, 2007) et qui présentent une implication criminelle à un âge plus jeune (Knoth et Ruback, 2019) affichent davantage de récidive.

¹⁴ http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/statistiques_circulation/interactif/ (consulté le 3 décembre 2020).

¹⁵ Nous tenons à remercier nos collègues néerlandais pour leur contribution à cette section, en particulier Tamara Hoekstra de l'Institut de recherche sur la sécurité routière (SWOV).

¹⁶ La récidive est ici prise dans son sens large : réitérer une infraction de roulage, quelle qu'elle soit.

En Belgique, dans leur étude portant sur la récidive après une décision judiciaire, Robert, Mine et Maes (2015) ont mis en évidence une association significative entre le parcours criminel (en particulier le nombre d'antécédents judiciaires) et les taux de récidive en termes de condamnation, tout type de faits confondus en ce compris les infractions de roulage. Nieuwkamp et Silverans (2019) ont quant à eux démontré que près de 35 % de personnes condamnées en 1995 ne comptent qu'une seule condamnation antérieure de roulage, 18% en comptent deux et 10%, trois. 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. Il a également été établi dans cette étude que parmi les antécédents associés à un risque accru de récidive, la peine infligée et le sexe du prévenu jouent un rôle non-négligeable : les hommes courent 1,8 fois plus de risque de récidive que les femmes de récidiver. De plus, quand une 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. A contrario, 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, alors qu'une amende et une autre peine, 1,36 fois plus souvent une récidive (Nieuwkamp et Silverans, 2019).

Quant à l'étude menée sur base des dossiers judiciaires menées en 2017, celle-ci a permis de dresser le profil du récidiviste au volant belge : ce sont en majorité des hommes, en moyenne âgés de 39 ans, 30% sont de profession ouvriers et 24% sont sans emploi. Ces caractéristiques correspondent aux profils récidivistes de la littérature internationale (Nieuwkamp et al., 2017).

⇒ *Question 3 : Qui sont les contrevenants pris en dépit d'une déchéance du permis de conduire ?*

Selon Sweedler et Stewart (2007), la conduite sans permis constitue un problème majeur de sécurité routière à l'échelle mondiale. Un cinquième de tous les accidents mortels aux États-Unis est dû à des conducteurs sans permis (tant des conducteurs déchus du droit de conduire que des conducteurs qui n'ont jamais réussi le permis). Bien que le retrait du permis soit une mesure globalement efficace contre la récidive, toutes les études internationales montrent que – même si les conducteurs sans permis parcourent moins de kilomètres – une grande partie des conducteurs sans permis continue à rouler occasionnellement.

Le groupe des contrevenants au permis de conduire présente une certaine complexité étant donné l'hétérogénéité des délinquants qui le constituent et problème de sécurité routière qu'il engendre. En effet, il y a d'une part la diversité des profils roulant sans permis ; que ce soient les automobilistes roulant sans être titulaire du permis de conduire – ou en n'étant pas titulaire du permis de conduire adéquat – et les automobilistes roulant en dépit d'une condamnation de déchéance du permis de conduire – de manière temporaire ou définitive. En 2017, l'étude menée sur 132 dossiers de récidive a démontré que la conduite sans permis/avec déchéance du droit de conduire concerne la sixième plus grande catégorie d'infractions sur la base de leurs condamnations antérieures (Nieuwkamp et al., 2017).

D'autre part, ce groupe de délinquants prêts à faire fi des règles et du système de contrôle, notamment d'identification, réduit drastiquement les capacités des autorités à suivre et à gérer ce comportement dangereux (Watson, 1997). Ce comportement porte également atteinte à l'intégrité aux sanctions en matière de permis de conduire pour dissuader les infractions au code de la route, et par conséquent, sur l'adéquation de la sanction dans son rôle de dissuasion spécifique (Watson, 1997 ; Sweedler et Stewart, 2007). De plus, on observe une surreprésentation des conducteurs sans permis dans les accidents graves et mortels (Watson, 1997 ; Sweedler et Stewart, 2007), et leur implication plus importante dans ces accidents serait principalement liée à une prise de risque plus grande dans leur conduite : vitesse, conduite sous influence... (Watson, 2002).

En Belgique, bien que la déchéance du droit de conduire ait pour but d'exclure (temporairement) du trafic les conducteurs dangereux et de contrôler par le biais d'examen de réintégration si leur droit de conduire peut être rétabli, il s'avère que tous les contrevenants ne s'y tiennent pas. L'analyse des dossiers des personnes qui ont été condamnées pour conduite sans permis de conduire en 1995, a démontré que les individus condamnés à une déchéance du droit de conduire récidivent le plus souvent et le plus rapidement par rapport aux contrevenants condamnés pour d'autres faits ; 55% d'entre eux récidivent après un an, 71% après deux ans et après 9 ans, ce sont 91,4% des contrevenants qui sont à nouveau condamnés. Et parmi les personnes qui ont été condamnées pour avoir enfreint leur déchéance du droit de conduire, les hommes et les jeunes âgés entre 18 et 25 ans présentent un risque de récidive plus élevé (Nieuwkamp et Silverans, 2019).

4 Revue de la littérature sur les sanctions existantes et leurs effets sur la récidive ¹⁷

Le présent chapitre vise à examiner la littérature scientifique et la documentation grise existantes pour déterminer l'efficacité des mesures par l'évaluation des phénomènes de récidive au volant, cette récidive pouvant être spécifique ou générale (en fonction des évaluations analysées). Cette première étape permettra de délimiter objectivement les opportunités de sanction qui existent actuellement et leurs effets sur la récidive (prise au sens général). Elle constituera également les premières pistes de réflexions et de réponses aux trois questions de recherche guidant cette étude.

Cette recherche documentaire se concentre sur la littérature relative aux condamnations, et non sur les chances d'être pris. Bien que la possibilité d'être contrôlé par la police et la perception subjective de celle-ci sont des déterminants importants du comportement dans la circulation, cet aspect ne sera pas inclus dans l'analyse. En outre, cette revue recherche ne se concentre pas spécifiquement sur la situation belge. L'objectif est de faire une exploration de la littérature disponible au niveau international.

Dans un premier temps, nous procédons à la description de l'analyse documentaire qui a été réalisée (section 4.4 à 4.6). Ensuite nous donnons un aperçu de la littérature pertinente recensée sur l'effet des mesures sur la récidive, ventilée par type d'infraction pour laquelle il y a eu sanction (section 4.6) : infractions routières en général, conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues et les excès de vitesse.

4.1 Méthode

L'étude documentaire a été réalisée afin de déterminer l'efficacité de divers types de mesures sur la récidive au volant (réitérer une infraction de roulage, quelle qu'elle soit). On relève une corrélation manifeste entre la fréquence des comportements délictueux et la fréquence des accidents (SUPREME, 2007). Aucune étude fondée sur le comportement autodéclaré n'a été prise en compte. L'influence du risque d'être pris non plus. Nous avons interprété le concept de mesures au sens large et, dans cette étude, nous incluons également des interventions comme des cours de réhabilitation (obligatoires), des traitements médicaux ou psychologiques et l'utilisation de technologies comme l'éthylotest anti-démarrage. Des recherches ont été effectuées dans la littérature (inter-)nationale (c'est-à-dire en Belgique et au-delà des frontières belges) publiée après 2000, l'accent étant mis sur les publications de langue anglaise, sous la forme d'articles de revues ou de littérature dite « grise ». Nous sommes, en outre, partis du principe que la littérature publiée avant 2000 est reprise dans les publications ultérieures.

L'approche suivante a été appliquée pour identifier la littérature pertinente. Sur la base des connaissances des spécialistes, neuf revues, méta-analyses et publications pertinentes ont été compilées au préalable :

- une revue et une méta-analyse portant sur les sanctions et les mesures visant les multirécidivistes en général (Ker et al., 2005 ; Masten et Peck, 2004).
- quatre revues/méta-analyses sur les sanctions ou les mesures liées aux sanctions et les mesures relatives à la conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues (Bartl et al., 2002 ; Boets et al., 2008 ; Pearson, Lipton, Cleland, et Yee, 2002 ; Sloomans, Martensen, Kluppels, et Meesmann, 2017).
- trois rapports sur les mesures ciblant la consommation d'alcool (LEMA, EMA, éthylotest anti-démarrage) et d'autres infractions routières (EMG) (Blom, 2014; Blom, Blokdiik, et Weijters, 2017, 2019).

Nous avons examiné ensuite les études pertinentes qui ont été réalisées depuis ces revues. En outre, nous n'a donc pas cherché dans des années précédentes (avant l'an 2000) ni pour des études incluses dans des revues plus récentes (en considérant donc les périodes d'analyses (dates d'inclusion) au lieu des dates de publication).

¹⁷ Nous tenons à remercier nos collègues néerlandais, en particulier Tamara Hoekstra de l'Institut de recherche sur la sécurité routière (SWOV), pour leur contribution à la préparation de cette revue de la littérature et aux conclusions de cette revue dressées dans le chapitre 6 du présent rapport.

Les autres critères déterminant (combinés) pour inclure des études dans cette recherche étaient :

- il s'agit d'une étude d'impact sur une forme déterminée de sanction en matière de roulage ;
- l'effet a été mesuré sur la base des taux de récidive ;
- il est question d'un groupe de suivi¹⁸.

Sur la base de ces critères, on a recherché dans *Scopus* des articles qui répondaient aux critères de recherche suivants :

```
(TITLE-ABS-KEY ("traffic offender" OR "speed offender" OR "ROI offender" OR "repeat offender" OR "aggressive offender") AND TITLE-ABS-KEY ("recidivist" OR "driver" OR "driving") TITLE-ABS-KEY ("license" OR "rehabilitation" OR "recidivism" OR "suspension" OR "revocation" ) OR TITLE-ABS-KEY ( "intervention" ) ) AND PUBYEAR > 1999
```

Parmi les résultats trouvés figuraient seize articles pertinents, à savoir :

- deux articles sur les sanctions ou mesures applicables aux infractions routières en général (Kim, Myeong, et Kweon, 2011 ; Moffatt et Poynton, 2007) ;
- un article sur les mesures visant différents types d'infractions routières, ciblant en particulier les jeunes conducteurs (Ekeh, Hamilton, Demko, et McCarthy, 2008).
- quatre revues/méta-analyses supplémentaires sur les sanctions ciblant la CSI (Egg, Pearson, Cleland, et Upton, 2000 ; Miller, Curtis, Sønderlund, Day, et Droste, 2015 ; Willis, Lybrand, et Bellamy, 2004 ; Wilson, Bouffard, et MacKenzie, 2005) ;
- six articles/rapports sur les sanctions et mesures liées à la CSI (Barta, Fisher, et Hynes, 2017 ; Freiburger et Sheeran, 2019 ; Knoth et Ruback, 2019 ; Nieuwkamp et Boudry, 2020 ; Robertson, Gardner, Walker, et Tatch, 2016 ; Voas, Tippetts, Bergen, Grosz, et Marques, 2016) ;
- trois articles sur les sanctions et les mesures applicables en cas d'excès de vitesse (af Wåhlberg, 2011 ; Watson, Siskind, Fleiter, Watson, et Soole, 2015 ; Wundersitz et Hutchinson, 2006).

Concernant les dispositifs méthodologiques utilisés au sein de ces différentes recherches évaluatives, les méta-analyses, revues et articles ayant été publiés dans des revues scientifiques évaluées par des pairs, nous supposons que ces dispositifs garantissent la fiabilité des résultats. Une étape complémentaire à cette revue documentaire pourrait être d'évaluer la robustesse des dispositifs méthodologiques mentionnés dans ces études en utilisant une échelle de cotation, par exemple le Maryland Scientific Methods Scale (SMS) (il s'agit d'une échelle en cinq points allant de 1, pour les évaluations basées sur de simples corrélations transversales, à 5 pour les essais de contrôle aléatoires). Cette approche sera d'autant plus essentielle pour classer les interventions, déterminer les meilleurs dispositifs méthodologiques et développer une politique basée sur les preuves (evidence-based)¹⁹.

La majeure partie des études ont rapporté des informations chiffrées relatives à l'effet sur la récidive. Toutefois, l'effet sur la récidive est exprimé de façons très différentes, notamment les risques relatifs, les odds ratios, les rapports de risque, etc. Les différentes mesures ont chacune une signification différente. En termes d'interprétation, une première différence peut être faite entre le risque relatif et les odds ratio (rapport de cotes). Tout d'abord, le risque relatif (RR) d'un événement correspond au rapport entre la probabilité de l'évènement chez les exposés et la probabilité de l'évènement chez les non exposés. L'indicateur RR est le plus facile à interpréter. Par exemple, un RR égal à 4.0 signifie que les personnes exposées ont 4 fois plus de risques d'avoir l'évènement par rapport aux non exposés.

L'Odds Ratio (OR) est quant à lui le rapport des cotes d'exposition. Il correspond au rapport entre la probabilité qu'un événement se produise dans un groupe, divisée par la probabilité que cet événement ne se produise pas²⁰ (Stare et Maucourt-Boulch, 2016). Son interprétation est assez proche de celle du RR. Un odds ratio de 1 correspond à l'absence d'effet. En cas d'effet bénéfique, l'odds ratio est inférieur à 1 et il est supérieur à 1 en cas d'effet délétère. Plus l'odds ratio est éloigné de 1, plus l'effet est important.

¹⁸ NB : si différentes mesures ont été comparées, comme différents programmes éducatifs, l'article est pris en compte

¹⁹ Nous remercions M. Mine d'avoir apporté ce complément de réflexion lors de la relecture du présent rapport.

²⁰ L'odds ratio est également une estimation du risque relatif lorsque la fréquence de l'évènement est faible.

Le rapport de risque (HR) apporte une dimension temporelle supplémentaire au RR. Par comparaison au risque relatif, le rapport de risques tient compte de la durée d'une intervention : « Le moyen le plus simple de comprendre qu'un rapport de risque ne peut pas être égal au risque relatif à un moment t est peut-être de réaliser qu'à terme, tout le monde meurt, de sorte que le risque relatif se rapprochera de 1 avec le temps, même si le rapport de risque est constant. » (Stare et Maucourt-Boulch, 2016, p.66). Cet exemple indique que ces mesures ne peuvent pas tout simplement se traduire par une même mesure (par ex. la réduction en pourcentage de la récidive) sans suggérer une comparabilité mutuelle qui n'existe pas dans les faits. Par conséquent, dans le présent rapport, on a opté pour reprendre de la façon la plus littérale possible les résultats rapportés et leur interprétation originale. Toutefois, les implications des résultats obtenus sont discutées dans la sous section 4.5 – les effets sur la récidive par type de mesure. Par ailleurs, certaines revues décrivent les études et les résultats trouvés (partiellement) en termes qualitatifs. Si aucune donnée chiffrée n'est mentionnée dans le texte ou les tableaux, cela signifie qu'il n'y avait pas ou pas suffisamment d'informations disponibles dans la revue initiale (cela ne s'applique pas aux articles/rapports).

Les articles écartés (126) et les motifs d'exclusion sont expliqués au *Tableau 2*, ci-dessous.

Motif de l'exclusion	Explication/exemples	Nombre d'études
Aucune (comparaison de) pénalité(s) et/ou mesure(s)	Comparaison des outils de diagnostic, des différents types de contrevenants (par ex., gros consommateurs d'alcool par vs groupe témoin)	26
Autodéclaré	Récidive autodéclarée, attitudes, comorbidité	15
Résumé en anglais uniquement (Article dans une autre langue)	-	14
Partie de la revue/méta-analyse	-	12
Plus ancien que les revues/méta-analyses	-	9
Pas de groupe témoin	Mesure avant et après uniquement	7
Absence du critère de récidive comme variable de résultat	Mesures physiologiques, caractéristiques de base des contrevenants (CSI)	4
Hors du contentieux routier	Délits de violence, terrorisme, incendie criminel	4
Combinaison de deux raisons ou plus	-	35

Tableau 2. Aperçu de la littérature écartée

La section suivante traite de la littérature trouvée par type d'infraction : infractions routières en général (*section 4.2*), conduite sous influence - CSI (*Section 4.3*) et excès de vitesse (*Section 4.4*). La dernière section de ce chapitre s'attèlera à établir les premières conclusions par types de sanction et à répondre aux questions de recherche.

Chaque section portant sur les sanctions commence par une discussion des revues/méta-analyses trouvées par ordre d'année de publication, suivie de la littérature complémentaire, également par ordre d'année de publication. Un tableau accompagne également chaque section, répertoriant l'impact rapporté sur la récidive et les autres effets éventuels. Les résultats non significatifs sont surlignés en gris dans les tableaux.

4.2 Infractions routières en général - Aperçu de la littérature

4.2.1 Revues/Méta-analyses

Tableau 3. Aperçu des revues/méta-analyses concernant les « infractions routières en général », les résultats non significatifs étant en gris.

REVUE/MÉTA-ANALYSE				
Auteurs (année)	Type d'étude	Type d'intervention	Effet	
			Récidive	Autre
Masten et Peck (2004)	Méta-analyse de 35 études américaines faisant état de 106 mesures	Matériel d'information	- 0,9 %, n.s.	+ 1,2 % d'accident, n.s.
		Réunion de groupe	- 8 %	- 4,9 % d'accident
		Rendez-vous individuel	- 9,7 %	- 7,7 % d'accident
		Courrier	- 5,7 %	- 4,3 % d'accident
		Réduction des points conditionnels	- 5,9 %	-4,4% d'accident, n.s.
		Période d'essai	- 13,4 %	+ 7,1 % d'accident
	Moyenne (66 mesures)			
	Proportions (40 mesures)	Déchéance du droit de conduire	- 21,4 %	-17,2% d'accident
Ker, Roberts, Collier, Beyer, Bunn et Frost (2005)	Revue systématique de 20 études américaines et d'une étude suédoise	Interventions éducatives de courte durée (cours par correspondance, brèves interventions de groupe ou formation de conduite complémentaire)	Risque relatif (RR) 0,96, n.s. ²¹	RR accident 0,98, n.s. RR accident avec blessures 1,12, n.s.

Deux revues/méta-analyses portant sur les infractions routières en général ont été trouvées, l'une datant de 2004 et l'autre de 2006.

Dans leur méta-analyse, Masten et Peck (2004) ont comparé l'effet des mesures sur la récidive et l'implication dans les accidents. Ils ont en l'occurrence examiné 35 études portant sur 106 mesures au total. Ces 106 interventions ont été réparties en différentes catégories, à savoir : réunion de groupe, rendez-vous individuel, courrier d'avertissement, réduction des points conditionnels, période d'essai, déchéance du droit de conduire. Les études ont examiné la récidive jusqu'à maximum 2 ans après une intervention, la plupart des études jusqu'à 1 an après.

Il est ressorti de la méta-analyse que la déchéance du droit de conduire a de loin le plus gros effet en termes de diminution de la récidive (21,4 %) et d'implications dans les accidents (17,2 %). Cet effet de la déchéance du droit de conduire a été attribué par les auteurs à une exposition réduite ou à un style de conduite peut-être plus prudent dans le cas où les conducteurs prennent le volant malgré la déchéance du droit de conduire. Après la déchéance du droit de conduire, la période d'essai a eu le plus gros effet sur la récidive, mais cela s'accompagnait d'une augmentation paradoxale en termes d'implication dans des accidents pour laquelle ils ne fournissent aucune explication. Les réunions individuelles et en groupe ainsi que les courriers d'avertissement ont également eu des effets significatifs, mais moindres, sur la récidive et l'implication dans des accidents que la déchéance du droit de conduire. Toutefois, les auteurs soulignent que l'effet moindre des courriers d'avertissement, notamment, doit être mis en perspective avec les coûts relativement faibles associés à cette intervention. Par conséquent, ils considèrent que cette mesure est très rentable du fait que de grands groupes de personnes peuvent être atteints à très faible coût. La fourniture de matériel informatif comme intervention n'a eu aucun impact sur la récidive ni sur l'implication dans des accidents.

Dans leur revue systématique, Ker et al. (2005) ont comparé 21 études quant à l'impact de mesures éducatives sur la récidive et le risque d'accident. Les mesures examinées étaient toutes des interventions éducatives à court terme (pas plus d'1 journée). Par ailleurs, les études sous-jacentes portaient sur des interventions individuelles (3 études) ou de groupe (8 études), ce qu'on appelle l'éducation par correspondance (3 études)

²¹ La probabilité que les conducteurs commettent à nouveau une infraction était de 4 % inférieure s'ils avaient suivi un programme éducatif par rapport aux conducteurs n'ayant suivi aucun programme éducatif (risque relatif : 0,96). On parle néanmoins d'un effet limité. Les auteurs indiquent également "n.s." ce qui veut dire que la différence entre le "risque" de récidive chez ceux qui ont suivi le cours et le groupe contrôle n'est pas statistiquement significative.

ou deux ou plusieurs de ces composantes (7 études). De plus, toutes les études ne visaient pas spécifiquement les contrevenants. En effet, 3 d'entre elles étaient destinées à une formation de conduite complémentaire. Les résultats de Ker et al. (2015) ont indiqué que la probabilité que les conducteurs commettent à nouveau une infraction était de 4 % inférieure s'ils avaient suivi un programme éducatif par rapport aux conducteurs n'ayant suivi aucun programme éducatif (risque relatif : 0,96). Le risque d'accident était de 2 % inférieur si les conducteurs avaient suivi un programme éducatif (risque relatif : 0,98). Toutefois, ils ont également constaté que le risque d'accident de la route grave avec blessure augmentait de 12 % chez les conducteurs ayant suivi un programme éducatif (risque relatif : 1,12). En s'appuyant sur les petits effets observés chez un nombre total de conducteurs de 300.000, les auteurs concluent que les programmes éducatifs n'ont aucun effet sur la récurrence ni sur l'implication dans des accidents. Il convient de noter que les interventions éducatives incluses dans cette revue ont consisté soit en de courtes interventions d'une durée maximale d'une journée au cours desquelles un aperçu de la circulation a été donné, soit en une « éducation par correspondance » qui équivalait à des courriers d'avertissement informatifs (SUPREME, 2007). Les résultats de cette revue contredisent les conclusions de Masten et Peck (2004), qui ont constaté que diverses interventions (en groupes, individuelles, courriers d'avertissement) avaient bel et bien eu des effets importants.

4.2.2 Articles/Rapports

Tableau 4. Aperçu des articles/rapports concernant les « infractions routières en général », les résultats non significatifs étant en gris.

ARTICLE/RAPPORT				
Auteurs (année)	Type d'étude	Type d'intervention	Effet	
			Récidive	Autre
Moffat et Poynton (2007)	<ul style="list-style-type: none"> - 70.000 personnes condamnées par le tribunal entre 1998 et 2000 pour : - Conduite sous l'influence de l'alcool (N = 38.827), - conduite malgré une déchéance du droit de conduire (N = 11.978), - excès de vitesse (N = 7.383), - autres infractions routières (N = 15.353) 	Amendes, déchéance du droit de conduire (durée)	Plus de récurrence de CSI, vitesse, autres infractions ²² dans le modèle avec : <ul style="list-style-type: none"> - condamnation antérieure - amendes plus élevées - déchéance du droit de conduire prolongée - jeunes hommes - population autochtone (Australie) - résidents de moins bons quartiers 	
Kim, Myeong, et Kweon (2011)	Étude menée chez des conducteurs sud-coréens déçus du droit de conduire avec interdiction de conduire (N = 1.631) ou suspension du permis de conduire (N = 152.905)	Déchéance du droit de conduire vs Retrait du permis de conduire	Ratio moyen ²³ 6 mois : 7,2 12 mois : 4,1 18 mois : 2,6	Ratio moyen Accident en tort : 6 mois : 2,4 12 mois : 2,0 18 mois : 1,5

²² Inverse Mills Ratio = 1,49 - 3,52

²³ « Les conducteurs dont le permis avait été suspendu ont commis moins d'infractions au code de la route après avoir retrouvé leurs privilèges de conduite que les conducteurs dont le permis avait été révoqué. Les taux d'infractions au code de la route du groupe des révocations étaient 7,2, 4,1 et 2,6 fois plus élevés que ceux du groupe des suspensions pour le suivi à 6, 12 et 18 mois, respectivement. (...) Il a été constaté que le groupe de suspension avait moins d'accidents de la circulation [en tort] après 6, 12 et 18 mois que le groupe de révocation. Cependant, les ratios moyens du groupe de révocation par rapport au groupe de suspension ont progressivement diminué de 2,4, à 2,0, à 1,5 au fur et à mesure que le temps passait de 6 mois à 18 mois, ce qui était prévu. » [notre traduction] (Kim et al., 2011)

Blom (2014)	Étude sur la récidive chez les participants à un cours EMG pendant la période 2009-2010 (N = 1 961) par rapport aux contrevenants de la période 2002-2006 (N = 8.422)	Mesure éducative sur le comportement	Odds Ratio 0,62 ²⁴	
Blom, Blokdijk et Weijters (2019)	Étude sur la récidive menée chez les participants à un cours EMG (N = 496) par rapport à un groupe témoin (N = 380) en 2015	Mesure éducative sur le comportement	Odds Ratio 1,24, n.s.	

Au total, quatre études pertinentes sur les infractions routières ont été trouvées, en général, parues après la dernière revue de littérature précitée. Une cinquième étude portait également sur plusieurs infractions routières, mais se limitait à un groupe cible spécifique, à savoir les jeunes conducteurs. Cette étude est abordée au *sous-section 4.2.3*.

Il ressort d'une analyse des données australiennes sur la récidive de 70.000 personnes condamnées à une amende par le tribunal entre 1998 et 2000 pour diverses infractions routières, tels que la conduite sous influence, la conduite sans permis de conduire et les excès de vitesse, que des amendes plus élevées et des périodes plus longues de déchéance du droit de conduire étaient associées à davantage de récidives (Moffatt et Poynton, 2007). Les usagers de la route ayant déjà fait l'objet de condamnations ont également été plus nombreux à récidiver. En outre, la probabilité de nouvelles infractions est plus élevée chez les hommes, les jeunes, la population autochtone et les résidents de moins bons quartiers. Moffatt et Poynton (2007) ont conclu sur la base de leurs résultats qu'une période plus longue de déchéance du droit de conduire augmente le risque de récidive. Ils ont également conclu qu'une déchéance du droit de conduire plus longue a peu, voire pas d'effet dissuasif du fait que les caractéristiques individuelles des contrevenants ont un effet prédictif plus important. Cependant, il est également possible que des amendes plus élevées et des déchéances du droit de conduire plus longues puissent dire quelque chose sur la nature de l'infraction initiale. Pour les excès de vitesse, bien souvent, plus la vitesse est élevée, plus l'amende est élevée, par exemple. En cas de CSI, pour la lourdeur de la peine, il est tenu compte de l'ampleur du dépassement de la limite légale autorisée (BAC). En outre, pour une peine prononcée par le tribunal, il peut également être tenu compte de toute infraction antérieure (Hoekstra, Eenink, et Goldenbeld, 2017). À la lumière de ces données et de la conclusion susmentionnée de Moffatt et Poynton (2007) selon laquelle les condamnations antérieures sont un important indicateur de récidive future, les résultats de cette étude peuvent également indiquer que plus le nombre et la gravité des infractions antérieures sont élevés, plus la probabilité de récidive est élevée.

Kim, Myeong et Kweon (2011) ont comparé plus de 150.000 conducteurs sud-coréens déçus du droit de conduire ou dont le permis de conduire a été suspendu. En Corée du Sud, le permis de conduire est suspendu quand une infraction routière grave (comme une CSI) est commise ou quand plusieurs points ont été collectés sur le permis. Toutefois, une suspension peut être convertie sous condition en une brève déchéance du droit de conduire. Les personnes déchues du droit de conduire peuvent à nouveau reprendre le volant après 40 à 90 jours, tandis que les personnes dont le permis de conduire est suspendu n'étaient à nouveau éligibles à un permis de conduire qu'après un an et après avoir passé un nouvel examen de conduite ou participé à un programme éducatif. L'étude de Kim et al. (2011) ont montré que des déchéances de permis de conduire plus courtes s'accompagnaient de moins de récidives et de moins d'implication dans des accidents en tort par rapport à la suspension du permis de conduire. Toutefois, le tout est de savoir si l'on peut en conclure que la suspension est moins efficace, du fait qu'il est probable que les groupes se distinguaient par un certain nombre de facteurs importants pour lesquels aucune correction n'a été apportée dans l'étude. Par exemple, les conducteurs admissibles à la conversion de la suspension en une déchéance du droit de conduire avaient besoin de leur permis de conduire pour conserver un emploi ou pouvaient démontrer qu'ils ont participé à des activités de sécurité routière par le passé (comme superviseur de la circulation bénévole dans une zone scolaire).

²⁴ Ce résultat correspond à une réduction relative de 38% de la fréquence de récidive dans le groupe ayant suivi le cours.

Blom (2014) fait état de l'effet de la mesure éducative néerlandaise sur le comportement et le trafic (Nederlandse Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer, EMG) sur la récurrence (sur une période de 2 ans) parmi les participants qui étaient inscrits au cours auprès du bureau central néerlandais délivrant les permis de conduire (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen) en 2009-2010 et qui l'ont terminé en 2012. Cette mesure administrative est destinée aux conducteurs de véhicules à moteur qui ont roulé 50 km/h ou plus au-delà de la limitation de vitesse en agglomération (pour les cyclomoteurs et en cas de travaux routiers, la limite est de 31 km/h), aux personnes qui ont commis de façon répétée des comportements à haut risque au cours d'un même trajet ou aux personnes pour lesquelles le résultat d'un examen d'aptitude à conduire (comportement au volant) n'a pas donné lieu à l'invalidation du permis de conduire, mais au suivi obligatoire d'un cours. Après correction des facteurs démographiques et judiciaires, il a été constaté que les participants à l'EMG étaient moins susceptibles de récidiver (odds ratio de 0,62) que les conducteurs qui n'y avaient pas participé parce qu'ils avaient commis une infraction induisant l'EMG au cours d'une période antérieure à l'introduction de la mesure (2002-2006).

