

Rapport n° 2023-R-04-FR

Évaluation ex post de la législation éthylotest antidémarrage

Évaluation ex post de la législation éthylotest antidémarrage

Rapport n° 2023-R-04-FR

Auteurs : Nathan De Vos, Mark Tant

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias

Date de publication : 11/01/2023

Dépôt légal : D/2023/0779/09

Veillez référer au présent document de la manière suivante : De Vos, N., & Tant, M. (2023). Évaluation ex post de la législation éthylotest antidémarrage, Bruxelles : Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Ex-postevaluatie van de wetgeving rond het alcoholslot

Table des matières

Liste des tableaux et figures	5
Résumé	6
1 Introduction	8
2 Méthodologie	10
2.1 Revue de la littérature	10
2.2 Entretiens avec les parties prenantes	10
2.3 Données enregistrées par les EAD	11
3 Résultats	12
3.1 Les jugements	12
3.1.1 Décision finale du Juge	12
3.1.2 Éléments influençant le jugement	14
3.1.3 Usage de l'article 42 de la Loi de la circulation routière	15
3.1.4 Profil des condamnés	16
3.1.5 Modalités de la peine	17
3.1.6 Avis des juges sur le dispositif légal	17
3.2 Usage du système	20
3.2.1 Tentatives de souffle positives	20
3.2.2 Suspensions de triche	26
3.2.3 Expérience vécue par les participants	28
3.3 Encadrement des participants	31
3.3.1 Organisation concrète de l'encadrement	31
3.3.2 Aspect « légaliste »	32
3.3.3 Opinions sur l'encadrement	33
3.4 Effets sur la sécurité routière	35
3.4.1 Efficacité de l'EAD pendant le programme	35
3.4.2 Efficacité de l'EAD après le programme	35
4 Recommandations	38
Références	43
Annexe	44

Liste des tableaux et figures

Tableau 1 : Composition de l'échantillon de participants dont les données de téléchargement ont été utilisées	11
Tableau 2 : Rapport entre tests positifs en fonction des périodes de la semaine, comparaison entre les participants au programme EAD et la mesure comportementale de la CSI (Brion et al, 2019). Observations : 708 participants / 6121 contrôles aléatoires.	26
Figure 1 : Pourcentage de jours avec détection de « tentatives positives », moyenne totale. 708 observations.	21
Figure 2 : Concentration d'alcool maximal détectée (mg d'alcool par litre d'air expiré) lors de chaque jour avec tentative positive. 708 observations.	21
Figure 3 : Pourcentage de participants en fonction de la proportion de jours avec tentative positive pendant les six premiers mois (uniquement les participants avec au moins 6 mois d'usage). 511 observations.	22
Figure 4 : Pourcentage de participants en fonction du nombre de jours avec tentative supérieure à 0,35 mg/l pendant les six premiers mois (uniquement les participants avec au moins 6 mois d'usage). 511 observations.	22
Figure 5 : Proportion de jours avec tentatives positives en fonction du genre, de l'âge et de la	23
Figure 6 : Proportion de jours avec alcoolémie élevée détectés en fonction du genre, de l'âge et de la Région du jugement. 708 observations.	23
Figure 7 : Fréquence moyenne de jours avec tentative positive au cours des 12 premiers mois de programme. 708 observations.	24
Figure 8 : Fréquence moyenne de jours avec tentative positive au cours des 12 premiers mois de programme en fonction du genre et de la Région de condamnation. 708 observations.	24
Figure 9 : Proportion des tentatives positives par rapport à l'ensemble des tentatives, en fonction des jours. 708 observations.	25
Figure 10 : Proportion des tentatives positives par rapport à l'ensemble des tentatives, en fonction des heures de la journée. 708 observations.	25
Figure 11 : Proportion de participants en fonction de leur nombre de « tests initiaux suspects ». 708 observations.	27
Figure 12 : Fréquence de tests initiaux suspects en fonction du genre, de l'âge et de la Région du jugement. 708 observations.	28
Figure 13 : Nombre moyen quotidien de tentatives « ratées » de souffles dans l'éthylotest pendant les 12 premiers mois d'usage. 708 observations.	29

Résumé

L'EAD (éthylotest antidémarrage) est un dispositif qui conditionne le démarrage d'un véhicule motorisé (généralement une voiture) à un test d'haleine visant à détecter la présence d'alcool. Ce dispositif est une mesure de sûreté destinée aux conducteurs coupables d'infraction lourde de conduite sous l'influence de l'alcool.

Le rapport suivant explore le dispositif EAD d'un point de vue légal et dans son application concrète, afin de répondre aux questions suivantes :

- Dans quelle mesure le programme EAD, tel que décrit dans le décret royal du 26 novembre 2010, est réellement appliqué par les juges dans les cas décrits par l'article 37/1 de la « Loi de la Circulation Routière » ? Et le cas échéant, quels sont les obstacles à son application ? Comment les juges de polices appliquent-ils cette loi ?
- Dans les cas où un usager est condamné à l'usage d'un EAD, comment celui-ci modifie-t-il ses comportements ? Est-ce que l'effet se conserve sur le long terme ? Est-ce que le profil de l'utilisateur influence l'effet/l'efficacité du système ?

Pour ce faire, nous avons eu recours à divers types de données :

- Des entretiens avec des juges de police, les psychologues chargés de l'encadrement des participants au programme EAD ainsi que les participants eux-mêmes (données qualitatives).
- Le registre des tests accomplis par chaque participant au programme (données quantitatives).

Les entretiens avec les juges révèlent une certaine résistance quant à la législation sur les éthylotests : Tout d'abord en ce qui concerne la prononciation de l'ALP en cas d'une seule infraction avec concentration d'alcool dans l'air expiré d'au moins 0,78 mg par litre d'air alvéolaire, mais aussi au niveau de l'obligation automatique de condamner un récidiviste pris avec un taux d'alcoolémie d'au moins 1,2g/l. Si ceux-ci estiment que si le système peut être pertinent pour certains cas de figure, il est exagéré dans beaucoup d'autres cas car trop lourd et surtout trop cher pour le condamné par rapport à l'infraction commise. Selon eux, les critères légaux ne permettent pas de sélectionner adéquatement les prévenus pour qui l'EAD serait pertinent.

Cette réticence s'exprime concrètement par le recours aux techniques légales disponibles pour éviter de condamner le prévenu à l'EAD, à savoir principalement l'usage de l'article 42 de la Loi de la circulation routière pour reconnaître le prévenu comme incapable physiquement et psychiquement de conduire. Les juges tentent aussi souvent d'alléger la peine si la condamnation a tout de même lieu (réduction de l'amende, peine de la durée minimale d'un an...).

La réticence face au prix élevé du système s'exprime aussi du côté des condamnés, certains préférant simplement rester pendant la durée de la peine en déchéance « de fait » plutôt que de le payer. Cette situation est préoccupante puisque ces conducteurs n'ont du coup aucun suivi durant la durée de la peine. Il est donc impossible de savoir si ceux-ci travaillent sur leur consommation d'alcool ou encore d'avoir la garantie qu'ils arrêtent de conduire.

L'exploration des données quantitatives montre que les participants soufflent rarement positif dans l'EAD et qu'une certaine baisse de ces tentatives positives est en moyenne observable au cours du programme. Cette proportion moyenne de souffles positifs varie en fonction de divers aspects sociodémographiques, les hommes jeunes tendant par exemple à souffler positif plus souvent. Les tentatives de tromper le système semblent très peu courantes mais néanmoins sporadiquement observables dans le relevé des données.

Une grande diversité des profils ressort des divers entretiens. Certaines personnes n'ont aucun mal à dissocier alcool et conduite pendant le programme quand d'autres éprouvent de réelles difficultés. Certains participants ont entrepris un travail de changement d'attitude avant même d'utiliser l'EAD (allant parfois jusqu'à l'abstinence totale). Les « rejets » exigés par le système soulèvent quelques réactions réfractaires des participants, qui tentent certaines stratégies, parfois dangereuses, pour les éviter (exemple : souffler sans se parler).