Au cours de la période de l'étude (jusqu'à fin 2012), l'EMG comprenait un programme composé d'un entretien préliminaire individuel et de trois jours de cours complets répartis sur sept semaines. Sous la supervision d'un formateur, les participants à l'EMG ont appris à participer au trafic en toute sécurité et à mieux comprendre leur propre comportement dans la circulation. Ils ont également échangé leurs expériences. Depuis 2013, le cours EMG a été revisité et raccourci. En 2017 et 2019, une autre étude a été menée sur l'efficacité de l'EMG (nouvelle version). L'étude de 2017 ne comprenait pas de groupe témoin pour l'EMG (Blom et al., 2017) et ne relève donc pas de la portée de cette étude documentaire. L'étude de 2019 comprenait, quant à elle, une comparaison entre les participants qui ont suivi un EMG avec un groupe témoin, mais il ne s'agissait en l'occurrence que de contrevenants aux limitations de vitesse en agglomération de 50 km/h ou plus en 2015 (Blom et al., 2019). Le groupe témoin se composait de personnes qui, au cours de la même période, ont fait l'objet d'un règlement administratif ou pénal pour une infraction liée à l'EMG, mais dont la police n'a pas informé le bureau central néerlandais délivrant les permis de conduire (CBR) et auxquelles aucune mesure administrative n'a donc été imposée. Cette étude n'a mis en évidence aucune différence significative en matière de récurrence entre le groupe témoin et les participants au cours EMG.

4.2.3 Groupe cible spécifique : jeunes conducteurs

Tableau 5. Aperçu de la littérature concernant le groupe cible particulier « les jeunes conducteurs », les résultats non significatifs étant en gris.

GROUPE CIBLE PARTICULIER : ADOLESCENTS				
Auteurs (année)	Type d'étude	Type d'intervention	Effet	
			Récidive	Autre
Ekeh, Hamilton, Demko et McCarthy (2008)	Étude sur la récidive de diverses infractions routières parmi les participants (N = 176) et les non-participants (N = 233) à un programme d'intervention en Ohio (États-Unis).	Programme d'intervention Drivers Alive (DA) NB. Ce programme s'adresse spécifiquement aux adolescents.	<p>6 MOIS APRÈS LE COURS :</p> <p>Hommes (73 % des participants) : 31,3 % des participants en récidive vs 42,2 % du groupe témoin de récidive, n.s.</p> <p>Femmes (27 % des participants) : 21 % des participants en récidive vs 40 % du groupe témoin de récidive</p> <p>>6 MOIS APRÈS LE COURS :</p> <p>Aucune différence significative entre les participants et le groupe témoin (hommes/femmes)</p>	

En 2008, une évaluation de la récidive a été réalisée jusqu'à 2 ans après la participation au programme d'intervention Drivers Alive (DA) en Ohio, aux États-Unis (Ekeh et al., 2008). Ce programme vise spécifiquement à réduire les infractions routières commises par les jeunes conducteurs de la tranche d'âge jusqu'à 18 ans. Tant les participants que les non-participants avaient commis divers types d'infractions, notamment des excès de vitesse et la CSI. Les participants ont suivi une séance de 2,5 heures par semaine pendant quatre semaines. Le cours comprend divers éléments qui peuvent être qualifiés de confrontant ou d'angoissant, notamment : visionnage en groupe de diverses vidéos d'accidents mortels et de leurs conséquences, entretiens avec les auteurs et les victimes d'accidents de la route, respectivement en prison et à l'hôpital, visites de médecins spécialistes (kinésithérapeute, orthophoniste) qui accompagnent les patients tout le long de leur convalescence après des accidents de la route graves, éducation sur les effets de la drogue et de l'alcool par un médecin dans un hôpital. Seules les participantes, qui étaient significativement minoritaires (27 %), ont présenté moins de récidive que le groupe témoin, mais seulement lors de la première mesure 6 mois après la participation au programme. Plus de 6 mois après la participation au programme, les participants masculins en général et les participants féminins ne s'écartaient pas considérablement du groupe témoin en termes de récidive.

4.3 Conduite sous l'influence (CSI) de l'alcool ou de drogues

4.3.1 Revues/méta-analyses

Tableau 6. Aperçu des revues/méta-analyses concernant la « conduite sous influence », les résultats non significatifs étant en gris.

REVUE/MÉTA-ANALYSE			
Auteurs (année)	Type d'étude	Type d'intervention	Effets
			Récidive
Egg, Pearson, Cleland, et Upton (2000)	Méta-analyse de 4 études allemandes	Cours CSI	Odds Ratio = 1.709
Bartl et al. (2002)	Revue documentaire sur 8 études (7 Europe, 1 États-Unis)	Cours CSI	- 43,8 % à - 52,2 %
Pearson, Lipton, Cleland, et Yee (2002)	Méta-analyse de 69 interventions (États-Unis)	Conditionner/ récompenser (23 études)	Moyenne r 0,066 (BESD = 53,3 % succès groupe expérimental, 46,7 % succès groupe témoin), n.s. ²⁵
		Programmes d'intervention sociale cognitive (44 études)	Moyenne r 0,144 (BESD = 57,2 % succès groupe expérimental, 42,8 % succès groupe témoin) ²⁶
Willis, Lybrand, et Bellamy (2004)	Revue Cochrane de 11 études	Programmes d'éthylotest anti-démarrage	Risque relatif = 0,36 Aucune preuve de l'impact sur la récidive après le retrait de l'éthylotest anti-démarrage
Wilson, Bouffard et MacKenzie (2005)	Revue quantitative de 20 études (États-Unis, Canada, Royaume-Uni, Europe occidentale, Australie)	CBT	-20 à -30 %
Boets et al. (2008)	Revue documentaire sur 36 études (Europe, États-Unis, Canada, Australie)	Intervention en groupe CSI selon la norme européenne	-45,5 %
Miller, Curtis, Sønderlund, Day et Droste (2015)	Revue documentaire sur 42 études des États-Unis (33), du Canada (5), de Suède (3) et d'Australie (1)	Éthylotest anti-démarrage, Éducation, Victim Impact Panels, Programmes de supervision intensive, tribunaux CSI	Pour un aperçu des résultats, voir le tableau de l'Annexe 2.
Slootmans, Martensen, Kluppels, Meesmann (2017)	Méta-analyse de 10 études	Cours de réhabilitation	- 40 %

Dans une vaste méta-analyse, Egg et al (2000) ont examiné la récidive de différents types d'infractions et de délits (violence (sexuelle), conduite sous influence) à l'issue de différents types de peines (emprisonnement, castration, cours de CSI). Pour les besoins du présent rapport, seuls les résultats de la méta-analyse sur l'effet de la participation à des cours de CSI sur la récidive de l'alcool au volant sont examinés.

La méta-analyse incluait quatre études sur les cours (ou conseils) CSI en Allemagne, donnés dans le cadre d'un groupe. Selon cette analyse, la probabilité de résultats favorables était 1,7 fois plus élevée pour les personnes ayant suivi des cours CSI que pour les personnes qui n'y avaient pas participé. Un résultat favorable induisait moins de récidive, ce qui signifie donc que les personnes qui ont participé à des cours CSI présentaient moins de récidive que les non-participants. Toutefois, les auteurs ont noté que la participation aux cours n'était

²⁵ « Bien que le résultat ne soit pas tout à fait statistiquement significatif au niveau de .05, la moyenne pondérée par l'inverse de la variance r de .066 dépasse notre critère (plutôt indulgent) de .05. La BESD correspondante est de 53,3% de réussite dans les groupes expérimentaux et de 46,7% de réussite dans les groupes de comparaison » [notre traduction] (Pearson et al. ; 2002).

²⁶ « Pour les 44 études, la moyenne pondérée r était de .144. La BESD correspondante est de 57,2% de succès dans le groupe expérimental contre 42,8% de succès dans le groupe de comparaison. Les coefficients de corrélation sont supérieurs à .05 dans les deux catégories de notation des méthodes de recherche, bonne et excellente. Cependant, (...), ces 44 études ne sont pas statistiquement homogènes (...). » [notre traduction] (Pearson et al. ; 2002).

pas obligatoire et qu'il pouvait même être question d'une admission sélective à un cours qui excluait parfois les personnes très dépendantes, les personnes souffrant de maladies, présentant un handicap ou un retard mental. Cela signifie qu'il ne peut être exclu que les groupes témoins diffèrent sur davantage de facteurs des groupes expérimentaux que sur la simple participation ou non au cours.

Bartl et al. (2002) ont énuméré les résultats de sept études européennes et d'une étude américaine sur les programmes éducatifs et thérapeutiques ciblant la conduite sous influence, dont six avec un groupe témoin. Les études ont porté sur une période de mesure de 1 à 6 ans. Les résultats des études avec un groupe témoin étaient entre 43,8 % et 52,2 % de réduction de la récidive. Les interventions issues de ces études présentaient un certain nombre de caractéristiques analogues :

- Données de groupes de 10 personnes maximum ;
- 3 à 6 séances de 2 à 3 heures chacune, réparties sur 3 à 8 semaines ;
- Accompagnateurs professionnels forts d'une expérience dans la discussion et l'accompagnement de personnes ayant un comportement problématique ;
- Ciblant le comportement individuel et la réflexion sur soi-même (au lieu de fournir de l'information).

L'une des études sélectionnées incluait une comparaison entre un cours de réhabilitation en groupe et une période d'essai combinée à une supervision intensive ou à une assignation à résidence avec surveillance électronique (Jones, Lacey, Berning, et Fell, 1997). Il en est ressorti que les participants au cours de réhabilitation récidivaient moins fréquemment (diminution de 47,7 %) que les participants qui avaient bénéficié d'une période d'essai combinée à une supervision ou à une surveillance électronique (diminution de 29,5 %). Il ne peut toutefois pas être exclu que les participants aux différents types de mesures diffèrent significativement du fait que la participation au cours était volontaire.

Pearson, Lipton, Cleland et Yee (2002) ont réalisé une méta-analyse de 69 études sur l'impact de différents types de programmes d'intervention sur la récidive. Ils ont fait une distinction entre deux grandes catégories : les interventions « standard » ciblant le conditionnement et la récompense, d'une part, et les programmes d'intervention sociocognitive (Cognitive Behavioural Therapy, CBT), d'autre part. La première catégorie (conditionner/récompenser) était assez large : en plus des interventions qui recouraient aux principes de conditionnement opérant (Skinner, 1965) ont également été prises en compte les interventions de cette catégorie qui recouraient au processus d'« avant-contrat » impliquant que les participants établissent un contrat spécifiant le comportement souhaité et les récompenses/sanctions qui y sont associées. De même, ce que l'on appelle les « économies de jetons », dans lesquelles des groupes peuvent remporter des points en adoptant le comportement souhaité, qu'ils peuvent ensuite échanger contre des marchandises ou des privilèges, ont également été incluses. La deuxième catégorie (CBT) incluait les interventions au cours desquelles une attention particulière a été accordée aux processus cognitifs et émotionnels qui régulent le comportement, comme la théorie de l'apprentissage social (Akers, Krohn, Lanza-Kaduce, et Radosevich, 1995). Selon Pearson et al. (2002), de telles thérapies vont au-delà d'un simple renforcement du comportement, car elles impliquent la cognition et la modélisation sociale. Il ressort de leur méta-analyse qu'il n'y avait aucune différence statistiquement significative en matière de récidive entre le groupe expérimental et les groupes témoins pour les interventions de conditionnement/récompense. Toutefois, une différence statistiquement significative a été observée pour les interventions socialement cognitives (CBT), ce qui signifie que 57,2 % ont eu des résultats favorables (donc moins de récidive) dans les groupes expérimentaux, par rapport à 42,8 % dans les groupes témoins.

Wilson et al. (2005) le corroborent par une revue quantitative de 20 études sur l'impact des programmes d'intervention CBT structurés par groupe portant sur la récidive. Il ressort de leurs résultats que les programmes CBT ont induit une réduction de 20 à 30 % plus importante des récidives que les groupes témoins.

En 2004, une revue Cochrane a été publiée sur les programmes d'éthylotest anti-démarrage (Willis et al., 2004). Cette revue de 11 études a indiqué que les éthylotests anti-démarrages induisent une diminution significative de la récidive pendant la période d'installation, mais pas pendant la période suivant leur retrait.

Dans le cadre du projet européen DRUID (Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe), les effets des interventions CSI sur la récidive ont été étudiés sur la base de 36 études réalisées en Europe et au-delà des frontières européennes (Boets et al., 2008). La durée des études variait de 1 à 10 ans et la durée moyenne de 3 à 5 ans. La majorité des interventions européennes ont suivi un format plus ou moins standard. Cette « norme européenne » se caractérise par des interventions en groupe qui comportent une composante informative et une composante thérapeutique, l'accent étant mis sur cette dernière. La plupart des programmes sont également axés sur la consommation d'alcool dans la circulation et s'appuient sur des connaissances scientifiques. En outre, les cours sont souvent supervisés par des personnes spécialisées dans le comportement, comme les psychologues. Les interventions consistent généralement en plusieurs séances avec un superviseur permanent et un groupe de participants. En plus d'informations, les participants reçoivent des conseils pour formuler des stratégies, des plans et des intentions visant à prévenir la répétition de comportements indésirables. Les interventions non européennes présentent souvent une approche différente, comme « Victim Impact Panels », dans laquelle les contrevenants sont confrontés aux expériences d'un groupe de victimes d'un accident de la route lié à l'alcool. Il ressort de l'étude de Boets et al. (2008) que les interventions européennes ont entraîné une diminution moyenne de la récidive de 45,5 % supérieure à celle du groupe témoin. Les auteurs notent que les cours sont particulièrement efficaces lorsqu'ils sont combinés à une mesure répressive. Les interventions non européennes n'ont pas pu être comparées du fait que les données des groupes témoins n'étaient pas disponibles pour diverses raisons.

En 2015, Miller et al. (2015) ont mené une étude documentaire sur 42 études d'interventions CSI. Bien que les auteurs aient prévu à l'origine de réaliser une méta-analyse, les résultats des études semblaient trop divergents et n'étaient pas rapportés avec le même niveau de détail. La littérature abordée dans cette revue est résumée ci-dessous. Une distinction a été faite entre différentes catégories, à savoir les éthylo-tests anti-démarrage, l'éducation, les Victim Impact Panels (VIP), les programmes de supervision intensive, les tribunaux spécialisés²⁷ CSI et autres interventions.

Des données probantes sur les éthylo-tests anti-démarrages semblaient quelque peu diverger sur la base des 11 études trouvées par Miller et al. (2015). Trois études ont trouvé moins de récidive pendant l'installation (Beck, Rauch, Baker, et Williams, 1999; Bjerre, 2003; Roth, Voas, et Marques, 2007b), quatre études ont trouvé moins de récidive pendant l'installation et après le retrait (Bjerre, 2005; Bjerre et Thorsson, 2008; Rauch, Ahlin, Zador, Howard, et Duncan, 2011; Weinrath, 1997), et trois études ont trouvé moins de récidive pendant l'installation, mais pas après le retrait (Raub, Lucke, et Wark, 2003; Roth, Voas, et Marques, 2007a; Voas, Marques, Tippetts, et Beirness, 1999). Enfin, une étude n'a révélé aucune différence de récidive entre la participation volontaire et la participation obligatoire à un programme d'éthylo-tests anti-démarrage (Beirness, Marques, Voas, et Tippetts, 2003).

Miller et al. (2015) ont également examiné l'impact des programmes éducatifs. Quatre des études consultées par Miller et al. (2015) ont fait état d'une diminution de la récidive CSI tout au long de la période d'observation (Mills et al., 2008 ; Rider et al., 2007 ; Robertson et al., 2009 ; Williams, Simmons, et Thomas, 2000). Une étude n'a révélé qu'une amélioration temporaire (Ekeh, Hamilton, D'souza, Everett, and McCarthy, 2011). Il a également été constaté que les programmes examinés ne se limitaient pas au transfert de connaissances, mais comportaient également d'autres composantes comme l'accroissement de la motivation (Robertson, Gardner, Xu, et Costello, 2009), la formulation d'un plan de prévention du retour de CSI (Rider, Voas, Kelley-Baker, Grosz, et Murphy, 2007; Robertson et al., 2009), la thérapie cognitivocomportementale (Mills et al., 2008) ou une partie d'un programme d'intervention plus large (Robertson et al., 2009). Certains de ces programmes éducatifs sont décrits plus en détail plus loin dans le présent rapport (MASEP : *Sous-section 4.3.2* ; DA : *Sous-section 4.2.3*), pour des descriptions détaillées des autres études, veuillez consulter Miller et al. (2015).

À propos desdits « Victim Impact Panels » (VIP ; voir la description de Boets et al., 2008 plus haut dans ce paragraphe pour davantage de détails), Miller et al. (2015) ont relevé des éléments de preuve mitigés dans sept études. Trois études ont révélé moins de récidive chez les participants à un programme VIP (Fors et Rojek, 1999 ; Rojek, Coverdill, et Fors, 2003 ; Sprang, 1997) par rapport à trois études qui n'ont trouvé aucun

²⁷ En Belgique, ces tribunaux spécialisés correspondraient aux audiences thématiques (« alcool », « vitesse », ...).

effet significatif (Crew et Johnson, 2011 ; Shinar et Compton, 1995 ; Wheeler, Rogers, Tonigan, et Woodall, 2004). Une étude a également révélé que les participants à un programme VIP ne différaient généralement pas en termes de récidive du groupe témoin, à l'exception d'un groupe : une augmentation de la récidive a été constatée parmi les multirécidivistes féminins (C'de Baca, Lapham, Liang, et Skipper, 2001). Malheureusement, la version complète de l'étude originale n'ayant pas pu être tracée, nous ignorons comment s'explique exactement ce résultat notable.

Miller et al. (2015) ont également examiné l'impact des programmes de supervision intensive (ISP). Il en est essentiellement ressorti que les participants ISP présentaient moins de récidive que les groupes témoins (Lapham, Kapitula, C'de Baca, et McMillan, 2006; Warchol, 2000; Wiliszowski, Fell, McKnight, Tippetts, et Ciccel, 2010), à l'exception d'une étude démontrant qu'un ISP avec surveillance électronique était associé à davantage de récidives (Lapham, C'de Baca, Lapidus, et McMillan, 2007). Une évaluation de l'impact de la surveillance électronique sur la récidive n'a pas non plus démontré de différence entre le groupe d'intervention et le groupe témoin (Courtright, Berg, et Mutchnick, 1997).

Miller et al. (2015) ont également examiné l'impact des tribunaux spécialisés CSI. Dans ces tribunaux, les affaires CSI sont prises en charge avec plus de possibilités de supervision et de traitement par des juristes, des agents de probation et des gestionnaires. Toutefois, les quatre études trouvées n'ont pas permis de se faire une idée claire de la situation : deux études ont révélé moins de récidive chez les participants à des tribunaux CSI (Fell, Tippetts, et Ciccel, 2011; Ronan, Collins, et Rosky, 2009), une troisième étude n'a révélé aucun impact (MacDonald, Morral, Raymond, et Eibner, 2007) et une quatrième étude a révélé qu'un tribunal CSI avait précisément causé une augmentation de la récidive par rapport au groupe témoin (Bouffard, Richardson, et Franklin, 2010).

Selon les 19 autres études examinées par Miller et al. (2015) :

- il ne semble y avoir aucune preuve univoque de ce que l'on appelle un « entretien de motivation » (brief motivational interviewing) : une étude a constaté moins de récidive après la participation par rapport à un groupe témoin (Schermer, Moyers, Miller, et Bloomfield, 2006), mais deux autres études n'ont constaté aucune différence entre le groupe d'intervention et le groupe témoin (Ouimet et al., 2013; Utter et al., 2014) ;
- les traitements à composantes multiples semblent être efficaces : une étude a révélé une réduction de 47 % du risque de récidive (Lucker et Osti, 1997), une autre étude a constaté une réduction de 12 % de la récidive CSI et une réduction de 9 % de la violence domestique (Kilmer, Nicosia, Heaton, et Midgette, 2013) ;
- une combinaison d'amende et de déchéance du droit de conduire semble avoir un effet inhibiteur sur la récidive. Toutefois, la déchéance du droit de conduire seule n'a pas semblé efficace (Yu, 1994) ;
- les contrevenants CSI condamnés à une peine d'emprisonnement semblent présenter le moins de récidive après une peine d'emprisonnement de 4 à 6 mois (20 %) par rapport à des peines d'emprisonnement plus courtes de 91 à 120 jours (29 %) et des peines d'emprisonnement plus longues de 7 à 12 mois (26 %) ou supérieure à un an (22 %) (Weinrath et Gartrell, 2001) ;
- la thérapie cognitivocomportementale (CBT) semble avoir un effet significatif sur la récidive : Moore, Harrison, Young, and Ochshorn (2008) ont constaté une récidive de 12,9 % chez les participants par rapport à 75 % chez les non-participants ;

En résumé, Miller et al. ont conclu (2005) que les programmes les plus réussis comportaient plusieurs composants, notamment le traitement de la dépendance à l'alcool en combinaison avec la surveillance (Lapham et al., 2006 ; Mills et al., 2008 ; Rider et al., 2007 ; Robertson et al., 2009 ; Warchol, 2000 ; Wiliszowski et al., 2010 ; Williams, Simmons, et Thomas, 2000).

Dans le cadre du projet SafetyCube, une méta-analyse a été réalisée sur 10 études (2007-2016) par rapport à la récidive des participants à des cours de réhabilitation, d'une part, et des contrevenants qui n'avaient pas participé à de tels cours, d'autre part (Slootmans et al., 2017). La période de mesure moyenne des études était d'environ 2 à 3 ans. Les résultats ont indiqué que la récidive chez les participants au cours a diminué de 40 % par rapport à la récidive dans le groupe témoin. Les auteurs notent que dans les cours de réhabilitation,

il est important non seulement de fournir des informations de fond, mais également d'examiner les composantes comportementales, comme les tactiques d'évitement et d'adaptation (par exemple : que devez-vous faire lorsque vous êtes sur le point de prendre un verre ?). Les auteurs notent, en outre, que les participants avaient tous suivi le cours. Il est important d'en tenir compte, car les abandons sont fréquents. Selon certaines indications, les contrevenants qui ont terminé un cours présentent moins de récidives que ceux qui ne l'ont pas terminé (Robertson et al., 2016).

4.3.2 Articles/Rapports

Tableau 7. Aperçu des articles/rapports concernant la « conduite sous influence », les résultats non significatifs étant en gris.

ARTICLE/RAPPORT			
Auteurs (année)	Type d'étude	Type d'intervention	Effets
			Récidive
Robertson, Gardner, Walker, et Tatch (2016)	Arrondir la différence de récidive CSI entre oui (N = 11,637) et non (N = 1,625)	Mississippi Alcohol Safety Education Program (MASEP)	Rapport de risque : 1,032
Voas, Tippetts, Bergen, Grosz, and Marques (2016)	Différence de récidive CSI entre éthylotest anti-démarrage + traitement pour troubles liés à la consommation d'alcool (N = 640) et éthylotest anti-démarrage (N = 806)	Éthylotest anti-démarrage + traitement pour troubles liés à la consommation d'alcool	- 32 %
Barta, Fisher, et Hynes (2017)	Différence de récidive CSI entre PSI (n = 1 108) et groupe témoin (n = 462)	Programme de supervision intensive	Rapport de risque : 0,129 Moins de nouvelles condamnations sur 2 ans pour les participants PSI (4,7 %) que pour le groupe témoin (35,5 %)
Blom, Blokdijk, et Weijters (2017)	Différence de récidive CSI entre participants LEMA (n = 2.999) et groupe témoin (n = 1.109)	Licht Educatieve Maatregel Alcohol (LEMA)	Odds Ratio 1,26, n.s.
Blom, Blokdijk, et Weijters (2019)	Différence de récidive CSI entre les participants : EMA (n = 5.320) et groupe témoin (n=1 120)	Educatieve Maatregel Alcohol (EMA)	Odds Ratio 0,770
	PEA (n=1 676) et groupe témoin (n=907)	Programme d'éthylotest anti-démarrage (PEA)	Odds Ratio 0,423
Freiburger et Sheeran (2019)	Différence de récidive, nouvelles condamnations (générales, CSI) et peine d'emprisonnement entre les participants (N = 346) et le groupe témoin (N = 793)	Safe Streets Treatment Options Program (SSTOP)	Pas de différence dans les nouvelles infractions (41 % groupe d'intervention, 48 % groupe témoin) Moins de peines d'emprisonnement (16 % vs 24 %), de condamnations en général (30 % vs 41 %), de condamnations pour CSI (10 % vs 15 %) pour le groupe d'intervention que pour le groupe témoin
Knoth et Ruback (2019)	Différence de récidive entre période d'essai + traitement (N = 20.460) et condamnation régulière (N = 13.675)	Accelerated Rehabilitative Disposition (ARD)	Odds Ratio 0,691
Nieuwkamp et Boudry (2020)	Conception quasi-expérimentale avec groupe témoin correspondant	Cours de réhabilitation	-41%

Huit études pertinentes ont été trouvées, parues après la dernière revue (en tenant compte des données d'inclusion).

Robertson et al. (2016) ont examiné la différence de récurrence CSI entre les personnes ayant terminé un programme de réhabilitation (N = 11,637) ou non (N = 1,625) entre 2008 et 2010. Il s'agissait de l'occurrence du Mississippi Alcohol Safety Education Program (MASEP). Dans ce programme de 4 x 4 heures réparties sur 4 semaines, tant au niveau du groupe qu'au niveau individuel, l'accent est notamment mis sur les effets de l'alcool et des drogues sur l'aptitude à conduire, ainsi que sur les stratégies et compétences visant à prévenir la conduite sous influence. Après avoir participé à ce programme, les personnes peuvent être autorisées à lever leur déchéance au droit de conduire imposée par le tribunal. Les personnes qui n'ont pas terminé (complètement) le cours avaient 21,5 % de risque de récurrence en plus après 3 ans par rapport aux participants qui ont terminé le cours avec succès (participation complète sur 4 semaines). Toutefois, les effets de la déchéance du droit de conduire peuvent également être pris en compte ici dans la mesure où les personnes qui n'ont pas terminé (complètement) le cours, n'auraient pas été éligibles à la levée de leur déchéance du droit de conduire ou y auraient été éligibles ultérieurement.

Voas, Tippetts, Bergen, Grosz et Marques (2016) ont étudié l'impact de la mise en œuvre d'un programme d'éthylotest anti-démarrage en combinaison avec un programme de traitement pour l'abus d'alcool en Floride. Outre l'éthylotest anti-démarrage, les participants qui ont eu un test positif deux fois en 4 heures devaient se soumettre à un traitement des troubles liés à la consommation d'alcool (alcohol use disorder (AUD)). Cette étude a comparé le groupe d'intervention (éthylotest anti-démarrage + traitement) avec un groupe témoin qui n'a reçu qu'un éthylotest anti-démarrage. Dans une période de 12 à 48 mois après le retrait des éthylotests anti-démarrages, le groupe d'intervention a présenté une récurrence de 32 % inférieure par rapport au groupe témoin. Les auteurs ont donc conclu qu'un programme d'éthylotest anti-démarrage doit offrir un traitement aux participants qui commettent des erreurs à répétition. Toutefois, l'article ne traite pas du traitement suivi par les participants au groupe d'intervention.

Barta, Fisher et Hynes (2017) ont comparé les contrevenants CSI condamnés à une peine de prison (groupe témoin) à un programme de supervision intensive (ISP, voir Miller, 2015). Le programme examiné par Barta et al. (2017) concernait l'exécution d'une (partie d'une) peine d'emprisonnement de 60 jours ou plus à domicile, qui pourrait être combinée sur une base individuelle à un suivi, un traitement, une éducation, un éthylotest anti-démarrage et/ou une déchéance du droit de conduire. Il est ressorti de l'étude une différence significative entre les participants ISP et le groupe témoin : du groupe de participants ISP, 4,7 % ont à nouveau été condamnés pour une infraction SCI au cours des deux années suivant le programme, contre 35,5 % dans le groupe témoin (à savoir une peine d'emprisonnement ordinaire). L'âge, l'origine ethnique (blanc vs non blanc) et le sexe semblaient également être des indicateurs pertinents : les jeunes, les non-blancs et les hommes ont enregistré davantage de récurrence.

Blom, Blokdijk et Weijters (2017, 2019) ont mené plusieurs études sur les mesures néerlandaises visant la consommation d'alcool dans la circulation : la Licht Educatieve Maatregel Alcohol (LEMA), l'Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) et l'Alcoholslotprogramma (ASP). La LEMA et l'EMA sont des cours qui sont imposés aux contrevenants en fonction de la concentration d'alcool dans le sang combinée à leur expérience de conduite²⁸. La LEMA dure 2 x 4 heures réparties sur 2 semaines et l'EMA s'étend sur 1 journée entière et 2 demi-journées en groupe avec un entretien de suivi individuel. Pendant les cours, les participants reçoivent des informations sur les risques liés à l'alcool au volant, partagent leurs expériences et travaillent activement sur des missions visant à prévenir le risque de récurrence. En outre, au cours de la période 2011-2015, les contrevenants CSI pouvaient être contraints, par le biais d'un programme d'éthylotest anti-démarrage (ASP), de faire installer un éthylotest anti-démarrage pour une période d'au moins 2 ans à leurs frais. Toutefois, début 2015, pour des motifs juridiques, il a été décidé que l'ASP ne devrait plus être imposé.

²⁸ LEMA : BAG 0,5 ‰ et 0,8 ‰ pour les conducteurs débutants, BAG 0,8 ‰ et 1,0 ‰ pour les conducteurs expérimentés ; EMA : BAG 0,8 ‰ et 1,3 ‰ pour les conducteurs débutants, BAG 1,0 ‰ et 1,8 ‰ pour les conducteurs expérimentés.

Une comparaison entre les participants au LEMA et un groupe témoin réalisée en 2013 n'a indiqué aucune de différence significative en matière de récidive entre les deux groupes (Blom et al., 2017). Toutefois, dans une étude plus récente (Blom et al., 2019), une différence significative a pu être observée entre les participants au cours EMA et un groupe témoin : la probabilité d'une récidive CSI de deux ans chez les participants EMA (7 %) était significativement inférieure à la récidive chez les non-participants (9 %). La même étude a également identifié un impact statistiquement significatif de l'ASP. Chez les participants ASP, la probabilité d'une récidive CSI endéans les deux ans chez un participant ASP était significativement plus faible (4 %) que chez les non-participants (8 %).

Freiburger et Sheeran (2019) ont étudié le Safe Streets Treatment Options Program (SSTOP) au Wisconsin. SSTOP est un programme s'étendant sur une année et combinant des mesures de dissuasion et de réhabilitation pour les conducteurs à la suite d'une deuxième ou troisième infraction CSI. Il s'est avéré que le CSI allait souvent de pair avec d'autres problèmes (sociaux). Après une évaluation, un programme de traitement individuel sera élaboré, pouvant inclure une thérapie familiale, de deuil ou de divorce, des cours de budgétisation, une aide à la gestion de la colère, une aide à la violence domestique, une éducation et un accompagnement professionnel. Par ailleurs, les contrevenants qui ont été renvoyés au programme après une deuxième infraction CSI devaient participer à un Victim Impact Panel (voir la description Boets et al., 2008 plus haut, au *sous-section 4.2.1*). Au cours de cette étude, diverses formes de récidive ont été distinguées : nouvelles infractions (en termes d'inculpations juridiques), nouvelles condamnations (en général ou CSI) et peines d'emprisonnement. Selon les résultats, STOPP n'a pas eu d'effet significatif sur la récidive. Ils variaient de 41 % dans le groupe d'intervention à 48 % dans le groupe témoin. Toutefois, on a relevé des différences significatives en termes du nombre de peines d'emprisonnement (16 % vs 24 %), du nombre de condamnations en général (30 % vs 41 %) et du nombre de condamnations pour CSI (10 % vs 15 %). Il convient, cependant, de garder à l'esprit que des facteurs autres que le comportement du participant jouent un rôle dans ces mesures. En effet, en cas de condamnations (dont les peines d'emprisonnement) comptent également les considérations qu'un juge constate, qui peuvent tenir compte, notamment, de la mesure dans laquelle une personne a ou n'a pas démontré sa volonté de coopérer à un programme d'intervention comme SSTOP.

Knoth et Ruback (2019) ont étudié l'effet de ladite Accelerated Rehabilitative Disposition (ARD). Les procureurs et les juges de Pennsylvanie peuvent choisir de ne pas condamner un contrevenant CSI, mais d'imposer un ARD, au lieu et place. Par cette alternative, le contrevenant évite un casier judiciaire à condition qu'aucune autre infraction n'ait été commise. En outre, le contrevenant sous ARD doit souvent payer une amende et être traité pour consommation abusive d'alcool. Cette étude a comparé l'ARD à une condamnation régulière. Les résultats ont indiqué que les contrevenants sous ARD ont à nouveau été bien moins fréquemment arrêtés au cours des 4 années suivantes. Le sexe, l'appartenance ethnique et l'âge semblaient également jouer un rôle : les contrevenantes blanches et plus âgées récidivent moins souvent. Les récidives étaient également plus fréquentes parmi les contrevenants qui avaient déjà été arrêtés et chez ceux qui affichaient une implication criminelle à un plus jeune âge. Contrairement aux attentes, la récidive était plus probable chez les contrevenants dont les taux de BAG étaient plus faibles que chez ceux dont le taux de BAG étaient plus élevés.

Nieuwkamp et Boudry (2020) ont quant à eux montré des résultats pour la Belgique concernant les effets des cours de réhabilitation imposés dans le cas des infractions pour alcoolémie au volant. Leur étude portant sur 606 conducteurs auxquels une peine classique ou une peine alternative a été infligée entre 2010 et 2014, fait apparaître que les conducteurs ayant suivi la formation courent 41% de risques en moins de récidiver que les conducteurs à qui une peine classique a été imposée. Par ailleurs, le délai jusqu'au fait de récidiver suivant est plus long pour les conducteurs qui ont suivi la formation. Sur la base d'une analyse de régression de Cox, les conducteurs ayant suivi une formation sont 2,63 fois moins susceptibles de récidiver que les conducteurs ayant reçu une sanction classique. Les effets de la formation sont plus prononcés chez les femmes (4,44 fois moins de risque contre 2,67 fois moins de risque chez les hommes) et chez les conducteurs au casier judiciaire vierge (3,44 fois moins de risque). En outre, il est à noter qu'en cas de récidive de conducteurs qui ont suivi la formation, leur alcoolémie est supérieure à celle des conducteurs auxquels une peine classique a été infligée. En termes de récidive « spécifique » (celle pour laquelle la formation a pour principale vocation de lutter contre), il apparaît que les femmes qui ont suivi la formation ont sept fois moins de risque de récidiver que les hommes auxquels une peine classique a été infligée. Pour les conducteurs n'ayant enregistré aucune infraction dans leur casier judiciaire et qui ont suivi la formation au cours des deux dernières années, ceux-ci présentent

5,65 fois moins de risque de récidive spécifique par rapport aux conducteurs qui ont déjà été condamnés, au cours de cette période, pour conduite sous influence (antécédents spécifiques) et auxquels une peine classique a été infligée par la condamnation de référence (catégorie de référence).

Il est pertinent de noter que l'une des limites de cette étude est qu'elle n'a aucun caractère expérimental, ce qui signifie que le travail a été effectué avec des groupes de conducteurs existants (en fonction de la peine infligée) : « Le juge du tribunal de police évalue dans chaque cas s'il convient que le conducteur suive une formation ou soit sanctionné par une peine classique. Il se peut donc que les conducteurs au profil déterminé soient plutôt orientés vers la formation (ce que l'on appelle un « biais de sélection ») et que la formation par excellence soit dès lors déjà plus fructueuse. C'est la raison pour laquelle tous les conducteurs du groupe témoin (à savoir ceux qui ont reçu une peine classique) ont été associés aux conducteurs de la formation sur les principaux critères pour compenser le biais de sélection. Cette étude a également tenté de distiller les profils afin de déterminer quels sont les conducteurs qui ont tiré le plus gros avantage de quelle peine. » (Nieuwkamp et Boudry, 2020).

4.4 Excès de vitesse

4.4.1 Revues/méta-analyses

Aucune revue ou méta-analyse portant spécifiquement sur les sanctions ou les mesures ciblant l'excès de vitesse n'a été trouvée.

4.4.2 Articles/rapports

Tableau 8. Aperçu des articles/rapports concernant les « excès de vitesse », les résultats non significatifs étant en gris.

ARTICLE/RAPPORT				
Auteurs (année)	Type d'étude	Type d'intervention	Effets	
			Récidive	Autres
<i>Wundersitz et Hutchinson (2006)</i>	Analyse de la récidive chez 336 contrevenants affichant 436 infractions	Programme d'intervention australien DIP (par rapport aux contrevenants qui se sont libérés de la participation obligatoire en payant une amende)	- 50 %	
<i>Wählberg (2011)</i>	Étude de la récidive avant/après trois interventions différentes : une intervention d'e-learning (N = 665), une réunion de groupe ponctuelle (N = 1.000) et une amende (N = 1.000)	Intervention d'e-learning (YDS)	- 33,4 %, Odds Ratio = 0,62	- 44,0 % moins de points sur le permis de conduire
		Réunion de groupe ponctuelle (SAS)	- 5,1 %, Odds Ratio = 0,95, n.s.	- 7,2 % moins de points sur le permis de conduire, n.s.
		Amende (FPN)	2,0 %, Odds Ratio = 0,94, n.s.	- 8,4 % moins de points sur le permis de conduire, n.s.

<i>Watson, Siskind, Fleiter, Watson, Soole (2015)</i>	Étude sur la récidive avant (N=44.232) et après (N = 40.224) augmentation de l'amende	Modification du système d'amendes (amendes plus élevées)	- 5,8 %	
-------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------	---------	--

Trois études ont été trouvées sur l'impact des mesures ciblant la récidive d'excès de vitesse.

Wundersitz and Hutchinson (2006) ont étudié la récidive après avoir suivi un programme d'intervention (DIP) en Australie-Méridionale. La participation au DIP est obligatoire si les conducteurs âgés de 25 ans et moins ont enfreint la condition de leur permis de conduire d'apprentissage (souvent en raison d'un excès de vitesse). Ce programme consiste en des discussions guidées en petits groupes. Une attention particulière est accordée aux comportements à risque, aux normes sociales, à la rationalisation et à la vulnérabilité personnelle. Les conducteurs qui ont participé à un cours DIP affichaient 50 % de nouvelles violations en moins que les conducteurs qui ont choisi de payer une amende (« expiation ») au lieu de participer. Il est important de noter que cela peut jouer un biais de sélection : peut-être (ou même probablement) les groupes diffèrent les uns des autres à plus de niveaux que la simple participation ou non au cours DIP.

Wählberg (2011) a étudié l'impact d'un programme d'intervention en ligne ciblant la récidive chez les contrevenants pour excès de vitesse de 25 ans et moins. Le Young Driver Scheme (YDS) consistait en une réunion de lancement régulière avec un instructeur de conduite pour discuter des attitudes, des comportements et des distractions qui augmentent le risque d'accident. Au terme de cette session, les conducteurs ont eu accès à un site contenant des informations et cinq modules d'e-learning. Les étudiants pouvaient suivre un module tous les quatre jours. Quatre des cinq modules se sont terminés par un test à choix multiples de 25 questions. Pour réussir un module, il fallait répondre correctement à 20 questions. L'étude a comparé l'effet de l'intervention YDS avec l'effet d'une amende (« fixed penalty notice » ou FPN) et d'une intervention de groupe ponctuelle (20-24 participants) de 2,5 heures ciblant l'excès de vitesse (« Speed Awareness Scheme » ou SAS). Bien que les deux autres groupes (FPN, SAS) aient un groupe cible plus large que seulement les conducteurs de 25 ans et moins, seuls les conducteurs de la même tranche d'âge ont été repris dans la comparaison. Outre la récidive, l'implication dans des accidents a également été examinée, mais ces données ont été autodéclarées et n'ont donc pas été reprises dans le présent rapport. Il ressort des résultats que seuls les participants à l'intervention d'e-learning (YDS) ont affiché moins d'infractions détectées (33,4 %) dans les 6 mois suivant la participation (YDS, SAS) ou l'amende (FPN).

Watson et al. (2015) ont étudié la récidive à l'occasion de modifications apportées aux amendes et aux sanctions pour tout excès de vitesse commis dans le Queensland, Australie, en 2003. Cela signifie notamment que le montant des amendes avait été augmenté et qu'en cas d'excès de vitesse important (> 40 km/h), une déchéance du droit de conduire de six mois accompagnait l'amende. Une évaluation a été réalisée de la proportion de récidivistes dans les 2 ans suivant leur infraction au cours de la période avant et après l'instauration de ces changements. Les résultats indiquent une diminution statistiquement significative de la récidive à hauteur de 5,8 %. Cependant, les auteurs notent qu'il s'agit de petites tailles d'impact et qu'avant et après les changements, près de la moitié des contrevenants pour excès de vitesse ont commis une autre infraction dans les 2 ans. En outre, les auteurs notent que les contrevenants dits problématiques (infractions antérieures, infractions plus graves) ont été moins touchés par le nouveau système d'amendes.

4.5 Les effets sur la récidive par type de mesure

Cette section décrit par type de sanction ou de mesure les effets sur la récidive constatés pour chacun des trois types d'infraction.

4.5.1 Amendes

La littérature trouvée donne un tableau mitigé de l'effet des amendes sur la récidive. Pour les « infractions routières générales », l'étude de Moffatt et Poynton (2007) a révélé que des amendes plus élevées pour diverses infractions routières étaient associées à davantage de récidive. Toutefois, cet effet peut s'expliquer

par le fait que le montant de l'amende est souvent associé à la gravité de l'infraction. Pour les « excès de vitesse », Watson et al. (2015) ont découvert que la récidive en matière d'excès de vitesse a diminué (de 5,8%) à la suite d'une augmentation structurelle des amendes pour excès de vitesse. Toutefois, le système d'amendes plus élevées a eu un effet limité en général et peu d'effet sur les contrevenants ayant commis des infractions antérieures et des infractions plus lourdes en particulier.

4.5.2 Information et « éducation à distance »

Il y avait différents exemples de mesures éducatives « à distance », comme les courriers d'avertissement, les cours par correspondance et l'e-learning. L'efficacité de cette approche repose sur des preuves mitigées. Pour les « infractions routières en général », Ker et al. (2005) n'ont relevé aucun effet sur la récidive dans leur étude de programmes éducatifs de courte durée, y compris les « cours par correspondance ». Masten et Peck (2004) ont toutefois constaté un effet modeste des lettres d'avertissement (5,7 %), mais ont fait remarquer que cet effet doit être considéré à la lumière de la grande portée et des faibles coûts associés à cette mesure. Pour les « excès de vitesse », la recherche sur l'effet d'une intervention d'e-learning sur la récidive d'excès de vitesse a indiqué qu'il y avait une réduction temporaire de la récidive, mais que cet effet avait disparu 6 mois après l'intervention (af Wåhlberg, 2011).

4.5.3 Programmes éducatifs et de réhabilitation

Les études sur l'impact de programmes éducatifs ou de cours sur la récidive présentent un tableau variable. Pour les « infractions routières en général », aucune preuve n'a été trouvée par Ker et al. (2005) quant à un quelconque effet sur la récidive des programmes éducatifs, mais ils n'ont examiné que des programmes de courte durée mettant l'accent sur la dispense d'informations. Masten et Peck (2004) ont toutefois trouvé dans leur méta-analyse les preuves d'un effet sur la récidive d'interventions éducatives individuelles et collectives. Des études sur l'Educatieve Maatregel Gedrag ont également été trouvées dans les « infractions routières générales » : un programme de quelques jours de formation au cours desquels les participants apprennent à participer à la circulation en toute sécurité. Dans une première étude, Blom (2014) a toutefois trouvé les preuves d'une diminution de la récidive, mais cet effet n'a pas pu être reproduit dans le cadre d'une étude ultérieure (Blom, Blomdijk et Weijters, 2019).

Il a été démontré que les programmes éducatifs ou de réhabilitation CSI avaient un impact sur la récidive surtout s'ils contenaient des éléments à la fois informatifs et thérapeutiques. Par exemple, Miller et al. (2015) ont trouvé dans une revue que les programmes éducatifs CSI combinés à des éléments thérapeutiques ont induit une diminution de la récidive, parfois temporairement. Des preuves ont également été trouvées pour les programmes d'intervention cognitivocomportementale (Cognitive Behavioural Therapy, CBT) : plusieurs études ont indiqué une diminution significative de la récidive chez les participants par rapport aux non-participants à un programme et aux participants à un programme utilisant le conditionnement et la récompense (Moore et al., 2008 ; Pearson et al., 2002 ; Wilson et al., 2005). Par ailleurs, plusieurs revues ont mis en évidence l'efficacité de ladite intervention CSI de la « norme européenne » dans le cadre de laquelle de petits groupes suivent un programme accompagné comprenant des éléments à la fois informatifs et thérapeutiques (Bartl et al., 2002 ; Boets et al., 2008 ; Egg et al., 2000). Un programme non européen qui a suivi le même format pour les infractions non CSI, à savoir les excès de vitesse, a également présenté un effet analogue sur la récidive (Wundersitz et Hutchinson, 2006).

Slotmans et al. (2017) ont constaté que la participation à un cours de réhabilitation comportant des éléments à la fois thérapeutiques et informatifs a entraîné une diminution significative de la récidive. Toutefois, il y avait aussi des programmes de réhabilitation pour lesquels aucune preuve n'a été trouvée, ou des preuves mixtes, comme Freiburger et Sheeran (2019) qui n'ont trouvé aucun effet sur le nombre d'infractions, mais uniquement sur le nombre de condamnations après la participation au programme éducatif (SSTOP). Mais la question est de savoir dans quelle mesure les condamnations constituent une bonne mesure, du fait que les juges ont en l'occurrence un pouvoir discrétionnaire, par exemple, pour tenir compte de leur volonté de coopérer à des programmes d'intervention. Par ailleurs, Robertson et al. (2016) ont découvert que les participants au programme de réhabilitation MASEP présentaient moins de récidive que les personnes qui n'ont pas terminé (complètement) le cours. Toutefois, puisque les conducteurs pouvaient être éligibles pour la levée de leur

déchéance de droit de conduire après leur participation, il ne peut être exclu que cet effet s'explique en partie par le fait que les personnes du groupe de contrôle n'ont pas récupéré leur permis de conduire ou ne l'ont récupéré que plus tard.

L'étude sur la Licht Educatieve Maatregel Alcohol (LEMA) a montré que la mesure n'avait pas de différence significative sur la récidive (Blom et al., 2017). Cependant, l'Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) semblait avoir un impact sur la récidive : la probabilité de récidive CSI d'un participant EMA était significativement plus faible que celle d'un non-participant. Lors des deux cours, les participants reçoivent des informations sur les risques liés à l'alcool au volant, partagent leurs expériences et travaillent activement sur des missions visant à prévenir le risque de récidive. La différence entre les cours réside dans le type de contrevenants : la LEMA s'adresse aux conducteurs avec un BAC inférieur et l'EMA aux conducteurs avec un BAC supérieur. Par ailleurs, les cours variaient en durée : de 2 x 4 heures réparties sur 2 semaines (LEMA) ou 1 journée entière et 2 demi-journées en groupe avec un entretien de suivi individuel (EMA).

Les résultats de l'étude quasi-expérimentale menée Nieuwkamp et Boudry (2020) sur les cours Driver Improvement (DI) adressées aux infractionnistes pour conduite sous influence de l'alcool concordent également avec les résultats des évaluations internationales. La formation DI constitue une mesure efficace pour réduire la récidive : le groupe de conducteurs qui ont suivi la formation affiche 41 % de récidive en moins que les conducteurs auxquels une peine classique a été infligée, et, en cas de récidive des conducteurs, le groupe de conducteurs qui a suivi la formation récidive plus tard que le groupe de conducteurs auxquels une peine classique a été infligée. Toutefois, bien que cette formation ait un effet positif sur la récidive, elle déploie également ses limites. Il reste une minorité dont le comportement au volant est encore plus problématique. L'étude a ainsi mis en lumière que les conducteurs ayant terminé la formation et étant à nouveau pris pour conduite sous influence, présentent une alcoolémie est plus élevée que celle des conducteurs ayant reçu une sanction classique. De plus, les conducteurs récidivistes, qui ont suivi la formation récidivent, cumulent davantage de faits de récidive que pour les conducteurs auxquels une peine classique a été infligée.

4.5.4 Programmes confrontant et angoissant

Parmi la littérature trouvée figuraient divers programmes qui appliquent des éléments confrontants ou angoissants. Pour les « infractions routières générales », il a été constaté que le programme américain Drivers Alive (DA) avait un effet à court terme sur la récidive des femmes uniquement, pas du tout chez les hommes. Dans le cadre de ce programme, des vidéos d'accidents mortels ont été visionnées en groupe puis discutées avec les auteurs en prison et les victimes à l'hôpital (Ekeh, Hamilton, D'souza, Everett, et McCarthy, 2011 ; Ekeh et al., 2008). Plusieurs autres études montrent également que les hommes, en particulier les jeunes hommes, sont relativement insensibles à une telle approche confrontante (voir Hoekstra et Wegman, 2011 pour un aperçu).

Pour la « CSI », une approche confrontante a été mise en place par lesdits « Victim Impact Panel » (VIP, Boets et al., 2008), dans le cadre de laquelle les contrevenants sont contraints d'écouter les expériences d'un groupe de victimes d'un accident de la circulation lié à l'alcool. Boets et al. (2008) ont décrit certaines études selon cette mesure, mais en raison du manque de données sur les groupes témoins, l'efficacité n'a pas pu être comparée à l'intervention de la norme européenne. Miller et al. (2015) ont relevé des preuves mixtes : trois études qui ont rapporté moins de récidive chez les participants à un programme VIP par rapport à quatre études qui n'ont trouvé aucun effet significatif.

4.5.5 Programmes de supervision intensive

Plusieurs études portaient sur les programmes de supervision intensive (ISP) dans lesquels les contrevenants suivent un programme personnalisé au lieu d'une (partie de) peine d'emprisonnement assortie d'un ou de plusieurs des aspects suivants : assignation à résidence, surveillance (électronique), traitement, éducation, tests d'alcool et de drogues à l'improviste, déchéance du droit de conduire, vente forcée du véhicule, travaux d'intérêt général. Cette étude documentaire montre que les résultats sur les ISP ne sont pas clairs. La plupart des études examinées par Miller et al. (2015) études ont présenté un effet positif (voir Lapham et al., 2006 ;

Warchol, 2000 ; Wiliszowski et al., 2010). Les recherches de Barta, Fisher et Hynes (2017) ont également mis en évidence un effet positif de l'ISP par rapport à une peine d'emprisonnement normale. Knoth et Ruback (2019) ont également constaté que les contrevenants qui ont reçu un ISP en combinaison avec une thérapie obligatoire ciblant le traitement pour des troubles liés à la consommation d'alcool (alcohol use disorder - AUD) récidivaient bien moins fréquemment que les contrevenants qui ont reçu une condamnation avec casier judiciaire.

À l'opposé se trouvent les études de Miller et al. (2015) qui n'ont trouvé aucun effet (Courtright, Berg et Mutchnick, 1997) ni même un quelconque effet négatif (Lapham et al., 2007). Les études portaient toutes deux sur la surveillance électronique. En outre, Bartl et al. (2002) mentionnent une étude dont il ressort que suivre un cours de réhabilitation s'avère plus efficace que l'ISP pour réduire la récidive.

4.5.6 Déchéance du droit de conduire

La déchéance du droit de conduire est un retrait temporaire du droit de conduire un véhicule motorisé. En général, elle est appliquée en cas d'infractions routières très graves ou répétées comme la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, l'excès de vitesse, l'agression dans la circulation ou une conduite imprudente menant à un accident. Dans certains pays, une déchéance du droit de conduire peut également être imposée pour des infractions non liées au trafic, comme le non-paiement d'une amende (Goldenbeld, 2017; Watson, 2004). L'impact de la déchéance du droit de conduire pour des motifs autres que la sécurité routière n'a pas été évalué. Habituellement, la déchéance du droit de conduire expire après une période déterminée et une fois que la personne concernée satisfait à certaines conditions, comme le paiement d'une amende ou la participation à un programme de réhabilitation (Goldenbeld, 2017).

La déchéance du droit de conduire peut améliorer la sécurité routière de diverses façons. Par exemple, une déchéance du droit de conduire temporaire peut inciter les conducteurs à améliorer leur comportement au volant et à s'abstenir de prendre des risques au volant, à condition que d'autres infractions au code de la route ne soient pas commises. En outre, la déchéance du droit de conduire permet d'écarter temporairement de la circulation les conducteurs à risque élevé (Goldenbeld, 2017). Enfin, il y a également des indications selon lesquelles la déchéance du droit de conduire a un impact sur la sécurité routière, même si les contrevenants continuent de conduire malgré la déchéance du droit de conduire : ils conduisent plus prudemment pour éviter les infractions et la détection (SUPREME, 2007).

Il ressort de l'étude documentaire actuelle que la déchéance du droit de conduire est une mesure efficace pour réduire la récidive. Pour les « infractions routières générales », il ressort de la méta-analyse de Masten et Peck (2004) que la déchéance du droit de conduire avait le plus gros impact (- 21 %) sur la récidive routière par rapport à d'autres mesures comme les courriers d'avertissement, le matériel éducatif, les interventions collectives et individuelles, la réduction conditionnelle du nombre de points et la période d'essai (Masten et Peck, 2004). En outre, il est ressorti de l'étude de Kim et al. (2011) qu'une déchéance du droit de conduire temporaire est et se déroule, après une courte période, de façon plus efficace que la suspension du permis de conduire pour une période plus longue avec des exigences élevées imposées pour être à nouveau éligible. Par ailleurs, Moffatt et Poynton (2007) ont conclu que des amendes plus élevées et une période plus longue de déchéance du droit de conduire étaient associées à une récidive plus élevée. Toutefois, ils ont également constaté que les condamnations antérieures constituaient un important indicateur de récidive future. Puisque le niveau des peines comme les amendes et les déchéances du droit de conduire dans les deux études en disent plus long sur la nature et la gravité de l'infraction initiale (Hoekstra et al., 2017), il ne peut être exclu que les résultats obtenus indiquent que le risque de récidive est plus élevé si les contrevenants ont commis des infractions multiples ou plus graves.

Pour la CSI, Miller et al. (2015) ont cité deux études qui portaient sur la déchéance du droit de conduire. Une étude a révélé que la déchéance du droit de conduire n'avait en soi aucun effet isolé sur la récidive, mais uniquement en combinaison avec une amende (Yu, 1994). L'autre étude a démontré que les participants à un programme d'éthylotest anti-démarrage présentaient moins de récidives que les contrevenants déchus de leur droit de conduire, mais que la différence entre les groupes disparaissait après le retrait de l'éthylotest anti-démarrage (Voas et al., 1999). En outre, la déchéance du droit de conduire faisait partie d'autres mesures

CSI, notamment les programmes de supervision intensive (ISP). L'impact du programme de réhabilitation MASEP peut également s'expliquer en partie par le fait que la déchéance du droit de conduire imposée était toujours applicable (en partie) au groupe témoin (Robertson et al., 2016).

4.5.7 Combinaison de mesures

Une constatation souvent mentionnée et non contredite est que les combinaisons de mesures sont efficaces pour réduire la récidive (e.g., Bartl et al., 2002; Boets et al., 2008). Il est également conclu ailleurs qu'une approche « et/et » de la peine et de la réhabilitation est préférable à une approche « ou/ou » de la peine ou de la réhabilitation (SUPREME, 2007). Miller et al. (2015) mentionnent également plusieurs études dont il ressort que les interventions à composantes multiples se sont avérées efficaces en termes de récidive dans (Lucker et Osti, 1997 ; Kilmer et al., 2013 ; Rider et al., 2007 ; Robertson et al., 2009 ; Mills et al., 2008 ; Deyoung, 1997) et même en dehors de la circulation (Kilmer et al., 2013).

4.5.8 Ethylo-test et tribunaux spécialisés

Ethylo-test anti-démarrage

La preuve des éthylo-tests anti-démarrage est ventilée en trois catégories.

- moins de récidive à l'installation (Beck et al., 1999 ; Bjerre, 2003 ; Roth et al., 2007b) ;
- moins de récidive à l'installation, mais pas après le retrait (Raub et al., 2003 ; Roth et al., 2007a ; Voas et al., 1999 ; Willis et al., 2004) ;
- moins de récidive à l'installation et après le retrait (Bjerre, 2005 ; Bjerre et Thorsson, 2008 ; Blom et al., 2019 ; Rauch et al., 2011 ; Weinrath, 1997) ;

En outre, une étude a montré qu'il n'y avait pas de différence en matière de récidive entre la participation obligatoire et la participation volontaire (Beirness et al., 2003) et qu'il y avait moins de récidive si, en plus d'un éthylo-test anti-démarrage, un programme de traitement ciblant la consommation abusive d'alcool était rendu obligatoire après un certain nombre de tests échoués (Voas et al., 2016). Nieuwkamp et Boudry (2020) ont souligné que l'accompagnement apparaît comme essentiel, en particulier chez les grands consommateurs d'alcool où il est généralement question d'une problématique de dépendance. Pour ce type de profils, il est particulièrement important qu'ils apprennent à dissocier la conduite de leur consommation d'alcool et, bien sûr, à travailler sur leur dépendance. Lors du processus d'apprentissage de dissociation, l'installation d'un éthylo-test anti-démarrage, en association avec le programme-cadre, est plus efficace qu'une déchéance du droit de conduire (Nieuwkamp, Martensen, et al., 2017), en particulier parce que les peines classiques ont peu d'effet sur ce groupe de personnes (Goldenbeld et al., 2016). Malheureusement, il convient de faire remarquer qu'après le retrait de l'éthylo-test anti-démarrage, les conducteurs ont tendance à retomber dans leurs anciennes habitudes (Nieuwkamp, Martensen, et al., 2017). Pour une approche efficace, une combinaison d'application, d'éducation, de sensibilisation et de législation est requise (Meesmann et al., 2017).

Tribunaux spécialisés

Miller et al. (2015) ont examiné l'impact des tribunaux spécialisés CSI. Dans ces tribunaux, les affaires CSI sont prises en charge avec plus de possibilités de supervision et de traitement par des juristes, des agents de probation et des gestionnaires. Toutefois, les quatre études trouvées n'ont pas permis de se faire une idée claire de la situation : deux études ont révélé moins de récidive chez les participants à des tribunaux CSI (Fell et al., 2011; Ronan et al., 2009), une troisième étude n'a révélé aucun impact (MacDonald et al., 2007) et une quatrième étude a révélé une augmentation de la récidive (Bouffard et al., 2010).

Les tableaux ci-dessous reprennent les principaux résultats, synthétisés, présentés dans la section « 4.5. Premières conclusions ». Ces effets doivent être appréciés en prenant en considération les caractéristiques de conception et méthodologiques utilisés par les auteurs des évaluations.

Tableau 9. Tableau récapitulatif des principaux effets par type de sanction sur base de la revue documentaire.