Les psychologues doivent assumer une double tâche. Ils sont à la fois « accompagnateurs » des participants en leur fournissant des conseils adaptés à leur contexte propre pour les aider à dissocier alcool et conduite et en même temps chargés de signaler les manquements aux règles du programme via l'envoi d'un dossier au parquet. Ces psychologues sont quelques peu entravés par le manque de flexibilité d'encadrement offert par le dispositif légal (obligation de suivre le participant à un rythme d'une fois tous les deux mois, incapacité à prolonger le programme...).

Le dispositif EAD a un effet très probable sur la sécurité routière pendant la période d'installation du système car il prévient la conduite sous influence du condamné. Son effet à plus long terme, après le retrait du système, reste encore à prouver par l'aide de données supplémentaires comme le nombre de récidivistes après usage de l'EAD. La littérature montre que l'effet de l'EAD sur le comportement du condamné tend à s'estomper sur le long terme mais qu'il reste tout de même significativement plus fort que l'effet d'une simple déchéance.

Le rapport se termine par une série de recommandations basées sur les résultats de la recherche. Ces recommandations suggèrent, entre autres, une reconsidération, ou du moins une clarification auprès des juges, des critères de condamnation, y compris de leur caractère obligatoire. Il est également recommandé que certains aspects soient appliqués de manière plus flexible, par exemple le nombre et la nature des rendez-vous d'encadrement, la réduction des coûts, etc. Certains aspects techniques sont également abordés, par exemple le mode et le principe de re tests.

1 Introduction

Ce rapport fut rédigé dans le cadre d'une étude financée par le SPF Mobilité visant à évaluer le dispositif « éthylotest antidémarrage » (abrégé « EAD » tout au long de ce document). Ce dispositif entra en vigueur via la loi du 12 juillet 2009 modifiant la Loi de circulation routière du 16 mars 1968¹. Ses conditions d'application furent ensuite modifiées par la loi du 1^{er} juillet 2018².

L'EAD est une mesure de sûreté destinée aux conducteurs contrôlés en train de rouler sous l'influence de l'alcool, et pouvant être imposée pour une durée allant d'un à trois ans ou à titre définitif. Depuis la loi du 1^{er} juillet 2018, l'EAD est imposé en cas de concentration d'alcool dans l'haleine d'au moins 0,78 mg par litre d'air alvéolaire expiré (sauf si le juge motive son choix de ne pas recourir à cette sanction) ou d'au moins 0,5 mg par litre d'air alvéolaire expiré s'il s'agit d'une récidive avec un taux également d'au moins 0,5 mg/l lors de la précédente infraction³. Le conducteur condamné ne peut dès lors utiliser que des véhicules munis de l'EAD.

Le système consiste en un éthylotest connecté au démarreur du véhicule et qui conditionne le démarrage à un souffle de la part du conducteur. Le véhicule ne démarre que si l'alcoolémie du conducteur est inférieure à 0,09 mg d'alcool par litre d'air expiré. Le système possède une fonction de « retest » qui exige du conducteur de souffler à nouveau dans l'éthylotest pendant son trajet afin de s'assurer qu'une tierce personne n'a pas soufflé à sa place au démarrage. L'EAD comprend aussi la sauvegarde d'un registre des différents événements liés au système (démarrage du véhicule, résultat des souffles dans l'appareil...). Le participant au programme EAD doit se rendre dans un centre technique agréé pour faire télécharger ce registre à fréquence régulière. L'EAD comme mesure de sécurité comprend également un encadrement personnel auprès d'un psychologue (ou d'un criminologue⁴). Celui-ci a accès aux données téléchargées de l'EAD. Le système ainsi que l'encadrement technique et l'encadrement psychologique sont aux frais du participant au programme (environ 3500€ à 4000€ pour une peine d'un an). L'ensemble des dispositions de base quant à l'encadrement du participant au programme est défini dans l'arrêté royal du 26 novembre 2010 relatif à l'installation de l'éthylotest antidémarrage et au programme d'encadrement⁵.

Le dispositif EAD vise à agir sur un public de contrevenants aux lourdes infractions de conduite sous influence, ainsi qu'à protéger la société vis-à-vis de ces conducteurs. Diverses sources externes tendent à montrer que se concentrer sur un « noyau dur » de contrevenants est une stratégie probablement pertinente à l'heure d'écrire ces lignes. Au niveau de la consommation d'alcool en général, les chiffres de certains indicateurs attestent que les formes les plus problématiques de consommation tendent à augmenter alors que la consommation moyenne des Belges tend à diminuer. Sciensano (Gisle, 2019) relève une augmentation de l'hyperalcoolisation (consommation de grandes quantités d'alcool en un laps de temps court) et des signes d'usage problématique de l'alcool (tendant à montrer une addiction). La mesure de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » (ou « CSI ») organisée par Vias tous les trois ans ne démontre aucune diminution récente de ces comportements risqués en Belgique (Brion et al, 2019). Selon Houwing (2016), ce noyau de conducteurs aux lourdes infractions est souvent peu touché par les campagnes de prévention ou par une augmentation du nombre de contrôles d'alcoolémie de la part de la police. À cet égard, l'apport d'un système visant ce groupe comme l'EAD semble être une approche adéquate.

L'objectif de l'étude est de répondre aux questions suivantes :

- Dans quelle mesure le programme EAD, tel que décrit dans le décret royal du 26 novembre 2010, est réellement appliqué par les juges dans les cas décrits par l'article 37/1 de la « Loi de la Circulation Routière » ? Et le cas échéant, quels sont les obstacles de son application ? Comment appliquent-ils cette loi ?

¹ https://etaamb.openjustice.be/fr/loi-du-12-juillet-2009_n2009014220.html, consulté le 8/03/2022.

² https://etaamb.openjustice.be/fr/loi-du-06-mars-2018_n2018010649.html, consulté le 8/03/2022.

³ Dans un arrêt du 03/03/2021, la Cour de cassation a statué que l'EAD constituait une mesure de sûreté visant à protéger la société contre les comportements potentiellement dangereux d'un individu et non d'une peine visant à sanctionner le récidiviste. De ce fait, il faut que l'infraction fondant la récidive et la nouvelle infraction soient toutes deux postérieures au 1^{er} juillet 2018 pour que la notion de récidive qui entraîne l'imposition obligatoire de l'EAD de la part du tribunal de police vaille. https://www.stradalex.com/fr/sl_src_publ_jur_be/document/ECLI:BE:CASS:2021:ARR.20210303.2F.5-FR, consulté le 2/09/2022

⁴ Les personnes chargées de l'encadrement des participants au programme ne sont pas tous psychologues au sens strict et peuvent avoir une autre formation de base. Néanmoins, le terme « psychologue » sera utilisé dans ce rapport par facilité.

⁵ <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/ar-alcslot/1672-art1-13>, consulté le 8/03/2022.

- Dans les cas où un conducteur est condamné à l'usage d'un EAD, comment celui-ci modifie-t-il ses comportements ? Est-ce que l'effet se conserve sur le long terme ? Est-ce que le profil de l'utilisateur influence l'effet/l'efficacité du système ?

Pour répondre à ces questions, une étude a été mise au point sur la base de différentes sources de données à notre disposition. Elle repose à la fois sur des entretiens individuels avec différents acteurs concernés (participants au programme, juges de police et psychologues s'occupant de l'encadrement des participants) et sur l'analyse des données enregistrées par les EAD. Ce rapport se concentre donc essentiellement sur la réalité de terrain belge. Il se conclut par une série de recommandations concrètes visant à améliorer le dispositif, tant du point de vue légal que technique.

Le rapport débute par un bref résumé de la méthodologie. Il traite ensuite des différentes dimensions du dispositif en commençant par le jugement au tribunal de police. Viennent ensuite une analyse des usages du système par les participants au programme et un aperçu des pratiques d'encadrement mises en place par les psychologues. Enfin, le rapport se conclut sur une série de remarques quant à l'efficacité du système et les recommandations émises au pouvoir public.

2 Méthodologie

La présente enquête se base sur une méthodologie plurielle. Pour explorer le sujet au mieux, un ensemble varié de sources de données disponibles a été abordé. Celles-ci comprennent la littérature scientifique qui a trait à l'EAD dans d'autres pays, des données qualitatives tirées de divers entretiens et des données quantitatives basées sur les informations enregistrées dans la « boîte noire » des EAD, c'est-à-dire une sorte de registre de leurs actions (souffles dans l'éthylotest, démarrages du véhicule...) que les participants au programme vont faire télécharger auprès d'un centre technique agréé. Le traitement de l'ensemble des données utilisées dans le cadre de ce projet a été vérifié par un DPO afin de garantir le respect de la vie privée.

2.1 Revue de la littérature

L'EAD fait l'objet de quelques articles scientifiques qui tentent d'évaluer son efficacité, que ce soit pendant l'usage du système ou après son usage. Cette littérature internationale a été passée en revue afin de voir si les conclusions des auteurs étrangers rejoignent les nôtres. Nous devons être prudents lorsque nous comparons les conclusions des études internationales avec le cas belge car les modalités d'application de l'EAD peuvent varier très fort d'un pays à l'autre : différentes règles pour sélectionner les contrevenants, présence d'un encadrement personnel ou non...

Le présent rapport ne comprend pas un « état de l'art » de la littérature internationale sur l'EAD au sens strict. Il mobilise plutôt cette littérature afin d'appuyer ou d'illustrer certains propos. Le but poursuivi est surtout de rendre compte du cas belge.

2.2 Entretiens avec les parties prenantes

Ces parties prenantes sont au nombre de trois, il s'agit (dans l'ordre dans lequel nous les avons interviewées) : des psychologues assurant l'encadrement des participants au programme, des participants eux-mêmes et des juges de police. Cette diversité de points de vue vise à avoir le regard le plus complet possible sur le dispositif belge. Nous avons utilisé une méthodologie semblable pour chacun de ces trois groupes d'acteurs. Il s'agit d'entretiens semi-structurés réalisés sur base volontaire. L'entretien semi-structuré se caractérise par l'usage d'une grille de questions préparées à l'avance, généralement ouvertes et visant à susciter la discussion sur une série de sujets. Le but de cette méthode est de moins limiter les choix de réponse que ne le ferait un questionnaire à choix multiples. Ainsi, il est possible de faire émerger des sujets et des problématiques qui n'avaient pas forcément été envisagés en amont. Les grilles d'entretien utilisées comme base pour interroger ces parties prenantes se trouvent en annexe du rapport.

Ces entretiens ont été intégralement réalisés en ligne, tant pour des raisons logistiques que pour respecter les règles sanitaires en vigueur à l'époque. Un effort a été fourni pour garantir la diversité et la représentativité de l'échantillon étudié pour chacune des trois parties prenantes. Les interviewés ont tous participé sur base volontaire. Les participants au programme ont donc été interrogés pendant qu'ils exécutaient leur peine (avec une expérience qui variait entre deux mois et un an). Ceux-ci ont été contactés à l'aide des psychologues les accompagnant, qui leur ont demandé de nous recontacter s'ils souhaitaient répondre à nos questions. Cette manière indirecte de procéder a permis de prendre contact avec des participants tout en respectant leur vie privée.

Parmi les psychologues questionnés, trois travaillent avec des participants néerlandophones et trois avec des participants francophones. Cette parité régionale se retrouve également chez les dix participants interrogés : cinq néerlandophones et cinq francophones. Ceux-ci viennent de provinces diverses, ont des âges divers, des professions diverses,... Aucun profil type ne se dégage parmi l'échantillon, qui se compose de deux femmes et huit hommes. Ceci se rapproche des proportions réelles de participants par genre. À noter cependant que tous les psychologues interrogés travaillent à l'institut Vias et les participants interrogés se font tous accompagner par l'institut Vias. Il est important de mentionner que l'institut Vias n'est pas le seul organisme

autorisé à accompagner des participants à ce programme, deux autres organismes peuvent également le faire. Ceci pourrait introduire un léger biais (mais impossible de l'évaluer).

Pour les juges de police aussi, un effort de diversification géographique a été entrepris : cinq juges exercent en Flandre, quatre en Wallonie et un à Bruxelles. Tous les juges exercent dans des tribunaux de police différents. Enfin, nous avons également tenu à représenter à la fois des opinions plutôt favorables et des opinions plutôt défavorables à l'EAD. Il est cependant possible, comme nous le verrons dans la section 3.1, que des avis divergent dans les interviews.

2.3 Données enregistrées par les EAD

Au-delà des du matériau riche que constituent les entretiens avec ces parties prenantes, nous avons aussi la possibilité d'étudier les données quantitatives enregistrées par les EAD eux-mêmes. Celles-ci reprennent la date et l'heure auxquelles une série d'événements se sont déroulés, à savoir notamment : le démarrage du véhicule, le souffle dans l'éthylomètre avec le résultat, la demande par le système d'un « retest »... Ces données ont pour but initial de seconder le psychologue dans l'encadrement individuel des participants au programme. Dans le cadre de ce projet d'étude, nous les avons utilisées de manière totalement anonyme. Chaque utilisateur de notre base de données est identifié par un simple code.

L'usage de ces données quantitatives dans le cadre de notre recherche ne vise de toute façon pas à analyser les résultats individuels de chaque participant. Le but est davantage de produire des chiffres agrégés rendant compte de grandes tendances. Trois variables sociodémographiques ont néanmoins été liées à chaque utilisateur : le genre, l'âge et la Région du tribunal à l'origine du jugement (ce qui offre aussi un indicateur géographique). Notre échantillon est constitué de l'ensemble des utilisateurs d'EAD ayant été accompagnés par l'institut Vias et ayant fini leur peine après février 2019⁶, soit 708 utilisateurs (dont 482 ont accompli 6 mois ou plus de programme, une grande partie des programmes pris en compte ne sont pas encore terminés).

Genre	
Hommes	593
Femmes	94
Âge	
18 ans à 34 ans	190
35 ans à 44 ans	161
45 ans à 54 ans	170
55 ans à 64 ans	122
65 ans et plus	44
Région	
Flandre	571
Wallonie	84
Bruxelles	22

Tableau 1 : Composition de l'échantillon de participants dont les données de téléchargement ont été utilisées

Pour ce faire, les données ont été traitées par le biais du langage R (RStudio). Le « jour d'usage » est l'unité de mesure la plus fréquemment utilisée dans la section 3.2 de ce rapport. Lorsqu'il s'agit de rendre compte des tentatives de souffle soldées par un résultat positif à l'alcool, nous avons jugé qu'il était plus pertinent de distinguer les jours « avec positif » des jours « sans positif » plutôt que de simplement compter le nombre total de tentatives positives. Cette dernière façon aurait sans doute engendré un biais car certains participants tentent parfois de souffler à de nombreuses reprises dans l'attente d'un résultat en dessous du seuil. Ces comportements auraient dès lors causé une distorsion dans notre analyse.

⁶ Notre première demande à Dräger de nous transférer ces données eut lieu en 2020. Or, Dräger supprime automatiquement les données non-utilisées depuis un an à des fins de protection de la vie privée. De ce fait, nous n'avons eu accès à aucune donnée antérieure à 2019.