Sanctions évaluées	Effets sur les infractions générales	Effets sur les infractions pour CSI	Effets pour les infractions de vitesse	Spécificités liées au profil du contrevenant
Amendes	Augmentation de la récidive (probablement car le montant de l'amende est associé à la gravité de l'infraction)	/	Diminution de la récidive mais effets limités dans le temps	Effets faibles quand il y a des infractions antérieures et plus lourdes
Education et information à distance	Globalement peu d'effets A l'exception des courriers d'avertissement : effets modestes mais « rentables » (effets à mettre en perspective du faible coût et de la large portée)	/	Effets temporaires (jusqu'à 6 mois) d'intervention d'e-learning	/
Programmes confrontants	Effets court terme sur les femmes Jeunes hommes relativement insensibles	Programmes VIP : efficacité non comparée avec groupe témoin Preuves mixtes	/	/
Supervision intensive	Effets positifs par rapport à une peine d'emprisonnement normale	Effets positifs quand mesure combinée à une thérapie « alcool »	/	/
Déchéance du droit de conduire	Jusqu'à une diminution de 21% de récidive (Masten et Peck, 2004) Plus efficace que la suspension du permis pour une longue période Effets négatifs sur la récidive si la déchéance est longue et combinée à une amende plus élevée	Effets allant dans un sens positif quand combiné à d'autres mesures, telles qu'un cours de réhabilitation ou un programme de supervision intensive La déchéance fait souvent partie d'une combinaison de mesures (amende + examens de réintégration par exemple)	/	Rôle des condamnations antérieures sur les effets de récidive
Tribunaux spécialisés	/	Preuves mitigées	/	/

Tableau 10. Tableau récapitulatif des principaux effets des mesures éducatives sur base de la revue documentaire.

Mesures éducatives – Composantes clés	Effets sur les infractions générales	Effets sur les infractions pour CSI	Effets pour les infractions de vitesse
Programmes courts et informatifs (individuels ou collectifs)	Peu de preuves d'effets ou diminution non reproduite a posteriori	/	Diminution de la récidive mais effets limités dans le temps
Programmes éducatifs ou de réhabilitation	/	Diminution significative de la récidive si composantes à la fois thérapeutiques et informatives	/
Programmes CBT	/	Diminution significative	
Programmes « normes Européennes »	/	Jusqu'à - 45,5% Pour les mesures avec les caractéristiques suivantes : Interventions en groupe Composante informative et composante thérapeutique Profils des formateurs Plusieurs séances Accompagné de mesures répressives	(Potentiels effets mais preuves basées sur une seule étude)
Programmes EMA (Pays-Bas)	/	La probabilité de récidive CSI d'un participant EMA significativement plus faible	/
Programmes DI « Alcool » (Belgique)	/	Diminution de 41% des risques de récidive Mais problématique importante en cas de récidive : plus lourde une alcoolémie est plus élevée et accumulation plus élevée de faits de récidive	/

Tableau 11. Tableau récapitulatif des principaux effets des Ethylo-tests anti-démarrages sur base de la revue documentaire

Sanctions évaluées	Effets sur les infractions pour CSI
Ethylo-test anti-démarrage	La preuve est ventilée en trois catégories. <ul style="list-style-type: none"> • moins de récidive à l'installation ; • moins de récidive à l'installation, mais pas après le retrait ; • moins de récidive à l'installation et après le retrait. Effets sur la récidive plus impactant (positif) si ETAD combiné à un programme de traitement.

4.6 Conclusions préliminaires de la revue documentaire

Les conclusions présentées dans cette section sont relatives à la revue documentaire internationale, et ne sont pas spécifiques au contexte belge.

4.6.1 Mesures pour la vitesse et la conduite sous influence

La première question d'étude est la suivante : « Quels sont les effets de sanctions spécifiques sur la récidive, en distinguant l'efficacité pour différents types d'infractions comme la conduite sous influence et la vitesse ? ».

Pour les « infractions routières générales », la revue de la littérature révèle que trois grands types de mesures se dégagent : l'éducation/information courte, les programmes éducatifs et de réhabilitation, les amendes et la déchéance du droit de conduire. Et à ce titre, la déchéance du droit de conduire s'avère être une mesure particulièrement efficace dans le cas des infractions pour conduite sous influence. L'impact de l'information et de « l'éducation à distance », comme les courriers d'avertissement, est faible mais il convient peut-être d'en tenir compte étant donné la grande portée et les coûts limités.

Pour la « conduite sous influence (CSI) », les mesures suivantes se distinguent : programmes éducatifs et de réhabilitation, tribunaux spécialisés, Victim Impact Panels, programmes de supervision intensive, éthylotests anti-démarrage et déchéance du droit de conduire. La déchéance du droit de conduire semble avoir moins d'effet sur la récidive qu'un éthylotest anti-démarrage, même si la différence semble disparaître après le retrait de l'éthylotest anti-démarrage. La déchéance du droit de conduire à elle seule s'avère également moins efficace qu'une déchéance du droit de conduire assortie d'une amende. La déchéance du droit de conduire fait souvent partie d'autres mesures CSI qui se sont avérées efficaces, comme les programmes de supervision intensive (si accompagné d'une thérapie) et les cours de réhabilitation. Il est tout à fait concevable que les effets de ces mesures s'expliquent en partie par l'effet de la déchéance du droit de conduire. En outre, il est prouvé que les programmes éducatifs ou les programmes de réhabilitation qui contiennent des éléments à la fois informatifs et thérapeutiques peuvent être efficaces. Toutefois, les programmes confrontants ou angoissants semblent avoir des effets mitigés sur la récidive. Des éléments de preuve mitigés ont été trouvés pour les tribunaux spécialisés et les Victim Impact Panels : parfois un effet positif, parfois aucun effet et parfois même un effet négatif. Les éléments de preuve pour les éthylotests anti-démarrage sont également mitigés : lors de l'installation, un effet est souvent trouvé, mais pas toujours après le retrait. Une opportunité pour pallier la temporalité des effets bénéfiques pourrait être l'installation « définitive » de l'ETAD pour certains profils de contrevenants. Bien entendu, cette proposition devrait être discutée plus avant sur base d'évaluations scientifiques et légales.

Pour les « excès de vitesse », les mesures mettent l'accent sur les programmes éducatifs et une augmentation des amendes. Les programmes éducatifs ciblant les excès de vitesse qui suivent le même format que la « norme européenne » pour les programmes éducatifs CSI, c'est-à-dire une intervention de groupe avec à la fois des composantes informatives et thérapeutiques sous supervision professionnelle, semblent présenter des indices positifs en termes de récidive. Toutefois, au niveau international, les preuves d'effet de ces mesures pour les excès de vitesse sont mitigées et restent difficile à prouver. L'effet des amendes (en augmentation) apparaît quant à lui faible, mais là aussi, les coûts et les avantages peuvent s'équilibrer.

Sur la base des études trouvées, aucune conclusion ne peut être tirée quant à une éventuelle différence d'efficacité en matière de récidive entre les infractions liées à l'alcool, les excès de vitesse ou les infractions en général, étant donné qu'ils ne sont pas systématiquement comparés les uns aux autres.

4.6.2 Effet des mesures par type de contrevenant routier

Le présent paragraphe montre ce qui a été trouvé dans cette étude documentaire sur le type de contrevenant qui récidive le plus souvent en fonction de diverses caractéristiques de base. En outre, l'impact de mesures spécifiques sur la récidive des multirécidivistes a été examiné sur la base d'un nombre limité d'études.

Seulement cinq des études trouvées concernaient (également) les multirécidivistes. Les cinq études qui ont examiné l'impact des mesures pour les multirécidivistes portaient notamment sur les programmes de réhabilitation, les Victim Impact Panels (VIP) et les programmes de supervision intensive (ISP).

Il est ressorti de l'étude de Moore, Harrison, Young et Ochshorn (2008, telle que décrite dans Miller et al., 2015) qu'un programme pour les multirécidivistes avec thérapie cognitivocomportementale avait un effet significatif sur la récidive des participants par rapport aux non-participants. L'étude de Freiburger et Sheeran (2019) a examiné l'impact du Safe Streets Treatment Options Program (SSTOP), un programme d'un an combinant des mesures de dissuasion et de réhabilitation pour les conducteurs après une deuxième ou une troisième infraction CSI. Après une deuxième infraction CSI, outre le programme SSTOP classique, les participants devaient également suivre un VIP. Pour ce programme, un effet a seulement été constaté sur la récidive en termes de nombre de peines d'emprisonnement et de condamnations CSI et en particulier à un niveau plus large. Une troisième étude portait spécifiquement sur l'effet des VIP sur les multirécidivistes (C'de Baca et al., 2001, comme abordé dans Miller et al., 2015). Il ressort de cette étude sur les contrevenants primaires et les multirécidivistes de sexe masculin et féminin que les participants à un VIP ne différaient généralement pas en matière de récidive du groupe témoin, à l'exception du groupe des multirécidivistes de sexe féminin : la participation à ces programmes y a précisément entraîné une augmentation de la récidive. Malheureusement, les résultats de cette étude ne peuvent pas être expliqués plus en détail, car la publication originale n'a pas pu être tracée.

Deux études ont porté spécifiquement sur l'impact des programmes de supervision intensive (ISP) sur la récidive parmi les multirécidivistes. Lapham et al. (2006) ont trouvé moins de récidive chez les multirécidivistes participant à un ISP que dans le groupe témoin jusqu'à 5 ans après une infraction CSI. Il est toutefois ressorti d'une étude ultérieure de Lapham et al. (2007) qu'une supervision intensive au moyen de la surveillance électronique s'accompagnait d'une répétition nettement plus importante que les autres formes de programmes de supervision intensive (notamment la supervision combinée à la vente forcée du véhicule. Mesure qui ne prémunit nullement de commettre des infractions avec le véhicule appartenant à quelqu'un d'autre).

Enfin, il convient de mentionner deux études qui ne relevaient pas des paramètres de l'étude documentaire actuelle, mais qui sont particulièrement pertinentes dans le contexte des multirécidivistes. La première est une étude de Hoekstra et al. (2017) qui s'est penchée sur l'impact attendu sur le risque d'accident d'un système de sanctions progressives où l'amende augmente en cas d'infractions routières à répétition. Il est ressorti de cette étude qu'un système de sanctions progressives aux Pays-Bas entraînerait une diminution annuelle de 5 % du nombre de décès sur la route et de 2 % du nombre de blessés graves. Par ailleurs, il semble que l'effet devrait être le plus important parmi les conducteurs de véhicules comptant quatre contraventions ou plus, ce qui est compréhensible puisque les amendes infligées dans le système d'amendes répercutées ont fortement augmenté, passant de quatre à cinq contraventions pour atteindre presque le maximum d'environ 400 euros. Toutefois, il a également été noté que l'on n'attendait aucune diminution du nombre de contraventions pour une grande majorité (70 à 85 %) de ces détenteurs de plaques ou conducteurs, ce qui indique qu'une grande proportion des détenteurs de plaques ou de conducteurs sont insensibles aux incitations tarifaires.

La seconde est une étude sur l'impact des systèmes de points dans le cadre du projet européen BestPoint (Schagen et Machata, 2012). D'une manière très générale, un système de points signifie qu'en plus de la sanction habituelle, un usager de la route reçoit des points de pénalité en cas d'infraction routière constatée. Si une personne a reçu un certain nombre de points de pénalité au cours d'une période déterminée, le permis de conduire est souvent temporairement invalidé, que ce soit ou non en combinaison avec un cours de réhabilitation. La littérature citée par Van Schagen et Machata indique que l'introduction d'un système de points dans la plupart des pays a, au départ, des effets positifs considérables, y compris sur le nombre de victimes de la route. Cependant, ces effets semblent avoir une durée limitée. Cela est probablement dû au fait que les conducteurs se rendent assez rapidement compte que le risque d'être pris plusieurs fois en deux ou trois ans pour une infraction est particulièrement faible et donc que le risque de perdre son permis de conduire l'est tout autant.

4.6.3 Mesures pour les profils particuliers

La deuxième question d'étude est la suivante : « Existe-t-il des groupes spécifiques de contrevenants (par ex. ayant une base socio-économique déterminée ou des antécédents criminels) pour lesquels d'autres types de mesures sont souhaitables ou nécessaires ? »

Le présent paragraphe reprend les effets des mesures trouvées sur la récidive par type de contrevenant. Sur la base des documents trouvés, nous savons que certains types de contrevenants routiers récidivent plus fréquemment que d'autres, notamment les hommes, les mineurs, les multirécidivistes (les délinquants obstinés de la route) et les jeunes contrevenants. On a trouvé relativement peu d'études portant spécifiquement sur les sanctions ou les mesures qui ont le plus d'impact sur ces groupes spécifiques. Sur la base des études analysées ici, il est possible de dégager les conclusions suivantes :

- Les hommes (qui récidivent plus fréquemment) sont relativement insensibles aux approches confrontantes ou angoissantes (Ekeh et al., 2011 ; Ekeh et al., 2008 ; Hoekstra et Wegman, 2011).
- Le programme de réhabilitation SSTOP (assorti ou non à la participation à des Victim Impact Panels) n'a pas non plus d'effet sur la multirécidive.
- La thérapie cognitivocomportementale semble, quant à elle, avoir un effet significatif sur la multirécidive.
- Les programmes de supervision intensive semblent également avoir un effet sur la récidive des multirécidivistes. Il est en l'occurrence important de garder à l'esprit que ces programmes combinent souvent plusieurs mesures et peines, notamment la déchéance du droit de conduire et la vente forcée du véhicule. Ces mesures ont notamment un effet sur l'exposition.

Une combinaison de mesures sera probablement nécessaire pour influencer les multirécidivistes, certainement du fait qu'ils semblent relativement insensibles au simple alourdissement de mesures comme les amendes (Hoekstra et al., 2017; Watson et al., 2015) et les déchéances du permis de conduire (Moffatt et Poynton, 2007).

Un système d'amendes progressives ou un système de points ciblent spécifiquement les multirécidivistes et peuvent contribuer à réduire le nombre d'infractions. Dans les deux cas, un risque de se faire prendre (subjectivement) élevé est une condition importante pour un effet (durable). Dans leur étude menée en 2018, Silverans, Nieuwkamp et Van den Berghe ont notamment recommandé dans un premier temps d'accroître la probabilité de se faire prendre, pour atteindre au minimum le niveau de la moyenne européenne : « Indépendamment de la question du niveau de répression minimal pour un permis à points efficace, l'augmentation du nombre de contrôles policiers n'est pas uniquement un moyen efficace de lutter contre les infractions au code de la route, mais également de pouvoir attraper plus rapidement les récidivistes pour les punir d'une façon adaptée » (Silverans et al., 2018).

4.6.4 Mesures pour la conduite sans permis

Dans l'étude documentaire actuelle, aucune étude n'a été trouvée sur les mesures contre la conduite sans permis satisfaisant aux critères préétablis. Pour tout de même en dire quelque chose, les études sur l'effet de la déchéance du droit de conduire sur la récidive ont été examinées en premier lieu. Bien que la récidive de conduite sans permis ne fasse pas directement l'objet d'un thème dans ces études, toute infraction routière (CSI, excès de vitesse) commise lors d'une déchéance de droit de conduire pourrait théoriquement être considérée comme une preuve de conduite sans permis. Cependant, de nombreuses études se penchent sur la période suivant la déchéance du droit de conduire. L'étude de Bjerre (2005) a également examiné explicitement la récidive pendant la période de déchéance du permis de conduire. Il en ressort qu'il y a eu plus de récidive CSI au cours de la période de déchéance du permis de conduire (3,7 %) qu'au cours des 5 années précédentes (2,9 %) et la période suivant la déchéance du permis de conduire (2,5 %). Cette augmentation indiquait que les conducteurs continuaient non seulement de boire et conduire, mais aussi que de nombreux conducteurs continuaient de conduire sans permis. Ce résultat illustre l'effet paradoxal de la déchéance du permis de conduire, car, bien que cette mesure soit utilisée pour réduire le risque d'infractions comme la CSI ou les excès de vitesse, la déchéance du permis de conduire génère simultanément le risque du type d'infraction « conduire sans permis valide » (en plus des autres infractions).

Un autre point de départ est que, selon diverses études, la conduite sans permis est liée à d'autres points problématiques comme « la conduite sous influence, un comportement criminel ou une sous-culture selon laquelle la conduite sans permis valide est considérée comme normale et acceptable » (Vis, Goldenbeld, et Bruggen, 2010, p. 34). Watson (2004) a également constaté que la conduite sans permis va souvent de pair avec d'autres infractions. Cependant, Watson (2004) a également constaté que les conducteurs sans permis de conduire ne constituent pas un groupe homogène. Par exemple, il convient de faire la distinction entre les conducteurs dont le permis de conduire n'est plus valide et les conducteurs qui n'en ont jamais eu. Par ailleurs, Watson (2004) a constaté que d'autres problèmes, comme la consommation abusive d'alcool ou le sensationnalisme, n'étaient pas liés à la mesure dans laquelle les conducteurs conduisaient sans permis, mais uniquement à la mesure dans laquelle les conducteurs sans permis étaient coupables d'autres types d'infractions.

En raison du lien entre la conduite sans permis et d'autres infractions, et de l'hétérogénéité du groupe de contrevenants, un ensemble de mesures devrait s'avérer nécessaire (Watson, 2004). Il peut donc être possible d'examiner l'approche combinée pour les multirécidivistes. Les programmes de supervision intensive combinent souvent plusieurs mesures, comme la supervision en combinaison avec la vente forcée du véhicule. On pourrait également envisager une combinaison avec une composante plus thérapeutique, comme la thérapie cognitivocomportementale, une autre intervention qui a un effet sur un groupe de multirécidivistes. Et bien que la déchéance du droit de conduire ne soit pas en soi un moyen approprié pour réduire la récurrence de la conduite sans permis, cette mesure peut également avoir un effet si elle est combinée à d'autres mesures. Une étude de Watson (2004) a en effet indiqué que les conducteurs sans permis de conduire estiment que le risque d'être pris est particulièrement faible. En associant la déchéance du droit de conduire à d'autres mesures, notamment la surveillance, cette mesure peut toutefois influencer la conduite sans permis.

Enfin, ce qui importe dans la conduite sans permis, c'est qu'il existe des raisons sociales et économiques qui incitent les conducteurs à ignorer cette déchéance (SUPREME, 2007). Afin d'éviter les déplacements domicile-travail sans permis de conduire, ce groupe de conducteurs peut se voir offrir la possibilité de continuer de conduire pour le travail avec un éthylotest anti-démarrage ou un système de contrôle de la vitesse (Watson, 2004). Mais dans la réalité, il est fortement probable que cette option n'en soit pas une du fait des coûts élevés que représentent l'installation d'un éthylotest anti-démarrage, par exemple.

Concernant les sanctions, bien qu'une déchéance du droit de conduire pour des infractions routières soit généralement considérée comme efficace, elle génère le risque de conduite sans permis. Étant donné que la conduite sans permis va souvent de pair avec d'autres infractions, une combinaison de mesures visant à réduire la conduite sans permis, comme une thérapie cognitivocomportementale ou un programme de supervision intensive, est probablement nécessaire, comme c'est le cas pour les multirécidivistes. Pour le groupe qui choisit de continuer à conduire sans permis pour des raisons professionnelles, divers moyens, comme un éthylotest anti-démarrage ou un système de contrôle de la vitesse, peuvent être envisagés.

Enfin, il est important de se rendre compte qu'il ne devrait y avoir qu'une faible réduction du nombre d'accidents si les personnes qui participent à la circulation malgré une déchéance du droit de conduire s'en abstenaient. Aux Pays-Bas, le nombre total d'accidents évités serait tout au plus de l'ordre d'un promille (Vis et al., 2010). Ces données peuvent s'avérer importantes lors du choix des mesures éventuelles à prendre.

5 La sanction adéquate – Perspectives des magistrats et des récidivistes

Les précédentes sections de ce rapport se sont attelées à documenter l'efficacité des différentes mesures existantes pour sanctionner les récidivistes, et à délimiter le contexte légal belge et l'arsenal législatif disponible pour poursuivre et sanctionner les infractionnistes récidivistes de la route. Deux perspectives complémentaires manquent encore à ce tableau : celle des différents acteurs impliqués dans le processus décisionnel (les magistrats) et celle des 'sanctionnés' (les récidivistes).

Dans ce but, nous avons opté pour une démarche exploratoire, via une analyse qualitative. Cette démarche permet de broser les perspectives et vécus respectifs des magistrats et des récidivistes en matière de sanction. Les premières pistes de réflexion sur les obstacles et freins rencontrés de part et d'autre sont également présentés.

En Belgique, comme dans de nombreux pays voisins, un certain nombre de contrevenants sont particulièrement récalcitrants à suivre les règles et à adopter les attitudes adéquates sur la route. Pour lutter contre cette récurrence, le cadre législatif a donc prévu, depuis 2015, un ensemble de dispositions afin de pouvoir sanctionner plus adéquatement ces profils récidivistes. Parmi ces dispositions, l'identification du « profil » du contrevenant occupe une place centrale puisqu'en fonction de la condition de « récurrence », un certain nombre de mesures doivent être appliquées, obligatoirement.

Alors, afin de pouvoir comprendre les mécanismes d'identification et les freins rencontrés au cours du processus de sélection de la sanction à adresser aux récidivistes, il était opportun d'explorer ce qui se passe à l'intérieur du système. Tant du côté des magistrats que du côté de celles et ceux qui vivent l'expérience de la sanction.

5.1 Méthodologie

C'est pour ses qualités en tant que démarche exploratoire que nous avons opté pour une approche qualitative de collecte des données dans le cadre du questionnement sur le processus décisionnel des sanctions adressées aux récidivistes. Les méthodes de recherche qualitatives couvrent toute une série de techniques de collecte et d'analyse de données et elles visent à comprendre les expériences personnelles et à expliquer certains phénomènes sociaux, tels que ceux de la récurrence au volant. Nous avons opté pour une enquête qualitative car elle implique un contact personnel avec les sujets de la recherche, principalement à travers des entretiens et des observations dans le milieu même des acteurs impliqués. Elle permet également l'analyse de données provenant d'objets d'étude à caractère exploratoire (Blais et Martineau, 2006) et qu'elle s'inscrit dans une logique compréhensive en privilégiant la description des processus plutôt que l'explication des causes (Imbert, 2010). Bien entendu, l'enquête qualitative de terrain comporte un certain nombre d'inconnues et est moins prévisibles que d'autres méthodes de recherche (Paillé et Mucchielli, 2016).

La démarche exploratoire appliquée dans le cadre de cette recherche portant sur le processus décisionnel des sanctions s'est déroulée en trois étapes :

- Collecte des données par entretiens semi-directifs auprès des magistrats belges et de récidivistes
- Courte observation in situ d'audiences pour faits de roulage
- Analyses thématiques des données

5.1.1 Recrutement et traitement des données personnelles

En vue d'appréhender les vécus et les perceptions du processus décisionnel des sanctions, nous avons cherché à recruter deux types de profil :

- Tout d'abord, les magistrats de tribunaux de police : les personnes qui participent au processus décisionnel de détermination des sanctions, dans le cadre des infractions routière.

- Ensuite, les récidivistes de la route²⁹ : les personnes qui commettent les infractions de la route et qui 'vivent' l'expérience de la sanction.

Que ce soit dans le cas des magistrats ou des récidivistes, l'objectif a été d'obtenir un échantillon de personnes qui ont un vécu, une expérience ou ont une perspective particulière à partager (Borgès Da Silva, 2001). En d'autres mots, une diversité de points de vue et de vécus (et non une représentativité moyenne ou statistique de la population). Par cette démarche, nous cherchons à constituer un échantillon permettant une compréhension du phénomène de récidive sur les routes belges et du processus décisionnel de sanction des infractionnistes récidivistes.

5.1.2 Les magistrats

A cette fin, nous avons souhaité pouvoir nous entretenir avec deux fonctions de la magistrature : les juges et les procureurs du roi³⁰. Ces profils ont été contactés par le biais des collaborateurs francophones et néerlandophones du département Driver Improvement (DI) de l'institut Vias. Les formations « DI » étant dispensées dans la plupart des régions³¹ de Belgique, nous pouvions dès lors toucher un grand nombre d'arrondissements. Afin d'atteindre ces profils, les collaborateurs DI ont adressé un courriel personnalisé à différents magistrats de ces arrondissements. Ce courriel présentait le projet d'étude et les objectifs de l'entretien requis. Chaque magistrat avait l'opportunité de directement prendre contact avec la chercheuse en charge du projet et l'entretien était fixé à la meilleure convenance du magistrat. Dans le cadre de cette étude et du temps imparti, tous les magistrats des tribunaux de police n'ont pu être contactés et dès que nous avons pu atteindre six profils de juge et trois profils de procureurs, nous avons stoppé les envois de courriel.

Afin de garantir l'anonymat des magistrats ayant participé à cette étude, nous ne pourrions malheureusement pas révéler avec précision leur arrondissement ni leur parcours professionnel :

- *Juge 1* : femme, âgée entre 45 et 60 ans, francophone, juge de police depuis plus de 25 ans, francophone, province de Liège
- *Juge 2* : homme, âgé entre 45 et 60 ans, francophone, Bruxelles.
- *Juge 3* : femme, âgée entre 40 et 50 ans, néerlandophone, a travaillé comme substitut du procureur à la Province d'Anvers pendant plus de 15 ans, est juge dans la province du Brabant flamand depuis moins de cinq ans.
- *Juge 4* : homme, âgé entre 50 et 65 ans, néerlandophone, juge de police depuis plus de 20 ans, province d'Anvers.
- *Juge 5* : homme, entre 35 et 45 ans, néerlandophone, substitut du procureur pendant près de 10 ans, juge de police depuis près de cinq dans la province de Flandre orientale.
- *Juge 6* : homme, âgé entre 45 et 50 ans, francophone, magistrat depuis 20 ans, Province du Hainaut
- *Procureur 1* : homme, âgé entre 35 et 40 ans, a été avocat pendant 5 ans et procureur au correctionnel, Bruxelles
- *Procureur 2* : homme, âgé entre 55 et 60 ans, magistrat au parquet depuis 20 ans, Province du Hainaut.
- *Procureur 3* : homme, âgé entre 35 et 40 ans, a été avocat et ensuite procureur au tribunal d'application des peines, province du Brabant flamand.

5.1.3 Les contrevenants récidivistes

Concernant les récidivistes, leur recrutement a soulevé certains défis techniques et déontologiques. Tout d'abord, s'est posé la question de la manière de les atteindre. L'étude s'attardant sur 4 infractions-clés (récidive pour conduite sous influence de l'alcool, excès de vitesse et/ou pour conduite en dépit de la déchéance du droit de conduire), nous devons à nous limiter à ces trois types d'infractions afin de pouvoir répondre aux questions de recherche de cette étude. Ensuite, il fallait veiller à ne pas interférer dans leur expérience avec la justice c'est-à-dire ne pas arriver avant que la condamnation ne soit fixée. Nous avons donc opté pour un travail en collaboration avec deux départements de l'institut Vias, le Département 'DI' (Driver Improvement) et le département 'Fitness to Drive' afin de recruter des profils récidivistes. Via leurs missions respectives, ces

²⁹ Est défini comme récidiviste, toute personne ayant réitéré une infraction grave en matière de roulage endéans les 3 ans.

³⁰ Ont été inclus dans la catégorie 'procureur du roi', les substituts du procureur du roi. Une distinction entre ces deux fonctions n'ayant pas de pertinence dans le cadre de cette recherche.

³¹ À toutes fins utiles, nous vous renvoyons vers la liste des lieux de formation des cours DI dispensés par l'institut Vias : <https://www.vias.be/fr/particuliers/formations/lieux-de-la-formation/> (en français) et <https://www.vias.be/nl/particulieren/vormingen/waar-worden-de-cursussen-gegeven/> (en néerlandais)

deux départements traitent en direct avec un certain nombre de « profils » récidivistes qui arrivent chez eux « après décision de justice ». Les collaborateurs de ces deux départements ont été mobilisés pour recruter des répondants. Au département DI, les formateurs/formatrices ont annoncé lors du dernier module de cours DI que le département recherche de Vias souhaitait s'entretenir avec des volontaires récidivistes de la route. Les collaborateurs du département 'fitness to drive' ont procédé de manière similaire. En fin de session d'examen, ils ont informé les candidats de l'étude menée par l'institut Vias. La participation à l'étude se faisait entièrement sur base volontaire (avec un défraiement afin de pouvoir remercier les participants du temps alloué) et le recrutement s'est déroulé sur une période d'un mois et demi. Finalement, seul un profil a pu être recruté par ces voies.

Un second profil récidiviste a également pu être recruté dans l'entourage secondaire d'un des chercheurs. La participation était volontaire et le lien entre le chercheur et le participant n'est pas d'ordre familial ou amical.

Profils des récidivistes

Les deux conducteurs infractionnistes ayant participé à l'étude sont deux hommes, sans enfant, âgés de plus de 35 ans. Tous deux ont été pris pour excès de vitesse, dont l'un uniquement pour cette infraction (à de multiples occasions) et l'autre a également été pris pour alcool au volant.

En quelques mots, leur profil :

- 1) Joris (nom d'emprunt) : Homme, 36 ans, conducteur de camion, sans enfant. Permis depuis 16 ans.

Première condamnation (les informations communiquées pendant l'entretien sont disparates) :

Condamné une première fois en 2017 pour vitesse et défaut de permis³².

La sanction : Amende de 3.200€ et déchéance du permis de conduire une durée de 120 jours et obligation de repasser son permis théorique (le permis C). Sursis de 3 ans sur l'amende (pour un montant de 2.800€).

Seconde condamnation :

Une seconde fois pour alcool au volant en 2019.

La sanction : Amende, déchéance du droit de conduire, obligation de passer les 4 examens (art.38 §6). Sursis de 3 ans sur l'amende (pour un montant de 2.000€), sur la déchéance (15 jours au lieu des 3 mois) et obligation de suivre le module 'alcool' des cours DI³³.

- 2) Xavier (nom d'emprunt) : Homme, 61 ans, cadre IT au sein d'une banque, sans enfant. Permis depuis 43 ans.