3 Résultats

3.1 Les jugements

Les interviews avec les juges visent à répondre à notre première question de recherche, à savoir « Dans quelle mesure le programme EAD, tel que décrit dans l'arrêté royal du 26 novembre 2010, est réellement appliqué par les juges dans les cas décrits par l'article 37/1 de la « Loi de la Circulation Routière ? Et le cas échéant, quels sont les obstacles de son application ? Comment appliquent-ils la loi ? ». Les retours des juges se caractérisent par une assez grande diversité d'opinion. Une différence d'approche existe entre les Régions (notamment, de manière générale, une approche plus stricte du jugement en Flandre qu'en Wallonie) mais certaines grandes lignes de réticence tendent à se retrouver partout. Cette section tente de tracer ces grandes tendances tout en rendant compte de certains retours que l'on retrouve de manière plus minoritaire. La Région bruxelloise est un peu mise à part des comparaisons régionales compte tenu qu'un seul juge de cette Région a été interviewé.

3.1.1 Décision finale du Juge

Nous avons de manière générale remarqué une réticence à condamner à l'EAD les contrevenants entrant dans les critères légaux. Une grande partie de ces juges condamnent généralement à l'EAD que si le contrevenant entre dans les conditions obligatoires d'application de la peine, c'est-à-dire avec récidive (une condamnation définitive suivie d'une nouvelle infraction endéans les trois ans). Les raisons derrière cette réticence concernent principalement deux grands aspects : le désaccord avec les critères d'application de la peine et la lourdeur du système, en particulier son prix.

Les peines dans les cas d'infraction unique sont donc plus rares en Wallonie qu'en Flandre. Un juge wallon dit par exemple qu'il ne pense pas qu'être pris une fois avec un taux de 0,78 mg/l soit forcément révélateur d'un comportement fréquemment dangereux.

La grande majorité des juges du sud du pays, et certains d'entre eux aussi en Flandre, sont peu enclins à avoir recours à cette peine pour une infraction unique. Ils utilisent donc par défaut la possibilité offerte par la loi de ne pas condamner à l'EAD dans ce cas de figure en motivant leur décision. Divers arguments peuvent être mobilisés pour justifier le non-octroi de l'EAD. Parmi les plus fréquents, citons la situation financière de la personne, l'impact que le système aurait sur la vie professionnelle ou encore le fait que la peine ne serait simplement « pas adaptée » à l'infraction commise. Les juges wallons tendent davantage à invoquer un aspect « peu pédagogique » et exagéré de la peine dans le cadre d'une première infraction. Cette vision plus présente en Wallonie semble certainement liée à une représentation différente de ce qu'est une « consommation problématique ». Les suspicions de « consommation problématique » à la suite d'une unique infraction lourde semblent plus importantes dans le chef des juges flamands. En Région wallonne peut revenir fréquemment l'idée qu'une infraction unique, même lourde, peut être due à « l'égarement d'un moment, qui ne présage pas forcément d'une future récidive ».

Les infractions avec récidive sont davantage sujettes à débat mais tous s'accordent pour critiquer l'aspect indérogable de la Loi pour ces cas. La quasi-totalité des juges voient d'un mauvais œil ce qu'ils perçoivent comme une réduction de leur capacité à opter pour la peine la plus adaptée en fonction du contexte propre à chaque infraction. Selon eux, ceci pourrait mettre en péril le principe de « personnalisation de la sanction pénale », c'est-à-dire la prise en compte de la situation socioéconomique de la personne, de l'exposé que celle-ci fait de son infraction, de la tendance affichée par la personne à potentiellement réitérer un tel acte... Pour reprendre à nouveau les termes d'un juge :

« Le législateur prévoit les peines en termes généraux, parfois avec de bonnes idées, mais peu adaptés à plein de contextes ».

Ce critère d'application obligatoire est perçu par beaucoup de juges (surtout wallons mais aussi flamands) comme un manque de confiance du pouvoir législatif vis-à-vis des juges. L'application stricte de la loi mène

d'ailleurs dans certains rares cas à des condamnations qu'ils trouvent « absurdes », comme celle d'une personne qui se retrouve condamnée à installer un EAD dans sa voiture après avoir commis une infraction de conduite sous influence à vélo car celle-ci est une récidive.

Pour illustrer la diversité des opinions des juges, nous pouvons également mentionner qu'un des juges interrogés n'avait aucun problème vis-à-vis de l'application automatique de la loi en cas de récidive. Ce juge a même recours à l'EAD pour des cas d'application totalement facultatifs dans lesquels l'alcoolémie n'atteint pas le seuil prévu dans la loi. Deux justifications s'opposent en fait entre les juges contre l'application automatisée de la peine et ce dernier juge qui n'y voit pas d'objection. D'un côté, le jugement le plus juste est vu comme celui qui s'attarde sur le contexte propre au prévenu et à l'infraction et qui ajuste la peine en fonction de cela. De l'autre, il est vu comme l'application inconditionnelle d'une peine en fonction d'un critère prédéfini afin d'éviter un aspect arbitraire de la décision.

Dans certaines juridictions, il y aurait même une tendance à ne pas condamner à l'EAD même dans les cas de figure avec récidive où celui-ci est censé être obligatoire. Cette esquive se ferait par le biais de la suspension du prononcé de la condamnation, ce qui n'est pas prévu par la loi⁷. En d'autres termes, le contrevenant est reconnu coupable de l'infraction mais ne reçoit aucune peine (s'il ne commet pas d'infraction au cours d'une certaine période suivant le jugement). Selon un de nos juges interrogés, il s'agit d'une façon pour ces juges de se rebeller face à ce dispositif légal avec lequel ils ne sont pas d'accord. D'après nos entretiens, ce cas de figure se rencontrerait surtout (si pas uniquement) en Wallonie. Cette suspension du prononcé de la condamnation est, outre le fait qu'elle n'est pas prévue par la loi, doublement problématique. Tout d'abord, elle crée des différenciations « arbitraires » entre les juridictions (un prévenu ayant commis une même infraction peut s'en sortir avec rien ou écoper d'un EAD en fonction du tribunal de police dans lequel il se fait juger). Ensuite, elle implique des inégalités de jugement au sein d'une même juridiction difficiles à défendre (un prévenu ayant commis une infraction de conduite sous influence moindre pourrait écoper d'une amende alors que le récidiviste entrant dans les conditions d'application obligatoire de l'EAD bénéficierait d'une suspension du prononcé). La fréquence de ce phénomène n'est pas aisée à évaluer à l'heure actuelle. Il semblerait qu'il se limite à certains juges en particulier.

Le prix de l'ensemble du dispositif est également un facteur décourageant fréquemment les juges de condamner à l'installation d'un EAD. Un juge parle par exemple de :

« Coût énorme et aucune aide pour un justiciable qui est souvent en précarité. »

En effet, le montant total à déboursier se situe entre 3500€ et 4000€ pour une peine d'un an (achat du système, installation, téléchargement des données et encadrement). Il y a un consensus général chez les juges sur le fait que ce niveau de prix est trop élevé et non assumable pour nombre de contrevenants. Deux juges montrent un manque de confiance dans le modèle économique quand les autres n'ont pas fait mention de cet aspect (les autres juges mentionnent que les coûts jugés excessifs pour la personne condamnée, mais non le modèle économique de l'EAD dans son ensemble). À ce prix peut éventuellement s'ajouter une amende, mais celle-ci est très souvent déduite du prix de l'EAD, et ce quelle que soit la Région. Seul un des juges interrogés nous a dit explicitement n'avoir « aucun problème » avec le prix élevé du système et trouve que la gravité de l'infraction ne peut permettre de trouver une « excuse » dans le prix. L'accumulation de la condamnation à l'EAD avec tout ce qu'elle implique (prix élevé, installation du système, rendez-vous d'encadrement, rendez-vous pour le téléchargement des données...), du passage des examens nécessaires pour être reconnu comme apte à la conduite et de l'amende dans certains cas constituerait un dispositif beaucoup trop lourd pour quasiment tous les juges.