Multiple antécédents d'infractions pour vitesses excessives mais n'a été pris que pour des excès de vitesse. Dernière en date : en 2016 (« le juge n'a pas eu de pitié »). Mais il y a eu des circonstances atténuantes (« bizarres » pour reprendre les mots du répondant) qui lui ont permis d'avoir un sursis (de 2 ans) sur une partie de l'amende. Il a en plus été condamné à 3 mois de déchéance du permis de conduire et à passer les 4 examens (art.38 §6 de la loi de 1968 relative à la circulation routière).

5.1.4 Collecte des données

La méthode de collecte de données choisie, tant pour les magistrats que pour les contrevenants-récidivistes, a été l'entretien semi-directif. La méthode de collecte par entretien a été retenue car, plus que tout autre dispositif, elle permet de saisir, au travers de l'interaction entre le chercheur et le sujet, le point de vue des individus et leur compréhension d'une expérience particulière en vue de les rendre explicites et d'en apprendre davantage sur un objet donné (Baribeau et Royer, 2013).

Cette méthode permet d'aborder un certain nombre de thèmes prédéfinis, de maintenir une ligne directrice tout en veillant à ne pas enfermer le répondant dans un jeu de question-réponse. Les guides d'entretien ont été construits pour que le répondant soit invité à raconter son 'histoire' et les différentes étapes par lesquels

³²Lors de l'interview, l'évocation de la première infraction ayant nécessité une décision d'un tribunal n'était malheureusement pas un souvenir consistant dans l'esprit du répondant. Celui-ci nous a évoqué un excès de vitesse et une amende « salée » qu'il a dû payer. Le compte-rendu repris ici est une combinaison de ses propos et de la copie de son casier judiciaire qu'il nous a fait parvenir dans le cadre de l'entretien.

³³ N.B. : l'entretien dans le cadre de l'étude a eu lieu +/- 3 semaines après le dernier cours du module DI.

il passe ou est passé dans le processus de sanction (vécue ou appliquée) et en couvrant tant que possible les différentes questions de recherche.

Les différents thèmes parcourus avec les magistrats :

- Présentation des différentes parties et des objectifs de la discussion
 - Précision sur le rôle en tant que magistrat et l'expérience professionnelle
- Premières images associées aux profils récidivistes
 - En termes de types d'infractions, de types de profils (socio-économique, psychologique ...)
- Premiers obstacles identifiés lorsque l'on parle de récidivistes et de leur profil
- Description de la procédure de justice
 - Rôle des différents acteurs impliqués
 - Description des circonstances et critères influençant la procédure décisionnelle
- Réflexion sur la procédure idéale avec les contraintes actuelles et sans contrainte

Les différentes étapes suivies avec les contrevenants-récidivistes :

- Présentation des différentes parties et des objectifs de la discussion
 - Précisions sur le profil du contrevenant :
 - occupation professionnelle, situation familiale ...
 - type de conduite
 - niveau d'adhérence au code de la route et au respect des règles
- Présentation du parcours en tant qu'infractionniste
- Parcours avec les différents acteurs de la justice (Police, Parquet et Tribunal)
- Réflexion sur la sanction idéale

Parallèlement à cette collecte de données par entretiens semi-directifs, une observation d'une demi-journée au sein d'un tribunal bruxellois a été effectuée afin de contextualiser ce qui avait été dit pendant les entretiens.

5.1.5 Analyses des données

Afin de rendre compte des résultats de cette phase exploratoire, nous avons procédé à une analyse thématique des propos échangés avec les différents intervenants. Cette méthode vise à transposer un certain nombre de thèmes représentatifs du contenu des discours et ce, en rapport avec l'orientation de la problématique de recherche (Paillé et Mucchielli, 2016). Outre le repérage des thèmes pertinents en lien avec les objectifs de recherche, une grande partie de l'analyse a pour but de vérifier s'il y a des récurrences ou des oppositions dans les matériaux analysés (ibid.).

Pour procéder à cette analyse, les notes prises lors des entretiens et de l'observation au tribunal ainsi que les retranscriptions de ces entretiens ont été utilisés. Par souci d'efficacité et de compréhension, les verbatims des magistrats néerlandophones utilisés pour soutenir ou illustrer les thématiques abordées ont tous été traduits en français.

5.2 Résultats de la démarche exploratoire

Nous sommes partis de deux perspectives différentes, l'une étant celle du « sanctionné », l'autre celle du « sanctionnant » et il nous a semblé opportun de maintenir cette différenciation lors de l'analyse des données. Nous procéderons donc dans un premier temps, à la présentation des résultats des entretiens avec les magistrats puis à la présentation des résultats des entretiens avec les deux profils de contrevenants-récidivistes.

5.2.1 Les sanctions adéquates – Perspectives de magistrats

Neuf magistrats ont participé à cette étude, six juges de police et trois procureurs du Roi³⁴. L'analyse thématique des entretiens a permis de mettre en valeur les positions et attitudes prises au cours de la procédure décisionnelle. Ces positions et attitudes sont liées à des moments-clés de la procédure, à des types d'infractions ou encore à des types de profils. Dans la restitution des analyses, nous avons tenté de rester au plus proches des termes utilisés par les intervenants. Afin de veiller à une certaine cohérence des propos, nous avons dû appliquer un ordre de présentation des principaux résultats qui ne correspond pas nécessairement à l'ordre suivi durant les entretiens.

Premiers profils et premières images

Les premières représentations des magistrats pour décrire les profils récidivistes sont le résultat de leurs perceptions et observations propres et ne sont pas le fruit de résultats statistiques. Il s'agit des premières images qui leur viennent à l'esprit lorsque nous évoquons les « récidivistes » sur la route, profils auxquels ils sont confrontés le plus souvent lors des audiences.

Les profils ont été regroupés par catégorie sur base du descriptif qui en était fait. Certains profils s'entrecoupent en termes de 'types' d'infractions. Le premier constat est qu'il n'y a pas un seul type de récidiviste, pas un profil 'type'.

- Les *inattentifs* : monsieur/madame tout le monde qui commet une série de délits plus ou moins graves, plutôt par inadvertance que volontairement. Tout âge et infraction confondus. Ces infractionnistes sont définis comme récidivistes aux yeux de la loi (infractions graves dans les 3 ans).
- Les *malades/dépendants* : les infractionnistes pris pour conduite sous influence (le plus souvent alcool). Ce groupe est constitué principalement des personnes qui sont alcoolo-dépendantes ou qui consomment de façon chronique. Ce problème est lié à une situation personnelle ou économique difficile ou encore à un problème d'addiction. Les « buveurs sociaux » ne sont pas repris dans ce profil. On fait référence à ceux pris pour alcoolémie au volant après une fête, un repas, une sortie entre amis... ceux pour qui la consommation d'alcool au volant reste une exception ou un comportement moins fréquent.
- Les « *précarisés* » : ce profil regroupe les personnes socialement et économiquement défavorisés et qui, généralement, se trouvent face à peu perspectives d'avenir (professionnel, éducatif...). Au sein de ce groupe, il a été noté une plus grande diversité en termes d'origine culturelle des infractionnistes. Ce groupe constitue pour certains magistrats le plus gros des cas « multirécidivistes ».
- Les « *criminels de la route* » : il s'agit des délinquants les plus endurcis, qui n'ont aucun respect des règles, qui démontrent un taux de criminalité élevé (plus élevé que les autres récidivistes) : « quand ils sont endurcis en roulage, souvent ils sont délinquants-criminels ailleurs » (Procureur 3). Pour cette catégorie de récidivistes, la conduite en dépit de la déchéance du droit de conduire semble être plus fortement représenté, notamment à cause de la précarité et du décrochage social et éducatif. Une plus grande diversité culturelle a également été soulignée au sein de ce groupe par certains magistrats.
- Les « *players* » : ceux-ci sont principalement les infractionnistes pris pour vitesse excessive. Une particularité étant que, malgré la déchéance du droit de conduire, ces infractionnistes continuent à rouler et sont pris à nouveau pour excès de vitesse. En termes de profils socio-économiques, nous sommes face soit à des personnes en total décrochage ; soit, tout au contraire, à des personnes très bien ancrées socialement :

³⁴ Pour rappel, ont été inclus dans la catégorie 'procureur du roi', les substituts du procureur du roi. Une distinction entre ces deux fonctions n'ayant pas de pertinence dans le cadre de cette recherche.

« Pour eux, le permis ne sert à rien, c'est un bout de papier dont ils n'ont pas besoin. Et les règles, en général, ils ne les respectent pas » (Juge 6).

« Il peut s'agir aussi bien du petit jeune en décrochage scolaire qui ne sait pas quoi faire de ses journées ou du fils à papa qui a pris la gros AUDI pour aller faire le mariale sur le ring » (Procureur 1).

- Les *invisibles* : cette catégorie « gigantesque » reprend tous ceux qui ne passent pas devant un tribunal ou devant le procureur car ils commettent des infractions qui sont sanctionnés uniquement par des perceptions immédiates (soit qu'ils paient en temps et en heure ; soit qui ne sont pas poursuivies car « il faut faire des choix dans les poursuites vu la quantité de dossiers, procureur 2). Ce sont tous ceux qui commettent de petites récidives.
- Les *multirécidivistes* : les récalcitrants/ hardleerse chauffeurs, ceux qui ont à leur compteur de multiples infractions, principalement graves (quatrième degré, alcool, stupéfiants, vitesse ...). Ce sont principalement de 'gros' infractionnistes pour faits d'alcool au volant ou de vitesse ou conduite en dépit d'une déchéance. Les infractions se comptent par dizaines, vingtaines, voire bien plus. Derrière ces multirécidivistes, se cachent une diversité de profils, certains étant plus marqués que d'autres.

Un certain nombre de constats complémentaires sont également pertinents à souligner :

- Les récidivistes peuvent présenter des caractéristiques sociales :
 - « les multirécidivistes sont en règle générale de personnes qui ont un parcours scolaire chaotique ou un très mauvais parcours scolaire, qui n'ont pas de formation, qui n'ont pas de perspective, qui émergent du CPAS... Quand je leur demande comment est-ce qu'ils imaginent leur avenir ils n'ont aucune réponse. » (Juge 1).
- Ces profils ne sont pas nouveaux mais leur constante présence interpelle :
 - « les récidivistes, il y en a toujours eu, même quand j'étais procureur, j'en ai toujours vus. Mais ce qui me pose plus question, c'est que je ne vois aucune évolution, ni positive, ni négative. C'est constant » (Juge 3).
- Dans certains cas, une hausse de ces cas est soulignée, et en particulier de cas graves :
 - « On a de plus en plus de récidivistes qui ont un nombre incalculable d'infractions, parfois jusqu'à 40 infractions. C'est hallucinant » (Procureur 2).
- Face à certains profils, une certaine résignation s'installe, ceux pour lesquels il devient très difficile de faire quelque chose :
 - « Ce qui nous frappe, c'est le 4^{ème} pilier, ce sont les multirécidivistes. C'est particulièrement interpellant parce qu'on se rend compte que ce qui précède, les sanctions prononcées ou mesures prises en cas de première récidive, ne suffisent pas (...). En matière de roulage, chez nous, c'est ça, c'est la première image qu'on a, ce sont les gros récidivistes, on ne peut pas les appeler autrement, qui collectionnent les condamnations et pour lesquelles finalement on ne peut plus faire grand-chose si ce n'est les écarter définitivement de la route et encore, ils continuent quand même. » (Juge 2).
- Il apparaît également des spécificités concernant l'alcool au volant. Cette infraction qui concerne monsieur et madame tout le monde serait également un indicateur social et un révélateur de précarité économique, sociale, éducationnelle... et ces profils précaires s'avèrent compliqués à sanctionner car il importe de ne pas aggraver une situation déjà difficile mais également de ne pas laisser impunie une infraction perçue comme grave.
De plus, il a été constaté qu'il peut y avoir une prise de position plus dure par rapport à ce comportement qui apparaît plus que d'autres comme un acte volontaire : « Pour l'alcool, je suis intransigeant. Il ne peut pas y avoir de première fois. (...) C'est un acte volontaire » (Procureur 1).

Phase d'identification – Constitution des preuves

« Je ne travaille pas avec des numéros, je travaille avec des personnes. Les prévenus ont un nom et un prénom. » (Juge 1).

En termes d'identification, trois moments-clés sont ressortis des entretiens, chacun permettant d'identifier les obstacles potentiels. Tout d'abord, le rôle de la police. Ce sont principalement les procureurs qui ont souligné l'importance du rôle qu'ont les policiers impliqués lors des constats d'infraction. Ce rôle ne se limite pas simplement à dresser le PV, il s'accompagne également d'une mission des faits notables qui permettront de contextualiser l'infraction (comportement de l'infractionniste...) et d'identifier les profils à risque. Cette identification en amont de certains profils permettrait, d'une part, une mise en application plus rapide de mesures adaptées (comme une proposition de médiation pénale) et d'autre part, de veiller à ne pas classer sans suite des dossiers qui devraient être poursuivis.

Ensuite, la seconde phase d'identification se fait au moment de la préparation, que ce soit par le procureur ou par le juge qui prépare l'audience. Dans cette phase d'identification préparatoire, le travail accompli par la police va jouer un rôle essentiel dans la contextualisation des éléments à disposition car les magistrats se basent sur ce qu'ils ont entre les mains : le casier judiciaire de la personne, son identité, ses caractéristiques et le PV dressé par la police. Le casier judiciaire occupe un rôle central dans l'identification des profils récidivistes : « (...) et l'épaisseur du dossier en dit long sur le nombre d'infractions commises » (Procureur 2).

Pour bon nombre d'interlocuteurs, la phase préparatoire correspond à la première mise à plat des orientations de sanctions potentielles, en particulier pour déterminer s'il y a récidive et s'il doit y avoir application de l'art. 38 §6 (de la Loi du 16 mars 1968 relative à la circulation routière) :

« Dans le dossier, les faits parlent déjà. Le PV nous explique ce qui s'est passé, s'il est bien complet. Et le casier judiciaire nous indique s'il y eu une jeunesse problématique. On essaie toujours de rester aux circonstances : quel taux d'alcoolémie, ok ça correspond à combien de verres. Idem par rapport au véhicule qui était conduit. Ça complète le tableau et les indications par rapport à la personne, ses revenus ... » (Juge 5).

Arrive la dernière étape, celle de l'audience et de son instruction. Cette étape apparaît comme essentielle dans la sélection de la sanction. Il s'agit pour les magistrats, en particulier les juges, de pouvoir compléter le tableau dressé en phase préparatoire grâce à l'audition du prévenu. Bien que les attentes envers le prévenu puissent varier d'un juge à l'autre, il est néanmoins un dénominateur commun : savoir qui on a devant soi. Et cela n'est possible que si le prévenu vient à l'audience :

« Sur base du dossier, on peut déjà se faire une idée de la *crapule* (sic.), mais il est essentiel de voir le prévenu, d'échanger avec lui/elle, de savoir qui il/elle est » (juge 5).

L'audience est l'occasion pour le prévenu et/ou son avocat d'exposer les faits, de contextualiser l'infraction, mais aussi de partager des informations plus personnelles telles que l'occupation professionnelle, la situation économique, familiale, psychologique ... Pour certains, c'est aussi le moment de démontrer qu'une certaine prise de conscience a été faite (bien que certains juges aient déclarés être « immunisés » aux excuses). Prise de conscience qui peut aussi être démontrée, par exemple, au niveau de la consommation d'alcool avec l'apport de résultats sanguins et capillaires démontrant une abstinence totale au cours des x derniers mois. Mais aussi une prise de conscience des risques pris par le comportement délictueux :

« Venir au tribunal pour s'expliquer, c'est une prise de responsabilité. Quelqu'un qui vient chez moi me dire « je regrette Madame », il a fait la démarche de venir à l'audience et de venir s'excuser. Je sais que j'ai commis une faute mais pour moi, c'est déjà un premier pas qui est fait dans la bonne direction. » (Juge 1).

« Parce que ça aussi l'amendement, la prise de conscience c'est aussi qqch qui doit aussi être valorisée. Si on fait une bêtise et puis qu'on se rend compte et qu'on fait tout pour ne plus là faire bah ce n'est pas du tout la même chose que quelqu'un qui s'en contrefiche et qui finalement ne comprend rien etc. » (Juge 2).

Le prévenu a également la possibilité de fournir toute information permettant de compléter son dossier. Ces éléments seront pris en considération sur seule décision du juge et seront mis en balance avec les faits, leur gravité et leur récurrence. Ces éléments nourriront la contextualisation de la situation personnelle du prévenu :

« Ensuite, au niveau de la hauteur de la peine aussi c'est différent. Il faut aussi que la sanction soit non seulement exécutable mais il faut aussi qu'elle puisse être supportée par la personne que l'on condamne. Cela ne sert à rien de condamner une personne qui émarge du CPAS et qui a l'aide sociale comme isolé, au paiement d'une amende de 6.000€ puisque ça n'a pas de sens. Ça va entraîner un non-paiement et en plus le non-respect des décisions qui vont être prises puisque de toute façon ils n'ont rien à perdre. » (Juge 2)

Mais cette contextualisation a ses limites et il convient de ne pas tomber dans une forme d'impunité de la part du prévenu :

« Si vous avez pris le volant, ce n'est pas la faute de votre ex, ni de la mienne, ni celle du législateur » (Juge 6).

Des obstacles dans l'identification des profils ?

L'identification des récidivistes se fait uniquement sur base du casier judiciaire (« et l'épaisseur du dossier en dit long sur le nombre d'infractions commises », Procureur 2). Pour ce faire, la nécessité d'un casier judiciaire complet et actualisé est essentiel dès la phase préparatoire car un casier judiciaire incomplet constitue un angle mort majeur dans cette première prise de connaissance du dossier. Or un premier obstacle existe dû au décalage dans l'encodage des jugements et/ou des PI, ainsi que qu'un retard dans la transmission des jugements passés en force de chose jugée (entre juridictions par exemple). Un dossier incomplet ou vide pouvant amener à des erreurs d'interprétation et à des reports d'audience qui pourraient être évités.

L'ajout de l'historique des PI au dossier soumis au juge a été également défendu par certains magistrats mais rejeté par d'autres. Les arguments contre étant qu'il s'agit d'informations polluant le dossier et que légalement, quand une PI est payée, l'action en justice est éteinte (la personne a rempli sa part du contrat et cela ne devrait pas alourdir son cas). Les arguments pour étant que cet historique revête un certain rôle dans l'appréhension du profil du contrevenant, de se faire une idée plus précise du niveau de respect des règles du contrevenant, qu'il donne de sérieuses indications sur le profil 'infractionniste' de la personne et, concernant des jugements pour récidive, cela aurait tout à fait sa place.

« Ici, ils impriment les PV et PI [antérieurs] reçus par la personne. Ce n'est pas standard et ça dépend du procureur qui porte le dossier, du ministère public. Mais les PV et PI donnent quand même une information complémentaire, une autre image de la personne, de son profil. On sait déjà un peu plus qui est devant nous. (...). Les informations contenues dans le PV dressé par la police sont aussi une source d'information sur le lieu, le moment de la journée et, pour l'alcool, le taux d'alcoolémie. Autant d'informations capitales pour nous » (Juge 5).

Cette question a également soulevé des défis techniques et économiques : actualisation et accessibilité à la banque de données, ajout de cette fiche en complément au dossier, disponibilité de ressources humaines ... (« Chaque petite action qui ne prend que cinq minutes, peut prendre des proportions immenses quand multipliée par 500 », Procureur 3).

Concernant le suivi et l'actualisation du casier judiciaire, l'absence des rapports de la commission probation au dossier constitue un autre angle mort. Ils ont pourtant une place fondamentale dans le cas de récidive puisqu'ils donnent des clés de lecture sur ce qui a déjà été mis en place et comment la personne en est ressortie.

Le processus décisionnel de la sanction : le choix des sanctions

La démarche exploratoire menée dans le cadre de cette étude met en évidence la complexité d'établir des règles linéaires et immuables permettant de déterminer quelle sanction pour quel récidiviste ou infractionniste. Comme expliqué précédemment, le principe d'individualisation des peines enjoint les magistrats à prendre en considération toute une série d'éléments afin d'appliquer une sanction qui se veut la mieux adaptée à la personne et à sa situation, tout en restant dans le cadre légal. Ce cadre légal permet d'objectiver la sanction et de restreindre les limites en dehors desquelles il ne faut pas sortir.

« Il faut tenir compte des faits reprochés et prendre en considération des circonstances, notamment la récidive. Nous n'avons pas beaucoup de moyens légaux. Si j'ai devant moi quelqu'un qui n'a pas de permis et qui ne réussira jamais l'examen, vous pouvez continuer le condamné avec une déchéance, de toute façon lui continuera à circuler avec un véhicule. Que voulez-vous que je fasse ? il y a des personnes qui sont irrécupérables. » (Juge 1).

Bien que le cadre légal permette d'objectiver la décision, certaines situations vont complexifier le processus de choix de la sanction. Ces situations compliquées sont le plus souvent relatives à la situation personnelle du prévenu, en particulier la grande précarité ou les addictions. Le juge doit en effet veiller à ce que la sanction soit supportable par le prévenu et à ce qu'elle soit effective, pour qu'elle ne perde pas son essence-même, celle de sanctionner :

« Il faut prêter une grande attention aux conséquences des sanctions sur les individus [...] et à l'aspect social de la justice » (Juge 6).

« Certaines personnes sont déjà dans une grande misère et les sanctions peuvent les enfoncer encore plus. (...) les situations de grande misère sont complexes. Il faut trouver la bonne sanction pour sanctionner » (Juge 3).

Outre les aspects personnels, la gravité et la récurrence des faits amènent le magistrat à prendre une direction plutôt qu'une autre en termes de sanction. Ci-après, nous reprenons les principales forces et faiblesses des sanctions qui ont été mises en évidence :

- La peine autonome de travail : cette peine est particulièrement valorisée pour son aspect d'« adaptation » pour les personnes en situation précaire (dans le cas d'une probation, elle permet de transformer une amende financière en heures de travail), ou pour sanctionner la « bonne personne » (les jeunes infractionnistes qui devront prêter des heures au lieu de demander à papa/maman de payer l'amende), ou encore pour sanctionner « correctement » la personne (par exemple, le contrevenant pour qui l'amende ne signifie rien, du temps au lieu du portefeuille). Elle est également fortement appréciée pour ses finalités « réhabilitatives/éducatives », elle permet de mettre du « plomb dans la cervelle » et même, pour certains « d'ouvrir des perspectives d'avenir » (sic, juge 1), de donner une nouvelle orientation professionnelle (sic. Juge 4).
Néanmoins, pour certains magistrats, la peine autonome de travail présente des limites éducatives si la peine n'est pas effectuée dans un cadre permettant la prise de conscience et la réhabilitation.
- La déchéance du droit de conduire : utilisée en tant que mesure de sûreté pour protéger la société en empêchant légalement les infractionnistes de prendre le volant apparaît comme une mesure prometteuse et effective car elle permet « de taper là où ça fait mal, leur liberté de mouvement » (procureurs 1 et 2, juge 6). Néanmoins son efficacité sur le terrain reste relativement inconnue et bon nombre des magistrats soulignent que même s'il y a déchéance, cela n'empêche pas l'infractionniste de prendre une voiture, en témoigne le nombre de récidivistes pris en dépit d'une déchéance.
- L'éthylotest anti-démarrage (ETAD) est à une mesure perçue comme relativement positive et effective dans la lutte contre la récidive, entre autres via le programme d'encadrement qui l'accompagne. Malheureusement son application se heurte à certaines complexités, notamment les spécificités du parc automobile belge. Tout d'abord, son coût est un obstacle non-négligeable pour la plupart des contrevenants. Ensuite, idéalement, la voiture doit appartenir au contrevenant et il y a un certain nombre de considérations pratiques auxquelles le législateur n'a pas pensé. Plusieurs cas de figures apparaissent. Soit le contrevenant possède une voiture de société (sur laquelle il n'est que très rarement permis d'apporter des modifications) ; soit le métier du contrevenant implique l'utilisation de plusieurs véhicules et il est financièrement impossible d'équiper toutes les voitures de l'ETAD ; soit encore le contrevenant ne possède pas de voiture (mais a accès à d'autres véhicules grâce à des proches).
La principale faiblesse identifiée par les magistrats concernant l'ETAD porte sur les coûts qu'il représente. Néanmoins, quand il y a obligation de l'imposer et que c'est la seule solution qui existe pour protéger la personne et la société de son comportement sur la route, la sanction n'est pas discutée.
Il est à noter que la loi encadrant l'ETAD permet aux juges de motiver leur choix de non-application de cette peine dans le cas où elle est obligatoire³⁵ (contrairement à l'art. 38 §6 et aux examens de réintégration du permis de conduire).
- La médiation pénale et la probation : Ce sont en particulier les peines alternatives telles que les mesures éducatives qui se révéleraient être une sanction adaptée tant aux primo-infractionnistes, que lors de récidive. Elles seraient même plus efficaces si elles étaient appliquées en amont, c'est-à-dire par le parquet. Les mesures éducatives ont le bénéfice « d'être utiles car elles font réfléchir [...] »

³⁵ Article 37/1. § 1er de la Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

(Juge 3). Reste la complexité de savoir à qui les adresser (type d'infractions, type de profil...) et à quel moment du parcours :

« Pour ce type de personnes [les jeunes et mid-life drivers (sic.)], les cours [alcool] sont utiles, c'est pour les faire réfléchir à leurs actes. C'est moins facile qu'une amende, qu'ils paient comme ça, certains mêmes avec le sourire et s'en foutent. (...) Elles permettent d'avoir un déclic » (Juge 3).

« Le problème des formations c'est que en réalité, c'est parfois très difficile de doser ou de décider du moment où on l'applique. Donc la formation entre dans le cas du sursis probatoire ou d'une suspension probatoire. Donc dans le cadre du sursis, vous devez suivre la formation et, si vous ne la suivez pas, vous payez l'amende. Comme c'est une formation, le sursis doit être total mais quand la personne roule pour la 4e fois pour excès de vitesse alors qu'il a été condamné trois fois, on va donner la formation. Mais ça peut être mal perçu. On essaie d'objectiver la place de cette sanction. Est-ce à la première infraction ? Là, c'était peut-être la faute à pas de chance. Est-ce à la deuxième, à la troisième ? N'est-ce pas trop tard à la troisième ? » (Juge 2).

« Les mesures de réhabilitation, c'est utile en amont. Pas une fois qu'on est devant le juge. S'en sortir avec un sursis probatoire, c'est un peu simple » (Juge 6).

Au-delà de la première récidive, leurs rôles et finalités semblent s'amenuiser et elles n'apparaissent pas toujours comme adéquates. Il est à ce titre intéressant de souligner que certains magistrats ont mentionné avoir peu de connaissances ou de retours sur les effets effectifs des mesures alternatives, telles que les cours DI, et qu'ils leur étaient difficile de savoir à qui et quand adresser ces sanctions. De plus, ces mesures ne « fonctionneraient » qu'une seule fois. Si un délinquant a déjà pu bénéficier d'une telle mesure, il n'en bénéficiera plus à l'avenir.

- o Les peines d'emprisonnement : l'ultime étape des sanctions. C'est la mesure qui apparaît comme le dernier recours, celle que l'on adresse aux profils³⁶ multirécidivistes, les « irrécupérables », pour lesquels il n'y a plus aucune autre solution (mis à part, pour certains cas, la déchéance à vie, qui peut accompagner la peine d'emprisonnement). Généralement, la peine d'emprisonnement, outre sa finalité de mesure de sûreté, est utilisée comme électrochoc : éveiller les derniers soubresauts de conscience de l'infractionniste. Elle est également utilisée sous forme d'avertissement final dans le cas d'une probation : en cas de récidive dans le délai d'épreuve, la sentence tombera. Un juge (juge 5) nous a informé également le choix de peine d'emprisonnement pour certaines situations de récidive pour conduite sous influence. L'objectif étant de s'assurer que ces personnes ne puissent profiter d'un sursis lors d'une condamnation ultérieure, mais aussi de marquer les esprits. Mais la peine d'emprisonnement ne fait pas l'unanimité car la fonction de réhabilitation lui fait cruellement défaut et cette peine est rarement effective au vu de la situation carcérale en Belgique, ce qui crée un certain sentiment d'impunité de la part de l'infractionniste.

Le cas des récidivistes se révèle également problématique dans l'attribution de la peine. Le constat étant que tout ce qui a été entrepris précédemment en termes de sanction a été inefficace. Mais globalement, cette attribution se marque par une prise de position plus dure, notamment car une chance a déjà été donnée auparavant :

« Ça dépend quel récidiviste. Si vous avez un récidiviste qui en 2 ans et demi a été contrôlé parce que la première fois il a commis une infraction de vitesse, 94 au lieu de 50km/h, et que cette fois-ci c'est une infraction pour alcool, alors c'est autre chose. Je suis encore d'accord de jouer au jeu mais si quelqu'un revient pour la 5e fois parce qu'il a bu de l'alcool qui me dit qu'il regrette et qu'il a besoin du permis pour son travail ... euh en règle générale à ce moment-là je le prends plutôt mal. Je vais lui dire qu'il faut vraiment arrêter de me prendre pour une idiotie. » (Juge 1)

Il semble également opportun de souligner le rôle que revête l'audience dans l'attribution de la peine mais aussi ses effets. L'effet « miroir » que l'audience offre, du fait de sa mise en scène et par la confrontation qu'elle permet entre le juge et le prévenu, est un moment-clé pour les magistrats. Moment-clé pour identifier le profil du contrevenant et pour étayer les faits et leur contexte. Mais aussi un moment-clé pour faire passer un message au prévenu :

³⁶ Les peines d'emprisonnement sont également appliquées dans d'autres circonstances, telles que les accidents mortels.

« Donc voilà j'ai mon petit laïus ça n'est pas toujours le même ça va dépendre des circonstances. Mais j'attire leur attention en disant « Finalement, vous savez monsieur vous avez de la chance. - Mais comment ça finalement j'ai de la chance ? - ben oui monsieur, vous n'avez été pris qu'avec de l'alcool. Pour le même prix pour vous auriez pu tuer quelqu'un ! ». (Juge 2).