Les juges dénoncent ces coûts élevés dans la mesure où ils peuvent générer une justice « à deux vitesses ». Ces coûts n'ont pas forcément un grand impact pour les contrevenants plus aisés. Ceux-ci peuvent plus facilement se payer le système (20 participants parmi les 708 participants de l'échantillon que nous étudions ont d'ailleurs installé un EAD dans deux véhicules malgré le prix) voire éviter la peine. Plusieurs juges ont déjà entendu certains condamnés dire qu'ils ne vont pas installer l'EAD et plutôt utiliser des taxis ou payer un chauffeur privé.

À l'inverse, les personnes les plus précarisées risqueraient de se retrouver très handicapées si elles ne sont pas capables de payer l'ensemble du dispositif. Dans ce cas aussi, des personnes déclarent à l'audience ne pas installer le système pour ne pas payer ce coût. Ceci renforce l'effet « justice à deux vitesses » puisque les personnes incapables de payer le système finissent avec une déchéance de fait (une peine encore plus lourde

⁷ https://www.stradalex.com/fr/sl_src_publ_jur_be/document/ECLI:BE:CASS:2021:ARR.20210928.2N.9-NL, consulté le 2/09/2022

que l'EAD dans la mesure où elle prive le condamné de son véhicule). D'autres vont l'installer même si cela mène à un endettement car elles n'ont pas le choix (habitation pas du tout desservie par les transports en commun, membre du ménage atteint d'un problème de santé important...). Cet aspect est souvent invoqué dans la défense des avocats : l'EAD fragiliserait la personne davantage, l'empêcherait de trouver du travail si elle n'en a pas, va rendre sa vie problématique si elle a des enfants à charge, ... Les contrevenants se présentent régulièrement à l'audience avec des preuves de leurs revenus. Pour certains juges, cette preuve n'est parfois même pas nécessaire, si le parquet ne la demande pas et que les revenus annoncés par le contrevenants semblent réalistes. Certains juges pensent même que cette lourdeur financière affecte l'efficacité du système :

« Les personnes en difficulté ne vont retenir que la difficulté à payer le système et ne vont rien en retenir de positif ».

De manière générale, l'EAD est donc surtout prononcé pour les personnes ayant commis une récidive. Il en est souvent de même pour les contrevenants qui ne se présentent pas lors de l'audience. Les juges déclarent faire preuve de moins d'indulgence de ce cas-là et généralement prononcer l'EAD également dans les cas d'infraction unique au-dessus de 1,8 g/l. Cette volonté d'être beaucoup plus strict sur la condamnation à l'EAD pour les personnes qui ne se présentent pas à l'audience se retrouve dans chaque Région.

Au niveau des autres pays d'Europe qui ont une disposition EAD dans leur loi aussi, des réticences au niveau des juges ont été constatées (Houwing, 2016). Celles-ci portent aussi sur le prix du système ainsi que sur des doutes quant à l'efficacité de l'EAD pour améliorer la sécurité routière. Lors de nos entretiens, les attaques des juges étaient beaucoup plus centrées sur ses critères légaux d'application et sur son coût que sur le système en lui-même qui est vu comme « potentiellement fort adapté à certains cas ».

3.1.2 Éléments influençant le jugement

Nous avons vu que les juges étaient peu enclins à condamner à l'EAD en cas d'infraction unique et qu'ils condamnent à l'EAD en cas de récidive à moins d'une opposition frontale à la Loi menant à des suspensions du prononcé de la condamnation. La différence entre « infraction unique » et récidive n'est bien évidemment pas le seul facteur influençant la décision finale. D'autres aspects davantage basés sur l'appréciation du juge entrent en compte.

Il y a tout d'abord la présence d'autres infractions dans le casier judiciaire du contrevenant, même si celles-ci dépassent le délai de 3 ans qui définit légalement la récidive. Les juges sont unanimement sensibles à la répétition des infractions de conduite sous influence sur le long terme. Celle-ci peut témoigner d'une difficulté à dissocier alcool et conduite et dès lors justifier une condamnation à l'EAD même s'il ne s'agit pas d'une récidive au sens stricte. Ce cas de figure se retrouve tant dans les entretiens avec les juges qu'avec les participants.

Les résultats obtenus auprès de l'expertise médicale est un second élément fondamental. En Wallonie, les analyses sanguines des principaux indicateurs attestant ou non d'une consommation d'alcool récente excessive (analyse du taux de CDT⁸ surtout) sont particulièrement demandées. Si le contrevenant se fait aider d'un avocat, ce dernier va généralement lui conseiller de se présenter directement à l'audience avec des résultats d'analyses faites au préalable afin d'accélérer la procédure (si l'analyse est requise par le juge, ou si l'avocat a été consulté en dernière minute, le jugement sera postposé d'environ 2 mois, le temps de faire l'analyse). Le but pour le contrevenant (et son avocat) est également de montrer des éléments rassurants au juge afin d'écoper de la peine la plus clémente possible. Dans le cas d'une personne entrant dans les critères légaux de la peine EAD, le but sera généralement de l'éviter (ou du moins de limiter la peine à un an) voire d'éviter de passer les examens de réintégration. Du côté flamand, l'analyse de cheveux semble davantage préférée à l'analyse des marqueurs sanguins. Selon eux, celle-ci permet de rendre compte de la consommation d'alcool sur le long terme avec plus de fiabilité (mesure non influencée par la prise de médicaments). Les juges peuvent même suspecter une volonté de cacher une consommation d'alcool excessive chez les personnes « se rasant soudainement les cheveux très courts ».

Les juges ont une vision plutôt positive de ces analyses, mais disent aussi les prendre avec des pincettes. Le fait de « montrer patte blanche » est généralement bien vu et tendrait à indiquer que la personne aura moins

⁸ Transferrine carboxydéficiente, il s'agit d'une protéine présente dans le corps s'il y a consommation excessive d'alcool sur une période d'au moins une semaine.

tendance à récidiver (certains juges sont plus convaincus de cela que d'autres). Réaliser une analyse impliquerait également davantage le contrevenant dans son jugement, le motiverait à modifier ses habitudes. Cependant, ceci n'est pas forcément « suffisant » pour rassurer quant à leur capacité à dissocier consommation d'alcool et conduite. Selon les juges, un nombre important de contrevenants montrent des difficultés à faire cette dissociation bien qu'ils ne soient pas physiquement et lourdement dépendants à l'alcool. Ceux-ci n'ont pas de soucis pour s'abstenir de boire pendant quelques semaines sans pour autant rassurer les juges. L'analyse sanguine ou capillaire seule ne permet donc pas de savoir si le contrevenant a un tel problème de dissociation. Les juges ont d'autres techniques pour essayer d'affiner leur jugement.

Parmi celles-ci figurent les enquêtes sociales émises par les maisons de justice à la demande du juge. Ces enquêtes permettent d'évaluer si un type de peine est adéquat en fonction du type de profil psychosocial. Le recours à celles-ci dépend cependant de la juridiction, la maison de justice pouvant être dans certains cas surchargée et incapable de produire un tel rapport pour des cas de potentielles peines d'EAD. Certains juges trouvent le recours à l'EAD disproportionné si l'enquête sociale est plutôt positive. L'usage de ce type d'enquête fut beaucoup plus présent dans les témoignages de juges wallons que flamands. Ces derniers semblent privilégier un interrogatoire approfondi lors de l'audience et disent se baser fortement sur cette impression de visu afin de fonder leur jugement. Dans les deux cas, ceci confirme l'idée que les juges n'apprécient pas d'appliquer une sanction de manière automatique et préfèrent adapter celle-ci en fonction du contrevenant.

Un dernier facteur déterminant est la combinaison d'un accident avec la conduite sous influence. Une infraction de conduite sous influence constatée à la suite d'un accident aura également plus de chance d'être sanctionnée d'un EAD. Les caractéristiques et le contexte de l'accident influenceront plus ou moins le juge en fonction de son appréciation. Il peut s'agir d'un accident qui aurait pu se dérouler même sans l'influence de l'alcool (collision dans un angle mort...) ou alors d'un accident difficilement explicable autrement que par l'influence de l'alcool (conducteur qui s'engage dans un rond-point sans ralentir, oubli de s'arrêter à un feu tricolore...). Les coups et blessures involontaires générés par l'accident influencent aussi la décision. Un autre exemple donné par un juge est la présence d'enfants non attachés dans la voiture. Même si ceci n'a pas forcément de lien de causalité direct avec l'influence de l'alcool, cela peut inciter le juge à alourdir la peine. Ces éléments ressortent lors des questions posées à l'audience mais aussi dans ce que les policiers présents sur place après l'accident ont indiqué dans leur rapport (qui reprend notamment les déclarations du contrevenant juste après l'accident).

3.1.3 Usage de l'article 42 de la Loi de la circulation routière

L'article 42 de la loi sur la circulation routière offre au tribunal la possibilité de déclarer officiellement le prévenu "physiquement ou mentalement incapable à conduire un véhicule à moteur". L'application et l'utilisation de cet article empêcheront, au moins temporairement, un conducteur de pouvoir conduire car il sera déclaré inapte à la conduite pendant au moins six mois sur la base de critères médicaux⁹. D'après nos entretiens, l'utilisation de l'article 42 semble être plus courante en Flandre qu'en Wallonie. En Wallonie, contrairement à la Flandre, il y a une plus grande préférence pour une suspension du prononcé du jugement pour EAD. Les juges flamands estiment qu'une telle suspension n'est pas optimale. Selon eux, les conditions de probation sont souvent violées sans aucune conséquence a posteriori. Selon ces juges, le changement de comportement et d'attitude du conducteur en question serait moindre dans ce cas.

Les partisans de l'article 42 disent que c'est le meilleur moyen d'inciter le condamné à agir en profondeur sur son comportement. Dès lors que la consommation est vue comme « problématique » (comme nous l'avons vu, le terme « consommation problématique » est sujet à débat), la déchéance pour incapacité physique/psychique permettrait d'agir sur « la cause sous-jacente » du problème. Cette procédure a aussi pour avantage d'être plus facile, légère et rapide que celle de l'EAD. Extraire le prévenu de la circulation a de plus un effet direct sur la sécurité routière. Ceci est apprécié par ces juges pour la « sécurité » que cela apporte à leur jugement. Ils ont ainsi la certitude de ne pas « laisser un cas dangereux conduire librement ».

Enfin, l'usage de l'article 42 permet au juge d'observer de manière directe si le prévenu a mis en place des stratégies, pendant la période de déchéance d'au moins 6 mois. À l'inverse, les juges n'ont aucun retour sur l'usage de l'EAD dont le condamné a fait preuve, ce qui les laisse dans un certain flou quant à l'efficacité de la

⁹ Arrêté royal du 23 Mars 1998, annexe 6.

peine en termes de changement de comportement. Les juges sont même généralement incapables de dire à quel point la peine est réellement exécutée par le parquet ou pas.

3.1.4 Profil des condamnés

Comme déjà mentionné lors de notre section 1, les profils des personnes condamnées à l'installation d'un EAD sont fort diversifiés (et ce dans chaque Région). Sans vouloir élaborer une typologie rigide des différents types de personnes que les juges rencontrent, deux distinctions sont néanmoins faisables quant à la consommation d'alcool. Celles-ci se retrouvent également dans les explications données par les psychologues chargés de l'encadrement des participants.

La première distinction que les juges font est celle entre les contrevenants qui ont une consommation « problématique » d'alcool et ceux qui n'en ont pas. Cette distinction se base sur le ressenti des juges et des psychologues quant à la fréquence de la consommation d'alcool et la difficulté à contrôler cette consommation. Ce ressenti provient à la fois d'indices biographiques et d'indices quantifiables (les analyses de sang pour les juges, les relevés de données des EAD pour les psychologues). Par exemple, le contexte des éventuelles précédentes infractions donne un indice (contexte de fête ou pas, contexte professionnel...). Les relevés des EAD peuvent indiquer des traces d'alcool fréquentes et à des moments de la journée généralement moins propices à la consommation (en après-midi en semaine par exemple). À l'inverse, le contrevenant qui a une consommation « moins problématique » d'alcool correspond davantage à un profil qualifié communément de « fêtard ». Il s'agit d'une personne qui consomme en moyenne de manière beaucoup plus ponctuelle, dans un contexte de socialisation, et qui a moins de difficultés à contrôler sa consommation en termes de fréquence. Bien sûr, cette distinction n'est pas stricte et un contrevenant peut se situer entre les deux groupes.

La deuxième distinction se fait au sein du groupe des contrevenants avec consommation problématique d'alcool. Il s'agit de la différence entre les personnes qui ont entrepris un changement radical dans leur consommation d'alcool (voire un arrêt total de la consommation) au début de leur programme d'encadrement ou même avant le début du programme et celles qui n'ont pas fondamentalement changé leurs habitudes (voire qui sont dans une forme de « déni quant à la gravité de leur consommation », pour reprendre le terme utilisé par les psychologues). En effet, nombre de contrevenants ont fortement changé leurs habitudes avant même leur audience au tribunal de police. Le temps d'attente entre l'infraction et l'audience, qui varie généralement de six mois à un an en fonction des juridictions, peut-être propice à une remise en question de ces habitudes. Cette période est d'autant plus propice au changement si l'infraction de conduite sous influence fut constatée lors d'un accident particulièrement violent. Un déclic peut alors se produire. Ces contrevenants commencent donc le programme d'encadrement avec un changement de leurs habitudes de consommation déjà assez ancré.

Au-delà de ces deux distinctions quant à la consommation du contrevenant, une large surreprésentation des hommes est à noter. Tous les juges font état de cette disparité, et 86% d'hommes pour 14% de femmes sont présents dans notre échantillon de participants accompagnés par l'institut Vias. Ces chiffres se rapprochent tout à fait des proportions en termes de genre obtenus lors de notre dernière mesure de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » (Brion et al, 2019). En effet, 2,8% des hommes testés y ont eu un taux positif pour 0,6% des femmes. Cette différence est encore plus grande si nous prenons en compte que la proportion d'hommes conducteurs sur la route est en moyenne plus élevée (62% d'hommes pour 38% de femmes lors de notre mesure). Dès lors, le pourcentage total de conducteurs sous influence était de 88% pour 12% de conductrices sous influence.

Certains juges remarquent également une légère prépondérance de gens plutôt précarisés (travailleurs avec difficultés financières ou sans emploi). Ceci est évidemment un aspect important compte tenu des frais conséquents du programme EAD. Un juge nous a même dit qu'une aide judiciaire pour les gens qui n'ont pas les moyens de payer l'ensemble de ces frais serait fort utile. Mais l'ensemble des juges précisent que potentiellement tous les types de profils socioéconomiques peuvent se rencontrer dans ces jugements. Deux juges remarquent un nombre assez interpellant de conducteurs roulant sous influence dans le cadre de leur activité professionnelle. Un d'eux cite l'exemple « du dîner d'affaire quelque peu arrosé » qui serait un cas de figure fréquent. Ceci va dans le sens de notre mesure comportementale de la conduite sous influence qui montre une proportion de conducteurs sous influence de 2,6% parmi les personnes qui ont pris le volant depuis leur lieu de travail, soit plus que la moyenne des conducteurs (1,9%).

3.1.5 Modalités de la peine

Les juges utilisent souvent (voire toujours pour certains) la possibilité de déduire l'amende du prix de l'EAD. L'usage de cette option tend à réduire le nombre d'appels pour les peines d'EAD car beaucoup de contrevenants ont « l'impression de faire une bonne affaire » avec cette déduction.