Un autre juge quant à lui souligné que les juges sont les « meilleurs thérapeutes du pays » (pour les usagers de la drogue) étant donné le rôle de confrontation qu'ils ont lors de l'audience.

Les limites du cadre législatif et freins aux choix de la sanction

Sans entrer dans le détail de discussions juridiques, qui sortiraient du cadre de cette étude, nous souhaiterions mentionner les différents obstacles rencontrés au sein du cadre législatif par les magistrats. Globalement, ces obstacles sont relatifs aux limites d'action ou aux mesures perçues comme non-adaptées mais imposées par le législateur.

« Vous êtes un mauvais conducteur, pas parce que vous ne connaissez pas les règles, mais parce que vous vous en fichez ! Donc pour ceux-là, on va [leur] apprendre à prendre conscience des dangers de la route. » (Juge 2).

Le premier constat porte sur les obligations imposées en cas de récidive qui alourdissent le processus décisionnel. Ces obligations lient le juge à un cadre strict qui peuvent en partie entraver le principe d'individualisation des peines. Bien que certaines modulations de ces obligations soient possibles grâce à l'application d'un sursis, il n'en reste pas moins que d'autres obligations ne peuvent être adaptées légalement. A titre d'exemple, les quatre examens imposés en cas de récidive, dans le cadre de l'art. 38 §6, pour la réintégration dans le droit de conduire ne semblent pas se justifier dans certaines situations. Leurs finalités et effectivités pour lutter contre la récidive sont ainsi discutées pour certains cas, et ce plus précisément, pour les infractions qui ne concernent pas la conduite sous influence. En effet, un certain nombre d'infractions est commis non pas par un manque de connaissance du code de la route mais plutôt parce que les règles ne sont pas respectées et que le danger que l'infraction représente pour les autres usagers de la route n'est pas perçu. Dans ces cas de figure, il conviendrait dès lors de plutôt travailler sur l'aspect de conscientisation et de réhabilitation³⁷ que sur l'aspect théorique du code de la route.

« Même s'ils n'y [en prison] vont que quelques jours, ça leur servira d'électrochoc et de prise de conscience » (Procureur 3)

« On veut pouvoir les mettre derrière les barreaux pour les retirer de la société et protéger la population, les enfants. (...) mais les peines de prison ne sont plus dissuasives car elles sont très peu appliquées » (Procureur 2).

« Quand une sanction ne réussit pas à dissuader, c'est qu'il faut changer d'approche et changer de sanction. Si quelqu'un reçoit 4 fois une amende, même de plus en plus élevée, ça ne sert à rien. Alors il faut essayer une peine plus lourde » (Juge 4).

« Je condamne d'une déchéance à vie ou d'une peine de prison quand on a déjà tout essayé avant, quand la prise de conscience, que ce soit par un module vitesse ou par une déchéance avec sursis ou par une peine de travail (...). Quand rien ne fonctionne, quand on a tout essayé, alors il ne nous reste plus aucun moyen à part la prison et une très longue déchéance. » (Juge 1).

La problématique des multirécidivistes (et dans une autre mesure, des infractions très graves impliquant des victimes ou des dégâts matériels) a également ouvert la réflexion sur la sévérité des sanctions actuellement disponibles. Certains magistrats ont souligné les faiblesses de l'arsenal législatif qui devrait permettre de sanctionner plus durement et de protéger la société efficacement en appliquant des mesures permettant de retirer de manière effective les contrevenants de la route. Après un certain nombre de condamnations, il devient impératif, selon eux, d'être strict et de ne plus laisser de place à l'impunité. Le constat de l'échec des sanctions antérieures est alors sans équivoque. Toute la difficulté est de choisir une peine efficace qui se traduit le plus souvent par une sanction privant de liberté : peine d'emprisonnement et/ou déchéance à très longue durée.

³⁷ A noter qu'un flou juridique persiste quant à la mise en œuvre du cinquième examen : « une formation spécifique déterminée par le Roi », pour laquelle aucun cadre légal n'a encore été déterminé.

Les sanctions adéquates selon les magistrats – Premières conclusions

La sélection d'une sanction adéquate amène la question de ce qu'est une sanction adéquate (ou qui se veut la plus adéquate possible). Celle-ci est déterminée sur base d'un ensemble de paramètres qui aiguilleront la décision. Parmi ces paramètres, ceux qui guident le principe de d'individualisation des peines occupent un rôle central. Ce principe est établi sur base d'une série de critères comprenant la gravité et les circonstances des faits, les antécédents et la situation personnelle du prévenu. Pour que ce principe d'individualisation soit effectif, il importe que tous les acteurs impliqués jouent leur rôle : de la police au juge, en passant par le prévenu/l'avocat.

Le comportement et l'attitude de l'infractionniste lors de l'audience entrent également en ligne de compte. La présence de l'infractionniste à l'audience apparaît comme le premier pas vers la prise de conscience. Si celui-ci ne vient pas ou ne se fait pas représenter, il est à l'unanimité admis que la sanction appliquée sera la plus sévère. Le principe est simple : s'il ne vient pas défendre son cas, ce n'est pas aux magistrats à chercher des informations complémentaires ou des faits atténuants. On s'en tient à ce qu'il y a dans le dossier et aux faits énumérés. On applique la loi et la règle. Ensuite, si certains juges ont fait part de leur 'immunité' face aux excuses des infractionnistes (« ça ne marche plus avec moi », Juges 3 et 4), certains ont néanmoins admis qu'il s'agissait pour eux d'un pas dans une bonne direction et que si cela ne permettait pas d'atténuer une décision, il y avait en tout cas une plus grande prise en considération des particularités personnelles du prévenu.

Entrent également en ligne de compte dans la détermination de la sanction adéquate, les finalités des sanctions. La sanction adéquate devant également remplir ses fonctions 'fondamentales' :

- Punir
- Dissuader la réitération
- Sensibiliser et réhabiliter
- Protéger la société
- Rappeler les règles

Pour l'ensemble des magistrats, une sanction doit accomplir ses différents rôles et c'est pour répondre à ces finalités qu'une sanction peut être choisie plutôt qu'une autre. Ces finalités ne sont pas exclusives, elles agissent de concert, à différents degrés. L'une des premières fonctions est de punir, c'est-à-dire de réprimer un acte délinquant. Les infractionnistes doivent sentir la sanction. Ensuite, elle doit dissuader la réitération. Dans le cas de la dissuasion, les sanctions éducatives ainsi que les sanctions 'confrontantes' (principalement les peines de travail) occupent une place particulière étant donné leurs finalités : sensibiliser et réhabiliter. Mais dans un certain nombre de cas, principalement pour les multirécidivistes, la dissuasion n'occupe plus la position centrale, elle est dépassée. Nous faisons alors face à la nécessité de protéger la société. Les mesures permettant de protéger la société sont les mesures relatives à la déchéance du permis de conduire et aux véhicules (telles que l'éthylotest anti-démarrage ou encore la confiscation du véhicule). Entrent également en jeu les peines d'emprisonnement qui sont la mesure la plus sévère. Et finalement, les sanctions permettent également de rappeler les règles. Nous rentrons là dans l'aspect normatif de la sanction : vivre en société implique respecter un ensemble de valeurs et de normes.

5.2.2 Les sanction adéquates – Perspectives de récidivistes

Adhésion aux règles

Deux contrevenants récidivistes ont participé à cette étude. Tous deux ont été pris pour excès de vitesse (le second pourrait même être décrit comme un multirécidiviste pour excès de vitesse). A travers la discussion menée avec eux, nous avons souhaité comprendre dans un premier temps le niveau d'adhésion aux règles et la perception que l'automobiliste se fait de sa conduite.

Nous étions face à deux profils ayant une certaine expérience de conduite et de la route, l'un par son travail (Joris est camionneur) et l'autre étant conducteur de longue date et ayant suivi 3 cours de conduite sur circuit. Tous deux se décrivent comme étant globalement de bons conducteurs, Joris se décrit comme prudent et

ayant une conduite fluide (« vlotte bestuurder ») aussi bien au volant de son camion que de sa voiture, Xavier fait référence à ce que l'on dit de sa conduite et de sa maîtrise.

La question portant sur le respect des règles avait pour objectif d'inviter à un moment de réflexion sur le code de la route et sa pratique, de découvrir dans quelle mesure le respect des règles est sujet à interprétation ou non. Pour Joris, les règles sont à respecter en toutes circonstances et en particulier dans le cadre du travail.

Pour Xavier, la prise de position est plus partagée et il nous a mentionné son anticonformisme : « les règles et les limites sont débilés et ça me poussent à ne pas les respecter. Moi j'aime quand les règles sont logiques ». Cet anticonformisme a ses limites, le code de la route devant être respecté dans les situations où il faut partager la route. Une sorte d'auto-discipline s'impose en fonction des contraintes extérieures. De plus, comme l'a décrit l'automobiliste, « ses » infractions au code de la route sont raisonnées. Il respectera les règles lorsqu'il n'est pas seul sur la route (et dans sa voiture), lorsqu'il est dans un endroit de passage ou à une heure de fréquentation (le ring à 8h du matin) ou encore là où il y a des radars. En dehors de ces situations, la vitesse restera son petit plaisir et les limitations de vitesse des règles incohérentes.

Les positions de Xavier concernant les règles sont relativement surprenantes : certaines apparaissent comme 'acceptables' (« je porte toujours ma ceinture, c'est une question de sécurité ») et d'autres comme 'inacceptables', des contraintes sans but que l'on impose aux usagers de la route. Ce sont en particulier pour les limitations de vitesse que cet automobiliste semble se fixer certaines limites personnelles en fonction de l'interprétation des circonstances ou de la situation. Il semble même s'affranchir presque totalement des limites dans certains cas : pourquoi respecter les 120km/h sur une autoroute vide et éclairée à 2h du matin alors que cela n'a aucun sens et que ce n'est pas risqué ? Nous sommes même face à certains moments face à un calcul de prise de risque en fonction des situations, qu'elles soient pour raisons météorologiques, mais aussi pour raisons administratives (conduire sous le coup d'une déchéance et redoubler d'attention).

Certaines limites sont également personnalisables comme celles concernant l'alcool : celles-ci dépendraient de certaines prédispositions « naturelles » et/ou de situations spécifiques. Si l'automobiliste ne conduit pas en ayant bu, reste également à définir ce qu'est boire. Il s'agirait d'une frontière que chacun peut tracer à sa meilleure convenance (« je sais que je peux conduire en ayant bu trois verres, maintenant ce n'est pas vrai pour tout le monde », Xavier).

Un autre élément également soulevé, en parallèle aux limites personnelles, est la notion de prise de risque et la *minimisation du danger* de l'infraction. Les attitudes qui sont inadéquates sur la route ne représentent pas le même niveau de risque. Les comportements en tant que tels, que soient les excès de vitesse, l'alcool au volant ou la conduite sans permis, ne représentent pas la même prise de risque. En particulier, selon l'automobiliste (Xavier), la vitesse n'est pas un comportement dangereux en soi. Ce sont les infrastructures (route peu éclairée, les limitations en fonction des tronçons...) et les éléments extérieurs (la pluie, les autres conducteurs qui ne se rabattent pas sur la droite...) qui posent un problème.

Finalement, en abordant la question du code de la route, nous avons également soulevé la question des logiques de contrôles. Une grande frustration apparaît lorsque l'automobiliste est flashé 'juste' à la sortie de l'agglomération ou encore sur la route menant à la bande de lancement d'autoroute. D'une certaine manière, la légitimité du contrôle et de la sanction qui en découle sont questionnés.

Les sanctions : phase d'apprentissage et conscientisation

Les deux profils avec lesquels nous nous sommes entretenus ont tous deux eu une confrontation avec un juge de police et avec les rouages de la justice. Au vu des retours très distincts de leur expérience respective, nous avons choisi d'aborder séparément leur expérience.

Lors de sa première citation à comparaître, le premier contrevenant (Joris, 36 ans) ne s'est pas présenté à l'audience et ne s'est pas non plus fait représenter par un avocat. La sanction reçue (amende, déchéance et examen théorique) fut perçue comme particulièrement sévère par rapport à l'infraction commise (pour rappel : un excès de vitesse) : « je pense qu'ils m'ont donné la plus forte sanction parce que je ne suis pas venu. C'est assez exagéré »

Au moment de la seconde comparution pour la seconde infraction, celui-ci s'est présenté au tribunal accompagné d'un avocat. Le choix d'être accompagné d'un avocat est expliqué par la première expérience : « Je n'ai pas été la première fois et je pense qu'ils m'ont plus durement puni parce que je n'étais pas là. Alors cette fois-ci je voulais y aller et avec quelqu'un qui parlerait pour moi. Moi seul, ça n'aurait pas été ».

Lors de l'audience avec le juge, le répondant a souligné le fait de s'être senti très inconfortable face au magistrat mais a approuvé les réprimandes du juge. Il a commis une faute et le reconnaît volontiers. Il est ressorti de l'audience en ayant pris une certaine mesure de ses actes mais aussi en ayant le sentiment d'avoir été entendu et d'avoir reçu une sanction moins sévère (comparée à la précédente). La sanction était adéquate par rapport aux faits.

Le plus marquant par rapport au vécu des sanctions (la déchéance, l'amende, les cours et les examens) est qu'elles ont joué sur plusieurs plans et ont été perçues différemment. L'amende l'a empêché de pouvoir utiliser son argent dans les choses qu'il aime et les examens lui ont également coûté une certaine somme d'argent.

La déchéance du droit de conduire l'a forcé à prendre congé (sans permis, il ne peut plus travailler) et à devoir dépendre des transports en communs (ce qui ne fut pas de son goût). Cela lui a retiré sa liberté de pouvoir se déplacer quand il voulait où il voulait. L'amende et les examens ont également été impactant au niveau de sa liberté puisqu'il ne pouvait plus faire ce qu'il voulait de son argent.

Les cours DI est la partie de la sanction qui apparaît comme ayant eu le plus d'effet en termes de comportement et de conscientisation. Le répondant a par lui-même souligné l'impact sur son comportement et le changement que cela a induit (« je ne bois plus lorsque je suis au volant ») et la prise de conscience qu'il a eu à la suite de la vision pendant le module DI des dégâts engendrés par l'alcool sur la route (grâce à des témoignages de victimes dans un film). Cet élément fut particulièrement marquant dans son processus et est ressorti lors de l'évocation de la sanction idéale : la confrontation aux victimes.

Le second répondant présente un profil qui semble plus récalcitrant. Les sanctions ont un effet plutôt limité, voire inexistant. Les amendes ne jouent pas de rôle dissuasif (elles sont intégrées dans une sorte de calcul de pertes et profits), les 4 examens qui ont dû être repassés n'ont pas eu d'effets positifs, mis à part l'examen théorique pour avoir une mise à jour des panneaux de signalisation. Il semblerait même que les compétences des examinateurs soient à revoir. Alors il reste la déchéance, celle qui l'a privé de sa liberté de mouvement. Celle-ci fut en partie respectée afin de ne pas prendre de risque inutile (calcul de prise de risque). Mais, quand il fallait se déplacer quelque part, il a pris le volant tout en faisant extrêmement attention pour éviter toute infraction et tout accident. En termes d'expérience avec la justice et les juges, celle-ci est globalement positive, malgré les sanctions car il a toujours pu s'exprimer, faire entendre sa voix et s'en sortir avec des sanctions relativement adéquates.

La sanction adéquate – Plus fort et plus confrontant ou plus utile et plus égalitaire

À la suite de l'échange, au partage de leur vécu et l'évocation des possibilités qui existent, autres que celles qu'ils connaissent, nous avons souhaité comprendre quelles seraient les sanctions idéales « pour eux » (pour leur expérience) et pourquoi.

Le premier répondant (Joris, 36 ans), qui a reconnu 'ses fautes', a de lui-même proposer une solution pour les deux types d'infractions commises :

- La vitesse : le meilleur moyen de lutter contre elle et de prévenir la récurrence, ce sont les amendes élevées (et même de plus en plus élevées)
- L'alcool : la confrontation aux victimes pour prendre conscience des dégâts de l'alcool, être confronté à la réalité.

Le second automobiliste (Xavier, 61 ans) a répondu dans un premier temps, en toute honnêteté, qu'il n'y en avait pas. Pour deux raisons fondamentales :

- on ne peut pas lui retirer son petit plaisir de faire de la vitesse, surtout avec une voiture qui s'y prête. De plus, les amendes qui découlent des flashes, font partie d'un calcul de coûts : « au total, sur l'année, ça doit représenter entre 100 et 200€/mois. Ben je le sais ».
- les limitations de vitesse n'ont pas de sens.

Deux opportunités sont ressorties :

- La notion d'utilité : plutôt que de donner de l'argent au contribuable, le fait de convertir cet argent en temps permettrait de faire quelque chose de constructif pour la société (non, pas pour lui). Que ce soit auprès d'une institution pour personnes portant un/des handicaps, d'un refuge pour animaux, ... ce qui importe c'est que la sanction soit constructive : « ce que j'ai commis n'est pas grave, pas dangereux, mais bon, aux yeux de la loi je dois être puni. Alors autant que ce soit utile à la société ».
- le répondant a également souligné l'importance de mettre en œuvre un système de sanction plus égalitaire et ce, à travers la mise en place des sanctions financières dont le montant serait basé sur le

revenu. Ce système permettrait de toucher de « la même manière », avec la même gradation et force, les infractionnistes. La sanction aurait les mêmes effets proportionnellement parlant pour tout un chacun.

Outre les rôles des sanctions et de la justice, les répondants ont également soulevé l'importance d'agir à un niveau global :

- Joris (36 ans) prône une plus grande cohérence du législateur : au même titre que la publicité pour les cigarettes sont interdites, la publicité pour l'alcool devrait tout autant l'être afin de ne pas pousser à la consommation. De plus, il soutient une tolérance zéro pour l'alcool au volant, pour tous les conducteurs.
- Xavier (61 ans) soutient le rôle éducatif dans l'usage de la route. L'éducation des conducteurs jouent un rôle primordial sur la route et cette éducation soit se faire le plus tôt possible, dès l'école, afin d'apprendre aux gens à se rabattre, à respect les zones de danger (travaux, écoles...).

5.3 Conclusions de la phase exploratoire

L'enquête de terrain menée auprès des magistrats et des récidivistes a mis en exergue une série de constats. Afin de maintenir une certaine cohérence avec les conclusions de la partie documentaire, nous avons également procédé à une présentation des conclusions sous forme de pistes de réponses aux trois questions de recherche, du point de vue des magistrats et des contrevenants.

5.3.1 Trois questions de recherche – Perspectives des magistrats

- 1) Quels sont les effets de sanctions spécifiques sur la récidive, avec une distinction selon l'efficacité, pour différents types d'infractions telles que l'alcool au volant et les excès de vitesse ?

Les entretiens avec les magistrats ont mis en lumière un obstacle majeur par rapport à la connaissance ou aux perceptions des effets des sanctions en termes de lutte contre la récidive. Cet obstacle se présente sous deux facettes. D'une part, il y a peu de connaissances et peu de retours du « terrain ». Que ce soit relatif, par exemple, au contenu des cours DI et à leurs méthodes, mais aussi quant à leurs effets sur les taux de récidive. D'autre part, il en est de même pour les peines de travail : quels sont les retours de la commission de probation, quels les effets sur les infractionnistes qui y ont pris part ?

En outre, comme développé précédemment, les mesures imposées par l'art. 38, §6, de la loi sur la sécurité routière pour les récidivistes en infraction de vitesse ou de conduite sous influence présentent des finalités floues. Et celles-ci ne semblent pas nécessairement perçues. Il se dégage alors une certaine complexité à pouvoir y adhérer et à pouvoir expliquer leur raison d'être pour l'infractionniste.

Au cours des échanges, il est également apparu que la vitesse et la conduite sous influence sont deux infractions qui nécessitent une approche totalement différente, tant par rapport à ce qui est attendu du prévenu que par rapport aux sanctions appliquées. La vitesse bénéficie d'une relative souplesse comparée à l'alcool au volant. Cela tiendrait à l'aspect plus *volontaire* de la conduite sous influence versus l'aspect peut-être plus *involontaire* de la vitesse (« ça peut arriver que l'on ne se rende pas compte que l'on a un peu trop appuyer sur le champignon », Procureur 1). Ce constat ne s'applique pas nécessairement aux gros excès de vitesse et aux excès de vitesse commis à proximité de zones sensibles (écoles, résidentielle...). C'est donc bien une souplesse relative. En outre, il a été souligné plusieurs fois que l'alcool sert également d'indicateur pour un problème plus profond : problème social, psychologique, familial, professionnel... et que cette infraction doit dès lors être abordée avec une plus grande précaution.

En termes de sanctions, la phase exploratoire a permis mettre en exergue que :

- Pour les infractions pour conduite sous influence, des sanctions permettant de travailler sur le fond du problème (la consommation d'alcool) sont plus souvent nécessaires et impactantes. A ce titre, les mesures éducatives ainsi que les peines de travail autonomes représentent plus de potentiel car elles permettent un ancrage plus profond dans la prise de conscience. Parallèlement, les magistrats ont souligné la nécessité de prendre en considération la problématique personnelle des infractionnistes et leur volonté de ne pas appliquer à l'aveugle des mesures qui seraient inadéquates (et inefficaces).

- Pour les infractions de vitesse, les pistes qui se dégagent sont relativement plus minces. Le cadre légal impose une série de mesures dont les effets sont mitigés. Les amendes, elles sont payées ; les examens, quelle est leur finalité ; la déchéance, ils ont toujours leur voiture... A nouveau, c'est un travail de sensibilisation en amont qui semble le plus opportun.
- 2) Existe-t-il des groupes de délinquants spécifiques pour lesquels d'autres types de mesures sont souhaitables ou nécessaires ?

Ce sont en particulier les profils les plus précarisés socio-économiquement et les profils multirécidivistes qui présentent les plus grands défis en termes de sélection des sanctions adéquates. Pour les premiers, il s'agit de trouver une sanction qui soit supportable et effective car les sanctions imposées entraîneront des conséquences au niveau familial, professionnel, social ... et elles peuvent aggraver une situation déjà complexe. Le magistrat aura dès lors pour mission de trouver un juste équilibre entre l'acte de sanctionner et de garder une certaine équité. Mais il veillera également à ne pas tomber dans le travers de l'impunité, surtout dans les cas de récidive :

« Celui qui a besoin de son permis, fait en sorte de le garder » (Procureur 1).

« Un récidiviste, c'est sa responsabilité, ce n'est pas ma responsabilité. C'est lui qui doit être confronté à sa famille. Mais une personne revient la 5e fois parce qu'il a piloté alors qu'il était sous un coup de déchéance de conduite, je vais sanctionner, qu'importe la portée sur la famille. » (Juge 1).

L'aspect social ou le rôle sociétal de la justice est fondamental dans l'application de peine efficace et humaine :

« Dans les cas de grande misère, il faut également permettre aux personnes de trouver de l'aide, par exemple administrative. Alors on les invite à prendre contact avec le CAW pour qu'ils puissent y trouver un soutien » (Juge 4).

« Une peine efficace, c'est quand il a compris qu'il doit arrêter de faire le *con* (sic.), de foutre sa famille en l'air, sa vie professionnelle en l'air. Il faut prendre conscience des dégâts que génèrent une infraction et sa sanction, dégâts sociaux et familiaux » (Juge 6).

« C'est un cercle vicieux. Ils sont dans la misère et une sanction peut les pousser encore plus dans la misère. (...) mais avec l'expérience, on est moins émotionnel. On reste plus aligné avec les règles et sanctions. Et parfois, certains ont besoin d'une punition sévère. » (Juge 3).

Pour les profils précaires (socialement, économiquement, ...), les aspects éducatifs des sanctions sont également apparus comme étant des opportunités pour lutter contre le cercle vicieux de la récidive. Ces éléments éducatifs ne se limiteraient pas seulement aux aptitudes à la conduite et/ou des connaissances des législations, mais pourrait revêtir des aspects de « réintégration » à travers l'apprentissage d'un métier, de compétences, l'ouverture vers des perspectives d'avenir permettant un ancrage social. A ce titre, les peines autonomes de travail présentent certains avantages car elles offrent des possibilités d'entamer un processus de remise en question (par la confrontation), de participer à la collectivité, de s'enrichir d'une expérience, de rencontrer de nouvelles personnes, de découvrir de nouveaux métiers, ... Ce rôle est actuellement plus idéalisé que réel mais néanmoins des pistes de réflexion sont possibles. En outre, comme le soulignait Tait (2001) dans son analyse sur l'efficacité des sanctions : « Sanctions make a relatively small impact on re-offending compared to finding a job or settling down. ». Dès lors, en veillant à l'attribution d'une sanction participant à une forme de réintégration, les différents acteurs impliqués dans le processus d'attribution des peines auraient la possibilité de mettre en œuvre les jalons pour sortir d'un cercle vicieux.

Concernant les seconds, les multirécidivistes, la complexité de leurs cas tient à certaines limites du cadre légal et des outils existants actuellement. Les peines d'emprisonnement ont souvent été citées comme la dernière solution, quand tout le reste n'a pas fonctionné. La prison servirait alors d'électrochoc. Mais alors, les peines doivent être effectives, appliquées et encadrées car l'électrochoc n'est pas assuré par définition. C'est à nouveau l'aspect formatif et informatif qui est ressorti comme permettant une approche différente et à long terme :

« Objectivement, je pense qu'il faut éviter l'escalade à la sanction. Ça ne fonctionne pas. C'est démontré. Ce qui fonctionnerait à mon sens, c'est la rééducation. Pas la rééducation au sens de la Corée du Nord, ni par des camps. Mais je pense que la formation et même l'information et la formation. C'est là, en amont, que se situe le travail à faire. » (Juge 2).

« La prison est vraiment une solution de nécessité. Je ne pense pas que la prison améliore une personne mais elle peut jouer un rôle de protection de la société. Et avec les multirécidivistes, il arrive un moment où il faut les mettre hors-circuit, quelques temps, pour protéger la société. » (Juge 4).

- 3) Quelles mesures spécifiques conviennent pour prévenir la récidive lors de la conduite sans permis de conduire ?

Le constat ne laisse pas de place au doute : celui-ci qui veut conduire, conduira, avec ou sans permis. La récidive en dépit d'une déchéance est particulièrement complexe à appréhender car elle souligne deux limites. D'une part, celles des finalités de la mesure qui n'ont pas été comprises ou intégrées. D'autre part, que la mesure a un rayon d'action restreint. Elle est en effet fortement fondée sur le bon-vouloir de l'infractionniste. Certes, il remet son permis à la police pour la durée de la déchéance, mais cela ne l'empêche physiquement pas de conduire. Il serait alors opportun d'agir différemment, de manière plus répressive et/ou plus globale.

Parmi les défis soulevés, les mesures relatives au véhicule, telles que l'immobilisation ou la confiscation de véhicule, ouvriraient des potentielles pistes d'optimisation des sanctions. Ces mesures relatives au véhicule pourraient même être étendues aux propriétaires de véhicule qui « prêtent » leur véhicule à une personne sous dépit d'une déchéance. Il s'agirait alors de se calquer sur le même principe que tout véhicule doit être en ordre de papier (assurance, certificat de conformité...). Dans le cas présent, le principe serait « tout propriétaire d'un véhicule doit s'assurer que les éventuels conducteurs de son véhicule sont en possession d'un permis de conduire valable et valide ».

5.3.2 Quelques opportunités au sein du cadre légal

En conclusion aux entretiens, il était demandé aux magistrats quelle serait la procédure idéale à mettre en œuvre pour appliquer une sanction adéquate aux récidivistes. Si l'aspect répressif et effectif du cadre légal à disposition a été soulevé à plusieurs reprises, ce sont également les aspects éducatifs des sanctions, mais aussi de la société au sens large, qui ont été mis en évidence.

D'une part, l'aspect éducatif doit se retrouver à travers les finalités des sanctions. C'est à ce titre que les mesures alternatives telles que les cours DI et les peines de travail autonome sont particulièrement pertinentes. Les premières permettent de (re)prendre conscience de ses actes vis-à-vis d'autrui et de (re)trouver sa place sur les routes. Les secondes peuvent ouvrir des perspectives professionnelles et personnelles (par les rencontres, les échanges...), et permettent un temps d'introspection par les heures qui devront y être allouées (« il ne s'agit pas simplement de faire un virement, et puis voilà »). Mais une question récurrente reste, à qui et quand faut-il adresser des mesures ?

En outre, la réflexion sur les possibilités de sanctions adéquates révèle l'importance des retours et des échanges avec le terrain. Au cours des entretiens, il est apparu que l'une des faiblesses dans l'application des sanctions adéquates relevait d'une connaissance limitée de l'application des sanctions sur le terrain et des effets auprès des infractionnistes. Des échanges optimisés de l'un vers l'autre, et vice versa, constitueraient une opportunité non-négligeable à la sélection de mesures adéquates, tant au niveau de l'infractionniste mais également des paramètres de mises en œuvre.

Troisièmement, concernant les outils répressifs, l'arsenal actuel présente certaines limites mais aussi certaines opportunités en fonction du point de vue pris. En découvrant ces limites et opportunités, ce sont d'autres mesures qui ont été mises sur la table. Celles-ci peuvent être relatives au véhicule : immobilisation, confiscation, éthylotest anti-démarrage ou encore lecteur de permis intégré pour pouvoir démarrer la voiture. Au sujet du permis, le système de points révélerait certains avantages tels que ceux de rendre plus perceptibles les risques encourus en cas d'infractions, du fait du décompte ou du cumul. Celui-ci ne devant pas prémunir d'une sanction effective en plus d'une perte de points. D'autres sont plutôt relatives aux facettes émotionnelles qu'elles pourraient revêtir afin de toucher d'autres cordes de la personne. Dans cet ordre d'idées, les peines de travail plus confrontantes et/ou plus ad hoc au profil seraient opportunes. Et finalement, c'est le rôle pédagogique des sanctions qui pourrait être approfondi, que ce soit à travers la mise en œuvre de mesures alternatives plus englobantes ou par exemple, de peine de prison intégrant un parcours de réintégration.