Le condamné n'a droit au remboursement des coûts payés que s'il suit le programme d'encadrement de manière effective. Pour cela, il doit pouvoir fournir une preuve de paiement des coûts liés à l'EAD (les factures de l'installation de l'appareil, le suivi, les téléchargements...). Le condamné est obligé d'avancer le coût de l'EAD et de l'amende afin d'être remboursé de cette dernière. Certains juges ont expliqué qu'ils trouvaient important que le condamné paye une amende s'il décide de ne pas installer l'EAD, dans le but de « le responsabiliser et le conscientiser, pour éviter qu'il ait l'impression de pouvoir finalement s'en sortir sans contrepartie ».

La durée de la peine est d'un an dans la grande majorité des cas (plus de 80% dans l'échantillon de données envoyées par Dräger, ce qui est sans doute représentatif de la proportion globale). Au vu de la lourdeur et du coût du système, les juges limitent généralement les peines de 2 ou de 3 ans aux « gros récidivistes ». Cette prépondérance des durées de condamnation d'un an provient également de l'application théoriquement automatique de l'EAD aux cas de récidive et la réticence des juges à l'appliquer. Dans le cas où le juge prononce l'EAD sans être pleinement convaincu par le bien-fondé de la peine, il est probable qu'il opte pour la durée de peine la plus basse.

La limitation de l'obligation d'utiliser un EAD au véhicule privé (permis B) pour les chauffeurs professionnels de camion ou de bus (qui n'est possible que si l'infraction n'a pas été commise avec le véhicule professionnel) est perçue positivement et généralement employée si possible en Wallonie (sauf cas extrême). L'idée est d'éviter que le contrevenant perde son travail. Les juges flamands montrent plus de réserve quant à l'usage de cette possibilité légale. Ceux-ci pensent davantage qu'un conducteur à la consommation problématique tendra à adopter le même type de comportement avec son véhicule professionnel, et que c'est encore plus problématique dans ce cas (dangerosité plus grande du camion et responsabilité du chauffeur de bus vis-à-vis des passagers). Il s'agit aussi d'une responsabilité délicate pour le juge de permettre au condamné de continuer de conduire dans le cadre de ses activités professionnelles. Ceci ne concerne évidemment qu'un nombre très limité de cas (chaque juge interrogé a été en moyenne confronté à ce cas qu'une voire deux fois).

Les juges ne pouvaient dire si les peines d'EAD mènent souvent à un pourvoi en appel ou pas. Le recours aux bases de données judiciaires ou interroger des juges de juridictions supérieures est nécessaire pour savoir cela (et ne fut pas possible dans le cadre de cette étude). Néanmoins, les juges de police pensent que le nombre d'appels doit être assez limité puisque les jugements se basent sur une obligation légale et non sur la sensibilité du juge dans le cas où il y a récidive. À noter que le pourvoi peut être problématique à Bruxelles et largement dépasser 1 an à cause de l'engorgement important en appel. Ce phénomène est tellement marqué que certains avocats proposent à leur client de faire appel afin de tenter d'atteindre la prescription des faits.

3.1.6 Avis des juges sur le dispositif légal

Les principales critiques des juges portent davantage sur les critères de sélection des contrevenants et le prix élevé du système et de l'encadrement que sur le système en lui-même. Pour eux, le système est potentiellement très utile pour s'attaquer à un « noyau dur » de contrevenants pour lesquels les mesures purement financières ou les déchéances n'ont pas d'impact. Cependant, les critères actuels basés uniquement sur la concentration d'alcool dans le sang ne visent selon eux pas précisément le public pour lequel ce système serait efficace.

La majorité des juges s'accordent à dire qu'il y a un manque de clarté dans la définition du public auquel s'adresse l'EAD. À cet égard, ils pensent que la loi devrait laisser aux juges la latitude nécessaire pour décider au cas par cas et non uniquement sur la base de l'alcoolémie au moment de l'infraction. Les juges tendent à être sceptiques sur le fait de prédéfinir en amont le critère pour une telle sanction. Le système ne peut bien sûr pas être assigné à une personne physiquement ou psychologiquement inapte à la conduite mais semble aussi pour la majorité des juges totalement moins adapté après une première infraction. Le groupe cible se situerait entre ces deux cas. Un des juges croit que le système serait profitable « pour des personnes qui ont résisté

difficilement à la pression sociale, donc pas des personnes avec addiction physique ». La frontière entre ce groupe de conducteurs et les deux autres groupes précités (les personnes inaptes à la conduite d'un côté et les conducteurs « dont c'est la première erreur » de l'autre) semble assez poreuse et variable d'un juge à l'autre.

Au-delà du prix élevé et de l'impression de « justice à deux vitesses » qu'elle engendre, certains juges sont également sensibles à la discrimination que l'EAD provoque vis-à-vis de l'entourage du condamné. En effet, la peine est d'autant plus invasive que le ménage du condamné comprend beaucoup de membres pour un seul véhicule. Le ménage entier est pénalisé dans la mesure où les personnes non condamnées doivent aussi apprendre à utiliser le système, s'arrêter régulièrement en trajet pour faire les retests et subir les autres désagréments d'usage cités par les participants au programme (par exemple, le regard des gens dans la sphère publique).

Les juges sont sceptiques sur l'intérêt d'un EAD pour le contrevenant dont c'est la première infraction, surtout si celui-ci est encore jeune. Les formations alcool dispensées par l'institut Vias peuvent selon certains être plus à propos pour ce type de profil. Ceci serait...

« [...] plus utile qu'un accompagnement psychologique inutile via le programme EAD, qui a presque un côté humiliant dans ce cas-là. »

L'idée est également que le public jeune correspond davantage au profil « fêtard » énoncé plus haut. Les données de Sciensano (Gisle, 2019) montrent d'ailleurs une consommation en moyenne moins régulière mais plus d'« hyperconsommation » (grande quantité d'alcool consommée en une période de temps courte) chez les jeunes. Ce type de profil semble plus influençable par cette approche que celui d'un multirécidiviste. Les juges sont beaucoup plus partagés quant à l'aspect « léger » de la formation de l'institut Vias. Certains trouvent que si l'EAD est un dispositif cher et lourd, les formations alcool sont une alternative un « peu trop gratuite » et critiquent la différence énorme de frais qu'il peut y avoir entre une personne condamnée à l'EAD et une personne condamnée à la formation de l'institut Vias, pour des faits d'une gravité fort proche.

Les juges déplorent aussi le fait que l'audience se déroule généralement longtemps après l'infraction (parfois entre six mois et un an), ce qui réduit l'efficacité de la mesure. Ceci mène également les contrevenants dans une situation stressante et incertaine dans l'attente du jugement. Certains contrevenants ont déjà changé fortement leurs habitudes et ont entrepris un suivi psychologique pendant cette période. L'installation de l'EAD intervient dès lors à un moment où il est moins opportun. À l'inverse, d'autres contrevenants ont potentiellement continué à conduire sous l'influence de l'alcool sans aucun suivi. Le retard dans les audiences peut donc générer du danger sur les routes. Les examens de réintégration peuvent également retarder le début du programme ou même entraver l'accomplissement du programme (si la réintégration n'a qu'une validité temporaire).

Plusieurs juges suggèrent de changer l'approche du système et d'en faire un dispositif qui équipe les voitures davantage « par défaut ». Pour ce faire, le système devrait devenir beaucoup plus compact, bon marché et léger à utiliser (par exemple, sans système de retest). Un juge imagine même que les compagnies d'assurances pourraient récompenser les propriétaires d'une voiture munie d'un EAD, comme cela existe déjà pour les voitures équipées d'un « mouchard » qui enregistre diverses informations sur les habitudes de conduite. Cet intérêt pour une version « allégée » de l'EAD qui se trouverait dans chaque véhicule commercialisé se retrouve chez des juges de chaque Région. Les modalités d'utilisation d'un tel EAD devraient bien entendu faire l'objet d'une réflexion approfondie. Ceci démontre une défiance plutôt orientée vers la partie légale du dispositif et sa lourdeur financière et logistique que vis-à-vis du principe même d'un éthylotest empêchant le conducteur sous influence de démarrer son véhicule. Cette suggestion appelle cependant un questionnement beaucoup plus large quant à la balance entre liberté individuelle et sécurité routière (une telle généralisation de l'EAD sera sans doute accueillie avec des résistances). De plus, une telle généralisation d'un EAD « allégé » est certainement dépendante d'une volonté européenne. Le marché automobile en Belgique est à lui seul trop petit que pour pouvoir procéder à des adaptations techniques spécifiques.