Pour finir, l'identification des profils à risques constitue une étape indispensable dans l'attribution d'une sanction adéquate. Il est dès lors opportun de se questionner sur un éventuel « diagnostic » préliminaires à l'attribution de la peine pour certains profils « à risques », que ce soient en termes de parcours criminels, de profils socio-économiques ou encore des troubles psycho-médicaux. Ce screening pourrait porter tantôt sur

certains domaines de vie des contrevenants, par exemple, à travers une courte enquête sociale portant sur la situation familiale et/ou la situation professionnelle, et les éventuels impacts d'une sanction sur cette situation ; tantôt consister en un examen déterminant les aptitudes à la conduite ou les éventuelles troubles médicaux/psychologiques. Ce diagnostic préliminaire permettrait dès lors d'orienter de manière plus adéquate vers certaines formes de sanction.

5.3.3 Les parcours des récidivistes

Quant aux parcours et vécus des récidivistes ayant participé à l'étude, sur base des 2 entretiens menés, aucune conclusion ne peut être tirée. Toutefois, il est pertinent de noter que le premier contrevenant a mis en évidence le rôle du cours de sensibilisation dans sa prise de conscience des dangers de la conduite sous influence tandis que le second, multirécidiviste pour excès de vitesse, a notifié la pertinence des mesures confrontantes et des mesures à portée sociétale comme de plus grande opportunité de prise de conscience.

6 Conclusions et recommandations

6.1 Conclusions

A travers l'arsenal de sanctions possibles, les pénalités imposées aux contrevenants routiers se veulent être une réponse adéquate à la personne, à son délit et à sa situation personnelle. Outre leurs rôles de représailles et de normalisation, les sanctions sont également un pari sur l'avenir par le biais de leur rôle dissuasif. Or force est de constater que certains contrevenants sont des irréductibles et démontrent les limites de la fonction dissuasive des sanctions. Alors, comment faire pour adresser à ces profils une sanction adéquate ?

Au départ de cette étude, un constat : nous avons assez peu de connaissances sur l'efficacité des sanctions en fonction du profil ou des caractéristiques des contrevenants. Les objectifs de cette étude ont donc été, dans la première partie, de dresser un état des lieux des évaluations des mesures adressées aux récidivistes à travers une revue de la littérature scientifique et la documentation grise (internationale). La seconde partie avait quant à elle pour mission de procéder à une exploration des perspectives des magistrats et des contrevenants récidivistes face au processus d'attribution des peines et à ses obstacles pour déterminer les sanctions adéquates.

Sur base de l'état des lieux, il peut être conclu qu'il n'y a pas encore de preuve solide que les programmes de confrontation et les tribunaux spécialisés pour la conduite sous influence ont un effet sur la récurrence des délinquants de la route, cela pouvant s'expliquer par le peu d'évaluations disponibles de ces deux types de mesures. Concernant les éthylotests anti-démarrages, les preuves sont mitigées : un effet est souvent constaté pendant l'installation, mais pas toujours après le retrait, et s'il est constaté, cet effet est souvent pour une durée limitée. L'effet de la sensibilisation et de « l'éducation à distance », comme les lettres d'avertissement, est quant à lui faible, mais compte tenu des coûts limités et de la grande portée, ce type de mesure reste néanmoins intéressant. L'effet des amendes (accruës) est également faible, mais là aussi, le rapport coûts/avantages reste positif.

Si l'on repart des questions de recherche, la première question concernait les effets des peines spécifiques sur la récurrence, en distinguant les types d'infractions :

- Pour les *infractions routières en général* : la déchéance du droit de conduire est apparue comme la mesure la plus efficace pour réduire la récurrence
- Pour les *infractions pour conduite sous influence* :
 - Rien ne prouve l'effet de la déchéance du droit de conduire, mais il existe des preuves allant dans un sens positif pour la combinaison avec d'autres mesures, telles qu'un cours de réhabilitation ou un programme de supervision intensive.
 - Les programmes de surveillance intensive se sont révélés particulièrement efficaces pour réduire la récurrence par rapport aux peines de prison, mais pas par rapport à un cours de réhabilitation.
 - Les programmes éducatifs ou les programmes de réhabilitation présentent des perspectives positives en termes de lutte contre la récurrence s'ils comportent à la fois des composants thérapeutiques et des composants informatifs. En Belgique, les cours de DI « alcool » ont par ailleurs montré une efficacité de lutte contre la récurrence remarquable avec une baisse de 41% du risque de récurrence pour les contrevenants ayant suivi les cours.
- Concernant *la vitesse*, certains indices semblent indiquer une possible efficacité, tel que présenté le programme DA en Australie (voir Wundersitz et Hutchinson, 2006). Toutefois, au niveau international, les preuves d'effet de ces mesures pour les excès de vitesse sont mitigées et restent à être prouvées, notamment statistiquement. L'une des difficultés étant que cette infraction regroupe une grande diversité de profils.

La deuxième question de recherche visait à identifier les groupes de délinquants pour lesquels, compte tenu de leur contexte (socio-économique, parcours criminel...), d'autres types de mesures sont souhaitables ou nécessaires. L'étude documentaire a montré que la récurrence était plus fréquente chez les hommes, les jeunes, les personnes ayant déjà commis des infractions et celles ayant commis leur première infraction à un jeune âge. Dans le contexte belge, outre les condamnations antérieures de roulage, le profil socio-économique est également ressorti comme un critère clé dans les effets de récurrence : les conducteurs masculins, belge, ouvriers ou sans profession, âgés en moyenne de 39 ans, ont plus de risque de récidiver sur la route. En termes de sanctions, le nombre limité d'études existantes suggère que les hommes sont relativement insensibles à une

approche conflictuelle ou effrayante. Les contrevenants récidivistes, en revanche, semblent relativement peu réceptifs à une simple augmentation des mesures telles que les amendes et les déchéances du droit de conduire mais sont plus réceptifs à une combinaison de différentes mesures, telles qu'un programme de réhabilitation avec une thérapie cognitivocomportementale ou un programme de supervision intensive dans lequel plusieurs mesures sont combinées, comme la supervision, la probation, la thérapie, la déchéance du droit de conduire ou la vente forcée de voitures.

La troisième question de recherche concernait les mesures spécifiques visant à prévenir la récidive en matière de conduite sans permis. Bien que cette revue de la littérature n'ait pas permis de trouver des études évaluant spécifiquement la récidive pour ce type d'infraction, la conduite sans permis, comme pour les délinquants récidivistes, nécessite probablement une combinaison de mesures. Le contexte démographique et juridique des délinquants peut être pris en compte pour aider à déterminer les mesures les plus appropriées pour eux (conduite sous influence, vitesse, ...).

Enfin, un certain nombre de remarques concernant l'interprétation des résultats mentionnés et la portée des conclusions doit être fait. Tout d'abord, il s'est avéré difficile de comparer l'effet sur la récidive de différents types d'infractions. Cela peut s'avérer déjà difficile pour un même type de comportement (comme la conduite en état d'ivresse et le taux d'alcoolémie), les résultats pouvant être complètement différents. La récidive n'est pas non plus toujours opérationnalisée de la même manière. Parfois, il s'agit de la récidive pour le même type d'infraction que celui pour lequel on a été initialement puni (par exemple : pour « CSI » après « CSI ») parfois il s'agit d'un autre type d'infraction ou d'infractions différentes (par exemple : pour « CSI » après « CSI, vitesse, ou encore infraction non liée à la circulation »). En outre, il ne faut pas perdre de vue que la plupart des évaluations de la récidive se basent sur des chiffres officiels, émanant par exemple des infractions constatées par la police, la partie visible de l'iceberg. Cela rend les comparaisons difficiles et il faut en tenir compte lors de l'interprétation des résultats et des conclusions. Et finalement, l'effet ultime d'une mesure dépend également de toutes sortes de détails de mise en œuvre, tels que le nombre de réunions, la motivation d'un animateur, la composition d'un groupe, la durée d'une mesure et le contenu de la formation. La plupart des évaluations des mesures discutées ici concernaient une forme particulière de mise en œuvre, qui aurait pu facilement donner des résultats différents selon d'autres modalités de mise en œuvre. Cette étude documentaire fournit donc principalement un aperçu des types généraux de mesures et des directions générales des effets. Les effets absolus mentionnés, par exemple sur la récidive, ne sont qu'indicatifs.

Deuxièmement, il faut tenir compte d'un éventuel biais de sélection. Bien que cette étude documentaire ne comprenne que des études dans lesquelles un groupe de contrôle était inclus, il convient de noter que, dans la plupart des cas, le groupe de contrôle et le groupe expérimental différaient probablement à plus d'égards que la seule condition expérimentale. Dans de nombreux cas, il existe une possibilité importante de biais de sélection, car plusieurs groupes de contrôle étaient composés de personnes qui avaient choisi de ne pas participer à l'intervention, ou qui n'avaient pas eu le choix (par exemple, parce que les mesures de condamnation telles que l'interdiction temporaire de conduire par rapport à la suspension permanente sont discrétionnaires et susceptibles de dire quelque chose sur le délinquant ou la délinquance), ou qu'il y avait une admission sélective à un cours.

Troisièmement, il est important de considérer que de nombreuses évaluations portent sur les délinquants participants qui suivent ou terminent entièrement une intervention ou des mesures. Bien que les abandons ne soient pas systématiquement évalués, on sait qu'ils se produisent. En outre, il est prouvé que les délinquants qui terminent un cours présentent des taux de récidive plus faibles que ceux qui ne le font pas (Robertson et al., 2016). Il est possible que cela entraîne une surestimation de la portée et de l'effet réels d'une sanction ou d'une mesure.

L'étude qualitative et exploratoire menée en seconde partie de cette recherche a quant à elle mis en évidence certaines limites des mécanismes décisionnels de la sanction du point de vue des magistrats. D'une part, le processus décisionnel se base sur les preuves mises à la disposition des magistrats. C'est à partir de ces preuves et de l'audition du prévenu (ou de son avocat) que le juge appliquera une sanction qui se veut la plus individualisée et proportionnelle, et par extension, adéquate. Pour ce faire, le magistrat dépend en grande partie du travail effectué en amont tant par la police que par le ministère public et ensuite, de l'instruction de l'audience. Cette étape d'identification et de contextualisation constitue un « moment-clé » pour déterminer les profils à risques (de la part du ministère public et du tribunal) ou pour apporter au dossier les éléments qui permettront d'inciter au choix d'une sanction adéquate à sa situation.

D'autre part, le processus décisionnel est également fondé sur les observations faites des magistrats et leurs expériences des effets des sanctions. Ces expériences se basent en partie sur les retours éventuels donnés

par les différents acteurs concernés tels que les maisons de justice, la commission de probation, les contrevenants et les avocats, ... Une autre source de prise de connaissance des effets des sanctions pouvant être les études d'évaluation des mesures et sanctions, à condition que celles-ci soient partagées avec les acteurs du processus décisionnel des sanctions.

La revue documentaire a également mis en évidence que la sévérité des sanctions ne se révèlent pas être la panacée au phénomène de récidive. Dans cette notion de sévérité va intervenir la nature de la sanction avec, d'une part, la « souffrance » que la sanction va causer au délinquant et, d'autre part, la perception de cette sanction, c'est-à-dire à la nature subjective de la sanction (Flebus, 2019 ; cité dans Nieuwkamp & Silverans, non publié). Les caractéristiques personnelles des contrevenants et la gravité de l'infraction ne sont pas sans effet sur le vécu de la sanction appliquée et sa sévérité perçue et vécue. Deux conducteurs condamnés à payer une amende en souffriront tous les deux mais la perception de la sanction sera différente si l'un des contrevenants émerge du CPAS et l'autre gagne un salaire confortable. De même, une déchéance du permis de conduire ne sera pas perçue et vécue de la même manière pour un conducteur professionnel qui a besoin au quotidien de son permis que pour une personne qui travaille de chez elle et ne se déplace que sporadiquement.

Parallèlement, à sévérité comparable, la revue documentaire et scientifique a mis en évidence que les amendes plus lourdes ont un effet très mitigé pour lutter contre la récidive, et si en plus elles sont combinées à une déchéance plus longue, elles auraient même un effet inverse. De même, une déchéance du permis de conduire appliquée sur une courte durée peut s'avérer plus efficace qu'une longue déchéance. Quant aux magistrats, les mesures qui sont présentées comme étant le dernier recours, les plus sévères, de par leur fonction de privation de liberté, elles s'avèrent, toutefois, être d'une sévérité limitée : les peines de prison sont rarement effectives et la déchéance n'empêche pas le contrevenant de prendre (physiquement) sa voiture.

6.2 Recommandations

6.2.1 L'arsenal belge

L'arsenal législatif offre actuellement un large nombre de possibilités de sanctions à adresser aux infractionnistes et certaines ont déjà fait leurs preuves en matière de lutte contre la récidive (voir par exemple, Nieuwkamp et Boudry, 2020). Les évaluations internationales ouvrent quant à elles la réflexion sur les possibilités de mettre en œuvre de nouvelles mesures ou d'adapter des mesures existantes.

Parmi les adaptations possibles pour les mesures déjà existantes dans le cas de la conduite sous influence de l'alcool, épinglons que les approches qui s'avèrent être les plus efficaces combinent des composants thérapeutiques, éducatifs et informatifs. Les mesures de Driver Improvement, idéalement combinée avec une déchéance du permis de conduire et en faisant une distinction entre les primo-délinquants et les délinquants récidivistes, se révèlent être une réponse adéquate à la récidive pour alcoolémie (pour plus de détails, voir Nieuwkamp & Boudry, 2020 ; Niringiyimana & Brion, 2018 ; Sloomans et al., 2017). Dans les cas de récidive et/ou pour les grands consommateurs d'alcool, les éthylotests anti-démarrages accompagné d'un programme de réhabilitation ou médico-psychologique ou de sensibilisation, conditions essentielles à l'efficacité de cette mesure, se révéleraient être parmi les mesures les plus pertinentes à adresser (voir à ce sujet Assailly & Cestac, 2014, Nieuwkamp et al., 2017). Quant à la déchéance du permis, son efficacité se concrétiserait davantage si elle est accompagnée d'un programme de réhabilitation ou de supervision.

Pour la vitesse, les amendes plus élevées montrent des preuves mitigées de bénéfiques pour lutter contre la récidive mais présentent un avantage financier non-négligeable. Et malheureusement, encore peu d'évaluations se sont penchées sur ce comportement spécifique. Toutefois, les premiers indices semblent indiqués qu'à nouveau, les programmes de réhabilitation, avec composantes éducatives et thérapeutiques, présentent des bénéfiques pour lutter contre la récidive. Quant à la conduite sous le coup d'une déchéance, l'hétérogénéité de ce groupe de contrevenants demande l'application de mesures multi-dimensionnelles proposant à la fois des composants thérapeutiques, informatifs, éducatifs et combinées, notamment, à l'application de mesures sur le véhicule (vente forcée, confiscation, éthylotest anti-démarrage ...). Il apparaît également pertinent de souligner que l'efficacité des mesures de déchéance du permis de conduire sont également tributaires du risque subjectif et objectif d'être pris. En associant la déchéance du droit de conduire

à d'autres mesures, notamment la surveillance, cette mesure peut toutefois influencer le risque de conduite sans permis.

En termes de profils particuliers, et sur base d'une littérature encore fort limitée, il s'avère que la combinaison de mesures sera probablement nécessaire pour influencer les multirécidivistes. Ces derniers étant relativement insensibles au simple alourdissement de mesures comme les amendes (Hoekstra et al., 2017 ; Watson et al., 2015) et aux déchéances du permis de conduire (Moffatt et Poynton, 2007). Ces mesures seraient composées de thérapies cognitivocomportementales ou de programmes de supervision intensives (ISP) combinées à la vente forcée du véhicule et de la déchéance du permis de conduire.

6.2.2 Des évaluations plus systématiques des mesures appliquées aux contrevenants

« La sanction ne devrait prendre son sens et présenter un intérêt pour la recherche que si elle est inscrite dans l'enchaînement dramatique dont elle est le dernier acte. » (Renouard, 2012).

Le deuxième volet de recommandations concerne le travail scientifique et la nécessité d'évaluer les mesures appliquées aux contrevenants de la route dans le cadre de la stratégie de la politique criminelle de la sécurité routière. Cette nécessité est fondamentale afin de déterminer si les mesures atteignent leurs objectifs (lutter contre la récidive et améliorer la sécurité routière), si elles sont adaptées (au public ciblé, à l'objectif ciblé ...), et si elles sont efficaces (notamment en termes d'investissements financiers). Dans le cas des mesures éducatives, des mesures de réhabilitation et des peines autonomes de travail, les évaluations permettront aussi de déterminer si ces mesures sont de qualité en termes de contenu, de méthodologies, de profil des formateurs/accompagnateurs...

Par ailleurs, compte tenu de leur complexité inhérente, ces évaluations devront répondre aux exigences techniques de conception d'études et aux plus hauts standards méthodologiques afin d'assurer la fiabilité des résultats et de servir dans la mise en œuvre d'une stratégie politique basée sur les preuves. Une conception d'étude faible étant plus susceptible de montrer les effets bénéfiques d'une intervention, il convient dès lors d'y porter une attention toute particulière : « Qu'il s'agisse de la planification, de la collecte des données (incluant à la fois les infractions et les collisions), de l'utilisation d'un groupe de contrôle, de la réalisation des mesures auprès de ceux qui ont effectivement participé à la mesure, ou de la prise en compte de la variable « fautif » et « non fautif » dans les accidents commis après l'intervention. Ce sont autant de critères pour déterminer la bonne conception d'une étude d'évaluation » (af Wåhlberg, Barraclough et Freeman, 2016 ; Rongen, Robroek, van Lenthe et Burdorf, 2013 cités par Kluppels et al., 2021).

Lors de ces évaluations, il serait également pertinent d'intégrer les différents acteurs du système de la circulation routière et qui participent à la mise en œuvre des interventions : les contrevenants (les premiers concernés par les interventions), les magistrats, la police, les assistants de justice en charge des enquêtes sociales ... L'implication de ces différents intervenants de la justice dans les évaluations permettra de mettre en exergue leurs perspectives et leurs interprétations des sanctions, des mécanismes d'application des sanctions, ainsi que leurs connaissances des effets des sanctions (en termes de rééducation, de réintégration, de changement de comportement) et la prise en considération de ces effets dans le choix des sanctions. Leurs perspectives constitueront l'opportunité de déterminer pourquoi, à leurs yeux, certaines sanctions sont plus adéquates que d'autres, certains profils sont plus délicats à appréhender que d'autres, certains freins s'immiscent dans le processus d'attribution des sanctions...

Les contrevenants routiers, les principaux acteurs du succès ou non des sanctions, et leurs vécus doivent également faire partie intégrante de l'évaluation de « l'épilogue » du constat de l'infraction (Renouard, 2000) et des ses effets. Concernant ces acteurs du processus de sanction, différents aspects entreront en jeu, tant au niveau de leurs vécus du processus de sanction que de la sanction en elle-même ou encore de la représentation qu'ils se font de leurs comportements délictueux, du bien-fondé qu'ils donnent aux règles, à leur respect et aux contrôles de police.

En outre, tel que souligné par Tait (2001), se pencher sur les effets attribuables au style des magistrats constitue une autre opportunité d'analyse : Est-ce que les magistrats qui assurent une procédure équitable ou paraissant plus équitable, en étant à l'écoute des défendeurs et prévenus par exemple, exerceraient une influence sur la récidive ultérieure du prévenu ? Est-ce que la configuration d'une audience devant le tribunal

de police favorise une proximité et une relation particulière du justiciable à la justice et de la manière dont la justice est rendue ? En d'autres mots, la perception du processus de sanction serait-elle l'un des facteurs permettant d'expliquer la différence observée en cas de récidive, plutôt que la sanction elle-même :

« This is entirely hypothetical at this stage; but it does identify the problem of correctly specifying the nature of the 'intervention' in the experiment: was it the sanction itself or the process which led to it? » (Tait, 2001 :30).

Et finalement, à l'instar de Bieleman et al. (2004), la détermination d'une typologie des profils infractionnistes-récidivistes sur base de leurs vécus et interactions avec le parcours de sanction pourrait être établie permettant ainsi d'appréhender la complexité des comportements et des attentes particulières de ces profils vis-à-vis des sanctions. Une telle démarche ouvrirait l'opportunité de pouvoir ajuster les comportements et attitudes de chacun, de veiller à une plus grande prise en compte de ces profils dans les mécanismes de contrôle, de poursuite et de sanction.

En complément à cette première étude sur les sanctions adéquates à adresser aux récidivistes, d'autres analyses complémentaires se profilent, permettant d'évaluer le phénomène de récidive et le processus de sanction selon une approche multidimensionnelle. Ces analyses porteraient sur une mise en perspective des vécus et des représentations des infractionnistes du parcours de sanction, et de sa finalité ; l'évaluation des attitudes et comportements des magistrats (et différents acteurs du processus de sanction) dans le risque de récidive ; l'identification des défis et opportunités au sein du processus de sanction sur base du vécu des magistrats et réimmersion de cas (fictifs ou réels) ; ou encore l'évaluation de l'efficacité des mesures existantes en Belgique, tant en termes de risque de récidive (« comment sont-elles efficaces ? ») qu'en termes de contenu (« pourquoi sont-elles efficaces ? »)...

6.2.3 Optimisation du processus d'attribution des peines

Le troisième volet de recommandations porte sur les opportunités d'optimisation du processus d'attribution des peines. Outre la nécessité d'identifier le plus rapidement possible les profils à risques, l'imposition d'une sanction adéquate nécessite de tenir compte de la nature des faits, des antécédents judiciaires et du profil des contrevenants. Concernant l'identification des récidivistes et leur suivi, la base de données MaCH est un outil indispensable pour les parquets et son accessibilité, notamment par les forces de police, est l'une des conditions sine qua non pour que ce suivi soit optimal. Elle fournit à la fois le casier judiciaire central, les condamnations prononcées par les juges de police (dont les déchéances des permis de conduire) et les perceptions immédiates reçues par un contrevenant. Elle permet donc de dresser une partie du profil de l'infractionniste en indiquant son « historique pénal ».

Le processus d'attribution des peines repose également sur le principe d'individualisation et de proportionnalité. Ce sont tout autant la nature des faits que les caractéristiques personnelles du contrevenant qui entreront en jeu. Dès lors, la description des faits et le bulletin de renseignements se doivent d'être repris dans le dossier à disposition des magistrats et certaines améliorations de la constitution du dossier ont été identifiées afin dresser le « tableau » le plus complet du profil du contrevenant et du « risque » qu'il pourrait représenter sur la route. Parmi celles-ci, notons le rôle de la police au moment l'établissement des procès-verbaux et de la contextualisation des faits (et de toute information complémentaire au sujet des différents protagonistes au moment des faits), ensuite, l'intégration de l'historique des PI au dossier (soulevant alors question de l'extinction de l'action publique par le paiement de la PI) et une meilleure accessibilité aux jugements passés en force de chose jugée, entre arrondissements.

Quant aux caractéristiques du contrevenant, et en particulier dans le cas de conduite sous influence et/ou de condamnations multiples, la mise en œuvre d'un diagnostic préalable à la comparution devant le tribunal permettrait de gagner en efficacité dans le processus de sanction et de rapidement appliquer des mesures de sûreté et de réintégration (voire de réinsertion). Ce diagnostic porterait sur différents paramètres de la vie du contrevenant et viserait à déterminer l'existence d'éventuels troubles physiques et/ou psychiques et/ou sociaux. L'objectif à terme étant de pouvoir lui adresser une sanction adéquate à sa situation et son « profil ». Concrètement, ce diagnostic pourrait être effectué à la demande du parquet ou du tribunal et serait constitué :

- soit d'une procédure formalisée de screening pour tous les dossiers de CSI arrivant devant le juge ;
- soit d'un diagnostic mis en œuvre à la demande du parquet ou du tribunal en cas de profils à haut risque (« condamnations multiples ») quant à la santé psychique ou physique du contrevenant, et qui consisterait en un examen médical, psychologique ou psycho-médical permettant de déterminer d'éventuels troubles ;

- soit encore, d'une enquête sociale, telles que mises en œuvre par les maisons de justice, évaluant la situation du contrevenant et les éventuels effets des mesures sur cette situation (professionnelle, familiale, personnelle...).

Sur base des résultats de ce diagnostic, il sera alors possible d'orienter le contrevenant vers une chambre spécifique (comme par exemple la « drugbehandelingskamer »³⁸ à Gand) ; de prononcer une peine assortie de mesures thérapeutiques et de réinsertion ; de prononcer une peine de travail autonome avec objectif de formation à un emploi ; de révoquer le permis de conduire pour une période indéterminée pour incapacité physique/psychique avec accompagnement thérapeutique/social ; etc.

³⁸ Pour plus d'informations : https://www.om-mp.be/om_mp/files/en-savoir-plus/brochures/NL/5a_de%20drugsbehandelingskamer.pdf

Références

- Adriaensen, M., Kluppels, L., et Goldenbeld, C. (2015). Dossier thematique securite routiere no. 3 - Mise en Application du Code de la Route. Bruxelles, Belgique : BIVV-IBSR, Centre de Connaissance de Sécurité Routière.
- af Wåhlberg, A. E. (2011). Re-education of young driving offenders: Effects on recorded offences and self-reported collisions. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(4), 291-299. doi:<https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.02.002>
- Akers, R. L., Krohn, M. D., Lanza-Kaduce, L., et Radosevich, M. (1995). Social learning and deviant behavior: A specific test of a general theory. In *Contemporary Masters in Criminology* (pp. 187-214): Springer.
- Assailly, J.-P. et Cestac, ?. (2014). Alcohol interlocks and prevention of drunk-driving recidivism. *Revue Européenne de Psychologie Appliquée*, 64(3), 141–149. <https://doi.org/10.1016/j.erap.2014.03.002>
- Baribeau, C., et Royer, C. (2013). L'entretien individuel en recherche qualitative: usages et modes de présentation dans la *Revue des sciences de l'éducation*. *Revue Des Sciences de l'éducation*, 38(1), 23–45. <https://doi.org/10.7202/1016748ar>
- Baribeau, C., et Royer, C. (2013). L'entretien individuel en recherche qualitative: usages et modes de présentation dans la *Revue des sciences de l'éducation*. *Revue Des Sciences de l'éducation*, 38(1), 23–45. <https://doi.org/10.7202/1016748ar>
- Barta, W. D., Fisher, V., et Hynes, P. (2017). Decreased re-conviction rates of DUI offenders with intensive supervision and home confinement. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 43(6), 742-746.
- Bartl, G., Assailly, J. P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E., et Willmes-Lenz, G. (2002). EUProject „Andrea“. Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. . Retrieved from Vienna:
- Beck, K. H., Rauch, W. J., Baker, E. A., et Williams, A. F. (1999). Effects of ignition interlock license restrictions on drivers with multiple alcohol offenses: a randomized trial in Maryland. *American journal of public health*, 89(11), 1696-1700. doi:10.2105/ajph.89.11.1696
- Beirness, D. J., Marques, P. R., Voas, R. B., et Tippetts, A. S. (2003). The impact of mandatory versus voluntary participation in the Alberta ignition interlock program. *Traffic injury prevention*, 4(S1), 24-27.
- Bernardi, A. (2015). La lutte contre la récidive dans le système pénal italien.
- Bieleman, B., Boendermaker, M., Mennes, R. et Snippe, J. (2014). *Hard op weg* (Politiekunde 65 (ed.)).
- Bjerre, B. (2003). An evaluation of the Swedish ignition interlock program. *Traffic injury prevention*, 4(2), 98-104.
- Bjerre, B. (2005). Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcolock device and program: Swedish experiences. *Accident Analysis et Prevention*, 37(6), 1145-1152.
- Bjerre, B., et Thorsson, U. (2008). Is an alcohol ignition interlock programme a useful tool for changing the alcohol and driving habits of drink-drivers? *Accident Analysis et Prevention*, 40(1), 267-273.
- Blais, M., et Martineau, S. (2006). L'analyse inductive générale : Description d'une démarche visant à donner un sens à des données brutes. *Recherches Qualitatives*, 26(January 2006), 1–18.
- Blom. (2014). Recidivemeting LEMA en EMG 2009-2010: Achtergrondkenmerken en strafrechtelijke recidive van LEMA-en EMG-deelnemers –tussentijdse rapportage. Retrieved from
- Blom, M., Blokdijk, et Weijters. (2017). Recidive na een educatieve maatregel voor verkeersovertreders of tijdens een Alcoholslotprogramma.
- Blom, M., Bregman, I. M., et Wartna, B. S. J. (2011). *Geregistreerde verkeerscriminaliteit in kaart*. Den Haag: Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum. Ministerie van Veiligheid en Justitie.
- Boets, S., Meesmann, U., Klipp, S., Bukasa, B., Braun, E., Panosch, E., Wenninger, U., Rösner, S., Kraus, L., et Assailly, J.-P. (2008). State of the Art on Driver Rehabilitation: Literature Analysis and Provider Survey: DRUID Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines.
- Borgès Da Silva, G. (2001). La recherche qualitative: un autre principe d'action et de communication. *Revue Médicale de l'Assurance Maladie*, 32(2), 117–121.
- Bouffard, J. A., Richardson, K. A., et Franklin, T. (2010). Drug courts for DWI offenders? The effectiveness of two hybrid drug courts on DWI offenders. *Journal of Criminal Justice*, 38(1), 25-33.
- Brion, M., Meunier, J.-C., Tsapi, A., Vissers, J., Sucha, M., Dromlova, M et Kluppels, L. (2018). Les approches éducatives et thérapeutiques comme réponses aux infractions routières : *Revue de la littérature et applicabilité au contexte belge*. Bruxelles, Belgique : Vias Institute – Knowledge Centre.
- Brion, M., Meunier, J.-C. et Silverans, P. (2019). *Alcool au volant : l'état de la situation en Belgique – Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2019*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance.

- C'de Baca, J., Lapham, S. C., Liang, H., et Skipper, B. J. (2001). Victim impact panels: do they impact drunk drivers? A follow-up of female and male, first-time and repeat offenders. *Journal of Studies on Alcohol*, 62(5), 615-620.
- Charette, Y. (2016). L'impact des expériences d'impunité sur les risques de récidive pénale. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, 58(4), 565-597. <https://doi.org/10.3138/cjccj.2015.F02>
- Commission Européenne (2019). Appropriate sanctions : https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed_enforcement/measures_to_support_speed_enforcement/appropriate_sanctions_en (Consulté le 9 décembre 2020).
- Crew, B. K., et Johnson, S. E. (2011). Do victim impact programs reduce recidivism for operating a motor vehicle while intoxicated? Findings from an outcomes evaluation. *Criminal Justice Studies*, 24(2), 153-163.
- DeYoung, D. J. (1997). An evaluation of the effectiveness of alcohol treatment, driver license actions and jail terms in reducing drunk driving recidivism in California. *Addiction*, 92(8), 989-997.
- De Roy, C. (2014). Een volgende stap in de strengere aanpak van verkeersovertreders: kritische analyse van de wet van 9 maart 2014. *Rechtskundig Weekblad 2014-15*, no. 1 , pp 3-19.
- Dubourg, É. (2016). Les instruments d'évaluation des risques de récidive, du jugement professionnel non structuré aux outils actuariels. *Criminocorpus. Revue d'Histoire de La Justice, Des Crimes et Des Peines*, March 2016.
- Egg, R., Pearson, F. S., Cleland, C. M., et Upton, D. S. (2000). Evaluations of Correctional Treatment Programs in Germany: A Review and Meta-Analysis. *Substance Use et Misuse*, 35(12-14), 1967-2009. doi:10.3109/10826080009148247
- Ekeh, A. P., Hamilton, S. B., Demko, D., et McCarthy, M. C. (2008). The Effect of a Trauma Center-Based Intervention Program on Recidivism Among Adolescent Driving Offenders. *Journal of Trauma and Acute Care Surgery*, 65(5), 1117-1121. doi:10.1097/TA.0b013e318187cfe3
- Ekeh, A. P., Hamilton, S. B., D'souza, C., Everett, E., et McCarthy, M. C. (2011). Long-term evaluation of a trauma center-based juvenile driving intervention program. *Journal of Trauma and Acute Care Surgery*, 71(1), 223-227.
- Fell, J. C., Tippetts, A. S., et Ciccel, J. D. (2011). An evaluation of three driving-under-the-influence courts in Georgia. Paper presented at the Annals of Advances in Automotive Medicine/Annual Scientific Conference.
- Fors, S. W., et Rojek, D. G. (1999). The effect of victim impact panels on DUI/DWI rearrest rates: a twelve-month follow-up. *Journal of Studies on Alcohol*, 60(4), 514-520.
- Freiburger, T. L., et Sheeran, A. M. (2019). Evaluation of safe streets treatment option to reduce recidivism among repeat drunk driving offenders. *Criminal justice policy review*, 30(9), 1368-1384.
- Goldenbeld, C. (2017). Licence suspension. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu
- Goldenbeld, C., van Wijk, A., et Mesken, J. (2013). Sancties in het verkeer. Een vergelijking tussen het terrein van de verkeersveiligheid en de jeugdcriminaliteit. Den Haag, SWOV - Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Goldenbeld, C., Blom, M. et Houwing, S. (2016). Zware alcoholovertreders in het verkeer. Den Haag, SWOV - Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Hoekstra, A. T. G., et Wegman, F. (2011). Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices. *IATSS Research*, 34(2), 80-86. doi:<https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2011.01.003>
- Hoekstra, A. T. G., Eenink, R. G., et Goldenbeld, C. (2017). Progressief boetestelsel en verkeersveiligheid: geschatte veiligheidseffecten van hogere boetes bij herhaalde snelheidsovertredingen. In opdracht van het Ministerie van Justitie, Wetenschappelijk Onderzoek-en Documentatiecentrum WODC.
- Imbert, G. (2010). L'entretien semi-directif : à la frontière de la santé publique et de l'anthropologie. *Recherche En Soins Infirmiers*, N° 102(3), 23. <https://doi.org/10.3917/rsi.102.0023>
- Jones, R. K., Lacey, J. H., Berning, A., et Fell, J. C. (1997). An assessment of alternative sanctions for dwi offenders. Paper presented at the PROCEEDINGS OF THE 14TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON ALCOHOL, DRUGS AND TRAFFIC SAFETY-T'97, HELD ANNECY, FRANCE, 21-26 SEPTEMBER 1997, VOL 1.
- Ker, K., Roberts, I., Collier, T., Beyer, F., Bunn, F., et Frost, C. (2005). Post-licence driver education for the prevention of road traffic crashes: a systematic review of randomised controlled trials. *Accident Analysis et Prevention*, 37(2), 305-313. doi:<https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.09.004>
- Kilmer, B., Nicosia, N., Heaton, P., et Midgette, G. (2013). Efficacy of frequent monitoring with swift, certain, and modest sanctions for violations: Insights from South Dakota's 24/7 Sobriety Project. *American Journal of Public Health*, 103(1), e37-e43.

- Kim, K. S., Myeong, M. H., et Kweon, Y.-J. (2011). Differences in traffic violations and at-fault crashes between license suspension and revocation. *Accident Analysis et Prevention*, 43(3), 755-761. doi:<https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.10.022>
- Kluppels, L. (2014), Een cursus als alternatief voor een onmiddellijke inning. Onuitgegeven rapport, Vias-instituut, Brussel
- _(2015a). Non-DUI offenders: some reflections after 20 years of experience in Driver Improvement courses. Preparation of a workshop in Vienna for the Traffic Psychologist International Group, BIVV Brussels, Belgium.
- _(2015b). Intelligence ne rime pas toujours avec vigilance. Bruxelles, Belgique : BIVV-IBSR, Centre de Connaissance de Sécurité Routière.
- _(2017). Mesures éducatives pour contrevenants routiers. Mesures ou peines en matière de sécurité routière. Bruxelles, Politea.
- Kluppels, L., Delannoy, S. et Silverans, P. (2021). Mesures éducatives courtes pour les contrevenants routiers – Aperçu, évaluation et application des mesures éducatives courtes, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.
- Knoth, L. K., et Ruback, R. B. (2019). Conviction or Diversion and the Labeling of First-Time DUI Offenders: An Analysis of Sentencing and Recidivism in Pennsylvania. *Justice Quarterly*, 1-29.
- Lapham, S. C., C'de Baca, J., Lapidus, J., et McMillan, G. P. (2007). Randomized sanctions to reduce re-offense among repeat impaired-driving offenders. *Addiction*, 102(10), 1618-1625.
- Lapham, S. C., Kapitula, L. R., C'de Baca, J., et McMillan, G. P. (2006). Impaired-driving recidivism among repeat offenders following an intensive court-based intervention. *Accident Analysis et Prevention*, 38(1), 162-169.
- Lucker, G. W., et Osti, J. R. (1997). Reduced recidivism among first-time DWI offenders as a correlate of pre-trial intervention. *Journal of Offender Rehabilitation*, 24(3-4), 1-17.
- MacDonald, J. M., Morral, A. R., Raymond, B., et Eibner, C. (2007). The efficacy of the Rio Hondo DUI court: A 2-year field experiment. *Evaluation Review*, 31(1), 4-23.
- Maes, E. (2016). Staan we als burger positief tegenover voorwaardelijk straffen, en werkt het ook echt? *Tijdschrift Voor Criminologie*, 58(1). <https://doi.org/10.5553/tvc/0165182x2016058001009>
- Masten, S. V., et Peck, R. C. (2004). Problem driver remediation: A meta-analysis of the driver improvement literature. *Journal of Safety Research*, 35(4), 403-425. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jsr.2004.06.002>
- Meesmann, U. et Boets, S. (2014), Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière.
- Meesmann, U. et Schoeters, A.(2016) Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ? Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière de l'IBSR (2015). Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.
- Michel, R. (1982). L'orthopédie judiciaire. *Déviance et Société*, 6(1), 63–71. <https://doi.org/10.3406/ds.1982.1105>
- Miller, P. G., Curtis, A., Sønderlund, A., Day, A., et Droste, N. (2015). Effectiveness of interventions for convicted DUI offenders in reducing recidivism: a systematic review of the peer-reviewed scientific literature. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 41(1), 16-29. doi:10.3109/00952990.2014.966199
- Mills, K. L., Mills, K. L., Hodge, W., Mills, K. L., Hodge, W., Johansson, K., . . . Conigrave, K. M. (2008). An outcome evaluation of the New South Wales Sober Driver Programme: a remedial programme for recidivist drink drivers. *Drug and alcohol review*, 27(1), 65-74.
- MAES, E. (dir.), MINE, B., ROBERT, L. (dir.) (2015), Recidive na een rechterlijke beslissing. Nationale cijfers op basis van het Centraal Strafrechtregister/La récidive après une décision judiciaire. Des chiffres nationaux sur la base du Casier judiciaire central, Onderzoekrapport/Rapport de recherche, Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie/Institut National de Criminalistique et de Criminologie, Operationele Directie Criminologie/Direction Opérationnelle de Criminologie, Collectie van onderzoeksrapporten en onderzoeksnota's/Collection des rapports et notes de recherche, n°38, mei/mai 2015, 78p.
- Moffatt, S., et Poynton, S. (2007). The Deterrent Effect of Higher Fines on Recidivism: Driving Offences. *Crime and Justice Bulletin*, (106), 1–15. <https://search.informit.org/doi/10.3316/agispt.20073488> (Original work published March 2007).
- Moore, K. A., Harrison, M., Young, M. S., et Ochshorn, E. (2008). A cognitive therapy treatment program for repeat DUI offenders. *Journal of Criminal Justice*, 36(6), 539-545.

- Nieuwkamp, R. et Boudry, E. (2020). Quelles sont les mesures efficaces pour les conducteurs sous l'influence de l'alcool ? – Une étude sur l'efficacité des mesures éducatives. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Nieuwkamp, R. et Silverans, P. (2019). Actif des récidivistes au volant – Une étude sur la récurrence au volant, réalisée sur la base des données issues du Casier judiciaire central. Bruxelles, Belgique: Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Nieuwkamp, R. et Silverans (non-publié). Let the Punishment fit the crime. Een (internationale) vergelijkende studie naar de zwaarte van straffen voor verkeer- en niet verkeersgerelateerde feiten. Brussel, België. Vias institute.
- Nieuwkamp, R., Sloomans, F., et Silverans, P. (2017). Focus sur la récurrence au volant. Étude approfondie des profils de récidivistes sur base des dossiers judiciaires des tribunaux de police de Louvain et de Malines.
- Ouimet, M. C., Dongier, M., Di Leo, I., Legault, L., Tremblay, J., Chanut, F., et Brown, T. G. (2013). A randomized controlled trial of brief motivational interviewing in impaired driving recidivists: a 5-year follow-up of traffic offenses and crashes. *Alcoholism: clinical and experimental research*, 37(11), 1979-1985.
- Paillé, P. et Mucchielli, A. (2016). L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales. Paris : Armand Colin (4e édition).
- Pearson, F. S., Lipton, D. S., Cleland, C. M., et Yee, D. S. (2002). The Effects of Behavioral/Cognitive-Behavioral Programs on Recidivism. *Crime et Delinquency*, 48(3), 476-496. doi:10.1177/001112870204800306
- Pelssers, B. (2017). Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récurrence après l'adoption de la loi du 9 mars 2014. Mesure de la connaissance auprès de la population via une enquête pré-post.
- Pelssers, B., Riguelle, F., Schoeters, A. et Leblud, J. (2017). Dossier thématique Sécurité routière n° 9. Vitesse. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de connaissance Sécurité routière
- Poirier, B. (2017). Dissuasion et infractions routières chez les individus ayant une faible maîtrise de soi par. Université de Montréal.
- Rapport statistique 2018. Politique criminelle : contrôles et sanctions. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissance.
- Raub, R. A., Lucke, R. E., et Wark, R. I. (2003). Breath alcohol ignition interlock devices: controlling the recidivist. *Traffic injury prevention*, 4(3), 199-205.
- Rauch, W. J., Ahlin, E. M., Zador, P. L., Howard, J. M., et Duncan, G. D. (2011). Effects of administrative ignition interlock license restrictions on drivers with multiple alcohol offenses. *Journal of Experimental Criminology*, 7(2), 127-148.
- Renouard, J. (2012). AS DU VOLANT ET CHAUFFARD. Sociologie de la circulation routière. L'Harmattan.
- Rider, R., Voas, R. B., Kelley-Baker, T., Grosz, M., et Murphy, B. (2007). Preventing alcohol-related convictions: the effect of a novel curriculum for first-time offenders on DUI recidivism. *Traffic injury prevention*, 8(2), 147-152.
- Riguelle, F., et Dupont, E. (2012). Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2009. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de connaissance Sécurité routière
- Robert, P. (2016). Les paradoxes de la récurrence. Criminocorpus (En Ligne), La prévention des récurrences : Évaluation, suivis, partenariats Les. <http://journals.openedition.org/criminocorpus/3181>
- Robertson, A., Gardner, S., Walker, C. S., et Tatch, A. (2016). DUI recidivism by intervention adherence: a multiple risk factor approach. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 42(5), 597-605. doi:10.3109/00952990.2016.1167898
- Robertson, A., Gardner, S., Xu, X., et Costello, H. (2009). The impact of remedial intervention on 3-year recidivism among first-time DUI offenders in Mississippi. *Accident Analysis et Prevention*, 41(5), 1080-1086.
- Rojek, D. G., Coverdill, J. E., et Fors, S. W. (2003). The effect of victim impact panels on DUI rearrest rates: A five-year follow-up. *Criminology*, 41(4), 1319-1340.
- Ronan, S. M., Collins, P. A., et Rosky, J. W. (2009). The effectiveness of Idaho DUI and misdemeanor/DUI courts: Outcome evaluation. *Journal of Offender Rehabilitation*, 48(2), 154-165.
- Roth, R., Voas, R., et Marques, P. (2007a). Interlocks for first offenders: Effective? *Traffic injury prevention*, 8(4), 346-352.
- Roth, R., Voas, R., et Marques, P. (2007b). Mandating Interlocks for Fully Revoked Offenders: The New Mexico Experience. *Traffic injury prevention*, 8(1), 20-25. doi:10.1080/15389580601006737
- Schagen, I. v., et Machata, K. (2012). The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System. Deliverable 3 of the EC project BestPoint. Retrieved from https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects/bestpoint.pdf

- Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy S., Wardenier, N. & Torfs, K. (2021). Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? – Résultats de la sixième mesure nationale d'attitudes (2018), Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière
- Schermer, C. R., Moyers, T. B., Miller, W. R., et Bloomfield, L. A. (2006). Trauma center brief interventions for alcohol disorders decrease subsequent driving under the influence arrests. *Journal of Trauma and Acute Care Surgery*, 60(1), 29-34.
- Shinar, D., et Compton, R. P. (1995). Victim impact panels: Their impact on DWI recidivism.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., et 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
- Skinner, B. F. (1965). *Science and human behavior*: Simon and Schuster.
- Slootmans, F. (2012, april). Het verband tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen. *Politiejournaal*, 2012, nr. 4, 16 – 19.
- _(2018). Rapport statistique 2018. Politique criminelle : contrôles et sanctions. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissance.
- Slootmans, F. , Daniels, S. (2017). Le tribut mortel des autoroutes. Analyse des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2014-2015. Bruxelles, Belgique : l'institut Vias - Centre de Connaissance de Sécurité Routière.
- Slootmans, F., Martensen, H., Kluppels, L., Meesmann, U (2017). Rehabilitation courses as alternative measure for drink-driving offenders, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 07 05 2020
- Sprang, G. (1997). Victim impact panels: An examination of the effectiveness of this program on lowering recidivism and changing offenders' attitudes about drinking and driving. *Journal of Social Service Research*, 22(3), 73-84.
- Stare, J., et Maucourt-Boulch, D. (2016). Odds ratio, hazard ratio and relative risk. *Metodoloski zvezki*, 13(1), 59.
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV; 2020). De effectiviteit van maatregelen op verkeersreclive: een literatuurstudie. Den Haag, Nederland: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Unpublished internal report.
- SUPREME. (2007). Thematic report: Rehabilitation and diagnostics. Directorate-General for Transport and Energy (TREN), European Commission, Brussels.
- Sweedler, B. M., Stewart, K. (2007). Unlicensed drivers - how big is the problem and what can be done about it. In W. N. and R. Risser (Ed.), *In proceedings of the Fit to Drive, 2nd International Traffic Expert Congress* (pp. 57–62). Wolf Nickel and Ralf Risser.
- SWOV (2013). Straffen in het verkeer. SWOV-Factsheet, augustus 2013.
- Tait, D. (2001). The effectiveness of criminal sanctions: a natural experiment, report 33/96-7 to the Criminology Research Council (university of Canberra (ed.)). Division of Management and Technology, University of Canberra.
- Utter, G. H., Young, J. B., Theard, L. A., Cropp, D. M., Mohar, C. J., Eisenberg, D., . . . Owens, L. J. (2014). The effect on problematic drinking behavior of a brief motivational interview shortly after a first arrest for driving under the influence of alcohol: A randomized trial. *Journal of Trauma and Acute Care Surgery*, 76(3), 661-671.
- Van den Berghe, W. et Pelssers, B. (2020). Dossier thématique n° 9 – Vitesse et vitesse excessive. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissance Sécurité routière
- Van Laar, W., Kluppels, L., Wiseur, A., et Goossens, F. (2003). Leiden sensibilisatiecursussen voor bestuurders onder invloed van alcohol tot een lager recidivegehalte dan klassieke straffen? In *Panopticon* (Vol. 4).
- Vis, M. A., Goldenbeld, C., et Bruggen, B. v. (2010). Rijden zonder geldig rijbewijs in Nederland: schatting van omvang en verkeersveiligheidseffecten in de periode 2003-2008. Retrieved from
- Voas, R. B., Marques, P. R., Tippetts, A. S., et Beirness, D. J. (1999). The Alberta Interlock Program: the evaluation of a province-wide program on DUI recidivism. *Addiction*, 94(12), 1849-1859.
- Voas, R. B., Tippetts, A. S., Bergen, G., Grosz, M., et Marques, P. (2016). Mandating treatment based on interlock performance: evidence for effectiveness. *Alcoholism: clinical and experimental research*, 40(9), 1953-1960.
- Warchol, G. L. (2000). Intensive supervision probation: An impact evaluation. *Criminal Justice Studies*, 13(3), 219-232.
- Watson, B. (2004). The psychosocial characteristics and on-road behaviour of unlicensed drivers. Queensland University of Technology.

- Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J., Watson, A., et Soole, D. (2015). Assessing specific deterrence effects of increased speeding penalties using four measures of recidivism. *Accident Analysis et Prevention*, 84, 27-37.
- Weinrath, M. (1997). The ignition interlock program for drunk drivers: A multivariate test. *Crime et Delinquency*, 43(1), 42-59.
- Weinrath, M., et Gartrell, J. (2001). Specific deterrence and sentence length: The case of drunk drivers. *Journal of Contemporary Criminal Justice*, 17(2), 105-122.
- Wheeler, D. R., Rogers, E. M., Tonigan, J. S., et Woodall, W. G. (2004). Effectiveness of customized Victim Impact Panels on first-time DWI offender inmates. *Accident Analysis et Prevention*, 36(1), 29-35.
- Wiliszowski, C. H., Fell, J. C., McKnight, A. S., Tippetts, A. S., et Ciccel, J. D. (2010). An evaluation of three intensive supervision programs for serious DWI offenders. Paper presented at the Annals of Advances in Automotive Medicine/Annual Scientific Conference.
- Williams, D. J., Simmons, P., et Thomas, A. (2000). Predicting DUI recidivism following an alcohol safety action program. *Journal of Offender Rehabilitation*, 32(1-2), 129-145.
- Willis, C., Lybrand, S., et Bellamy, N. (2004). Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism. *Cochrane Database of Systematic Reviews*(3).
- Wilson, D. B., Bouffard, L. A., et MacKenzie, D. L. (2005). A quantitative review of structured, group-oriented, cognitive-behavioral programs for offenders. *Criminal Justice and Behavior*, 32(2), 172-204.
- Wundersitz, L., et Hutchinson, T. P. (2006). South Australia's Driver Intervention Program: Participant characteristics, best practice discussion and literature review. . Retrieved from Adelaide:
- Yu, J. (1994). Punishment celerity and severity: Testing a specific deterrence model on drunk driving recidivism. *Journal of Criminal Justice*, 22(4), 355-366.

Annexe – Miller et al. (2015)

Tableau des résultats de Méta-analyses, Miller et al. (2015)

Overzicht resultaten Miller et al. (2015)		
Type interventie	Resultaten (aantal studies)	Effecten (recidive)
Alcoholslot	<i>Minder ROI-recidive tijdens installatie (3)</i>	Minder recidive onder de deelnemende groepen (0%-5,9%) dan onder de controlegroepen (2,9%-9,1%) gedurende de periode van installatie (Beck, Rauch, Baker, et Williams, 1999; Bjerre, 2003; Roth, Voas, et Marques, 2007b)
	<i>Minder ROI-recidive tijdens en na installatie (4)</i>	Recidive nam gedurende de installatieperiode met 36% af in vergelijking met de controlegroep, met 26% in de 2 jaar na de interventie (Rauch et al., 2011) Weinrath (1997) volgde meer dan 5 jaar de deelnemers aan een alcoholslotprogramma in Canada en vond 4,55 minder recidive dan in de controlegroep, evenals 3,85 keer minder betrokkenheid in letselgevallen. Bjerre en Thorsson (2008) vonden een 60% afname van jaarlijkse ROI-overtredingen onder mensen die een alcoholslotprogramma succesvol hadden afgerond. Bjerre (2005) vond dat jaarlijkse ROI-recidive afnam onder deelnemers aan een alcoholslotprogramma. Met name mensen die het programma succesvol afronden vertoonden minder jaarlijkse ROI-recidive tijdens (0%) en na deelname (1,8%) dan in de 5 voorafgaande jaren (6,1%). Recidive onder een vergelijkbare groep niet-deelnemers bleef in corresponderende periodes nagenoeg gelijk (4,1% voor, 4,4% tijdens, 4,0% na). Een andere controlegroep, namelijk een groep wiens rijbewijs was ingetrokken liet zelfs méér ROI-recidive zien in de periode na rijontzegging (3,7%) dan in de voorafgaande 5 jaar (2,9%) en de periode na rijontzegging (2,5%). Deze toename wijst erop dat dat mensen niet alleen bleven drinken, maar ook dat er veel illegaal bleven rijden.
	<i>Minder ROI-recidive tijdens, geen verschil na installatie (3)</i>	Drie studies (Raub, Lucke, et Wark, 2003; Roth, Voas, et Marques, 2007a; Voas, Marques, Tippetts, et Beirness, 1999) rapporteerden minder recidive gedurende de periode van installatie, maar een terugkeer naar het oude niveau nadat het apparaat verwijderd was. Roth et al. (2007a) vonden dat deelnemers aan een alcoholslotprogramma na een eerste ROI-overtreding 60% minder recidive vertoonden dan een controlegroep, maar dit verschil verdween in het eerste jaar na verwijdering van het alcoholslot. Raub et al. (2003) vonden dat ROI-overtreders met een alcoholslot 1/5e zoveel kans op recidive hadden als de controlegroep. In de drie jaar na verwijdering van het alcoholslot vertoonden de twee groepen echter vergelijkbare recidivecijfers. Voas et al. (1999) vonden dat het voor bestuurders met een eerste of tweede ROI-overtreding die vrijwillig deelnamen aan een alcoholslotprogramma "veel minder waarschijnlijk" was om te recidiveren

		dan voor een groep overtreders met rijontzegging, maar ook hier verdween het verschil tussen de groepen na verwijdering van het alcoholslot.
	<i>Geen verschil in recidive tussen vrijwillige en verplichte deelname (1)</i>	Een studie (Beirness et al., 2003) onderzocht de recidive bij vrijwillige en verplichte deelname aan een alcoholslotprogramma en vond geen verschil.
<i>Educatie</i>	<i>Afname in ROI-recidive gedurende periode van observatie (1-3 jaar)</i>	Vier studies rapporteerden een afname in ROI-recidive gedurende de hele periode van observatie (Mills et al., 2008; Rider et al., 2007; Robertson et al., 2009; Williams et al., 2000). Robertson et al. (2009) rapporteerden een afname van de recidive onder deelnemers aan het Mississippi Alcohol Safety Education Programma (MASEP; 21,1%) ten opzichte van niet-deelnemers (29,5%) en afhakers (35,8%, NB. Zie paragraaf 2.4.2. Voor een studie van Robertson et al. over MASEP uit 2016). Ook in drie andere studies (Rider et al., 2007, Mills, 2008, Williams et al., 2002) werd een lagere recidive gevonden onder deelnemers aan educatieprogramma's (respectievelijk: 3,4%; 4,9%; 6,5%) dan onder de controlegroepen (respectievelijk: 4,3%; 10,2%; 17%).
	<i>Initiële afname in ROI (6, 9 maanden), vanaf 12 maanden geen verschil tussen interventie- en controlegroepen</i>	Ekeh et al. (2011) rapporteerden een initiële verbetering in termen van recidive onder deelnemers aan het Drivers Alive (DA) educatieprogramma (voor gedetailleerde beschrijving, zie 2.3.3) in vergelijking met een controlegroep bij 6 maanden (26,4% recidive onder deelnemers, 32,3, % voor controlegroep) en 9 maanden na deelname (37,6% recidive deelnemers, 42,4% controlegroep), maar vanaf 12 maanden na deelname was het verschil in recidive verdwenen.
	<i>Minder recidive na deelname behandelprogramma + rijontzegging dan na gevangenisstraf; combinatie educatie + rijontzegging meer effectief dan rijontzegging alleen</i>	DeYoung (1997) vond dat overtreders die in de gevangenis hadden gezeten bijna 2 keer zoveel recidiveerden als overtreders die waren toegewezen aan een speciaal behandelprogramma na een eerste ROI-overtreding in combinatie met een rijontzegging. In dezelfde studie werd gevonden dat de combinatie van een 30 maanden durend programma in combinatie met rijontzegging meer effectief was in het verminderen van recidive dan rijontzegging alleen.
<i>Victim Impact Panels</i>	<i>Minder recidive onder interventie- dan controlegroepen (3)</i>	Twee studies (Fors et Rojek, 1999; Sprang, 1997) rapporteerden minder recidive 1 jaar na deelname aan een VIP programma (respectievelijk: 5.9% en 9.3%) in vergelijking met een controlegroep (respectievelijk: 15,1% en 18,7%). Ook in een studie tot 5 jaar na deelname vonden Rojek et al. (2003) minder recidive onder deelnemers aan een VIP programma (15.8%) dan onder de controlegroep (33,5%).
	<i>Geen significant verschil tussen interventie- en controlegroepen (4)</i>	Drie andere studies rapporteerden echter geen significant verschil tussen de interventiegroepen en de controlegroepen (Crew et Johnson, 2011; Shinar et Compton, 1995; Wheeler et al., 2004). In een andere studie vonden ook C'de Baca et al. (2001) dat deelnemers aan een VIP programma over het algemeen niet verschilden in recidive van de controlegroep, maar ze vonden wel dat deelname aan een VIP programma onder vrouwelijke

		veelplegers juist voor een toename in recidive zorgde.
<i>Intensieve supervisieprogramma's</i>	<i>Minder recidive onder dan interventie-controlegroepen (3)</i>	Wiliszowski et al. (2010) vonden dat interventiegroepen 5 jaar (-18,7% recidive) en 15 jaar (-5,4% recidive) na deelname lagere recidive vertoonden dan de controlegroepen. Ook Lapham et al. (2006) vonden tot 5 jaar na de overtreding lagere recidive onder ISP deelnemers (9,8%) dan onder de controlegroep (18,3%), net als Warchol (2000) tot 15 maanden (13% onder deelnemers vs. 23% onder de controlegroep).
	<i>Meer recidive bij alleen elektronische monitoring (1)</i>	Een andere studie vond echter dat intensieve supervisie onder bepaalde condities juist voor een toename in recidive kon zorgen (Lapham et al., 2007). In een studie naar het effect van de maatregelen van reguliere intensieve supervisie (IV), elektronische monitoring (EM) en verplichte autoverkoop (VA) en een combinatie hiervan, werden de volgende groepen vergeleken: 1) IV + EM + VA, 2) IV + VA, 3) IV + EM, 4) IV. Na afloop van de proeftijd hadden groep 1, 2 en 4 vergelijkbare recidive cijfers. De derde groep vertoonde echter veel meer recidive (96% meer in vergelijking met groep 1).
<i>ROI rechtbanken</i>	<i>Minder recidive onder dan interventie-controlegroepen (2)</i>	Twee studies (Fell et al., 2011; Ronan et al., 2009) vonden minder recidive in 60 dagen (23% interventiegroep vs. 37% controlegroep) en 4 jaar (15% interventiegroep vs. 24% controlegroep) na deelname aan ROI rechtbank.
	<i>Meer recidive onder dan interventie-controlegroepen (1)</i>	Een derde studie (Bouffard et al., 2010) vond dat een ROI rechtbank juist zorgde voor een toename in recidive in vergelijking met de controlegroep (17,9% vs 6,7%).
	<i>Geen significant verschil tussen interventie- en controlegroep (1)</i>	Een vierde studie (MacDonald et al., 2007) vond geen effect op recidive.



Institut Vias

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be