À noter que le juge de Bruxelles nous a également signalé que l'application de la sanction était difficile dans sa Région étant donné la proportion importante de condamnés qui ne parlent aucune des langues nationales. L'encadrement individuel devient dès lors assez difficile à organiser. Ce problème se limite principalement à la Région bruxelloise mais n'est évidemment pas limité au cas de l'EAD (les formations alcool à l'institut Vias...).

Enfin, les juges ont de manière générale déploré le manque de dispositifs légaux tentant, à la manière de l'EAD, de prévenir la récidive de la part des personnes condamnées pour conduite sous l'influence d'autres

drogues. Le cadre légal actuel leur semble également totalement incapable de gérer les cas de conduite sous influence combinée de l'alcool et d'autres drogues ou médicaments, « pourtant fréquente parmi les jeunes conducteurs ».

Nous pourrions conclure de ce qui précède que la majorité des juges interrogés ne sont pas favorables à l'EAD. Il s'agit toutefois d'une fausse impression. Si l'on fait la distinction entre l'appréciation générale de la procédure par les juges d'une part et son caractère obligatoire d'autre part, on obtient une image complètement différente. Pour chaque juge interrogé, nous avons observé, sur la base de la transcription, où il se situait sur les deux aspects. Cette répartition a été faite par consensus et montre que seulement 20% (2/10) étaient clairement contre le principe même de l'EAD. Cela contraste fortement avec les 80% (8/10) de juges qui sont uniquement contre son caractère obligatoire. A cet égard, nous sommes bien sûr limités à l'opinion des juges qui ont été interrogés. Il y a toujours un biais de sélection lorsqu'il s'agit de participation volontaire à un entretien.

3.2 Usage du système

Cette section se base essentiellement sur les données tirées des EAD ainsi que sur les entretiens menés auprès des participants au programme.

Attention que ces chiffres sont à prendre avec prudence car il ne s'agit pas d'un reflet totalement représentatif du comportement des participants au programme. Divers comportements ne transparaissent pas dans les données accessibles et introduisent potentiellement du « bruit statistique ». Par exemple, si une personne tierce (non condamnée à utiliser l'EAD) souhaite utiliser la voiture dans laquelle l'EAD est installé, elle doit également souffler dans l'éthylotest. Ceci pourrait provoquer des cas de souffles « positifs » non imputables au participant au programme. Autre cas de figure, des « faux positifs » sont techniquement aussi possibles. Ceux-ci peuvent être rapportés par le participant au psychologue dans le cadre de l'encadrement. Mais dans la cadre de notre analyse anonyme des données, il est impossible de distinguer avec 100% de certitude les faux positifs des vrais. Cependant, les faux positifs doivent normalement représenter une part infime des tentatives positives. Enfin, les utilisateurs peuvent également avoir une mauvaise compréhension des règles qui encadrent le programme, ce qui peut impacter leur relevé de données au début (exemple : certains utilisateurs pensent d'abord qu'il est permis d'utiliser l'éthylotest pour se tester autant qu'ils le souhaitent. Or, il est préférable d'éviter si possible toute détection d'alcool au-dessus du seuil de 0,09mg/l d'air expiré).

Étant donné ces biais dont l'impact est difficile à évaluer et étant donné l'aspect inédit de cette approche, cette analyse quantitative a avant tout une visée explorative. C'est d'ailleurs pour cela que les statistiques qui suivent sont avant tout descriptives et qu'aucun test de corrélation statistique n'a été calculé.

3.2.1 Tentatives de souffle positives

La littérature scientifique internationale qui tente d'évaluer l'efficacité du dispositif EAD est assez unanime sur sa capacité à empêcher la conduite sous influence pendant sa période d'usage (Voas et al, 2021) (Nochajski et al, 2020). À l'inverse, cette littérature est beaucoup moins certaine quant à l'impact que l'EAD continue à avoir sur les utilisateurs après la fin de la peine. Ce second aspect est pour l'instant mis entre parenthèse et sera abordé dans la section 3.4. Les données tirées des EAD nous permettent de vérifier empiriquement le comportement des participants au programme en Belgique (sous quelques réserves, comme nous venons de le préciser). Il ne s'agit pas d'un indicateur de la consommation d'alcool des participants en général, mais plutôt d'un indicateur de leur consommation d'alcool dans les moments « cruciaux » (juste avant de prendre le volant).

Cette efficacité semble se vérifier dans la proportion de jours « avec tentative positive » que l'on peut compter en moyenne. Ces chiffres se basent sur le système de compte de jours expliqué dans la section 2. Un jour « positif » est un jour lors duquel le participant a soufflé au moins une fois à 0,09mg/l. En moyenne, un participant a (au moins) un souffle positif dans moins de 2% des jours de sa peine. Dans 3,3% des jours, des traces d'alcool sont détectées par le système (infimes car inférieures à 0,09mg/l). La présence du système dans le véhicule et le fait que le participant sait que ses tentatives de démarrer le véhicule sont toutes enregistrées le motivent sans doute à éviter les tentatives sous influence.

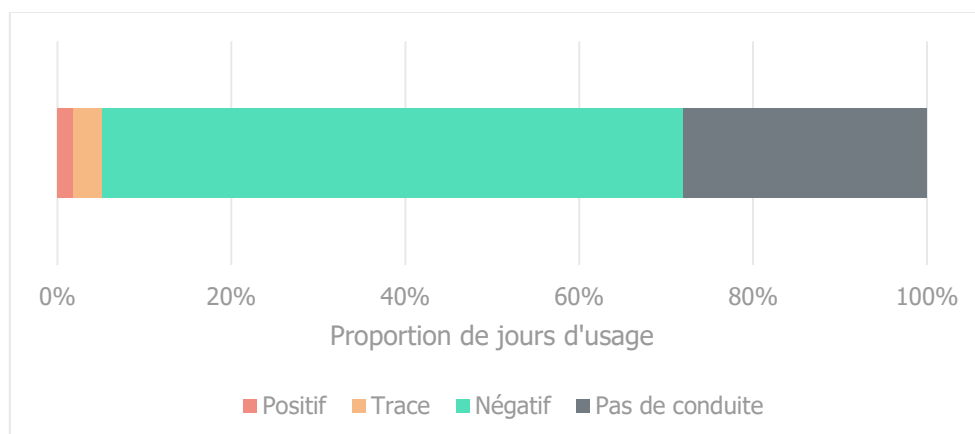


Figure 1 : Pourcentage de jours avec détection de « tentatives positives », moyenne totale. 708 observations.

Cette motivation des participants au programme est encore plus flagrante lorsque l'on se concentre sur les cas positifs. Comme le montre la figure 2, la grande majorité des jours qui comptent une tentative de souffle positive ne comprennent dans le pire des cas qu'un souffle avec une alcoolémie comprise entre 0,09 et 0,22 mg/l. Autrement dit, dans 74% de ces « jours avec positif », le souffle avec l'alcoolémie la plus haute n'aurait même pas constitué une infraction si le participant n'avait pas d'EAD installé. Les 3% de tentatives positives les plus hautes correspondent au seuil à partir duquel un conducteur peut être condamné à l'EAD en cas de récidive. Ces résultats peuvent s'expliquer notamment par la tendance des participants à ne pas tenter de souffler s'ils sont certains d'être positifs afin de conserver des données « propres ». Et donc à l'inverse, à ne souffler que lorsqu'ils s'estiment négatifs, d'où le nombre plus important de souffles de justesse au-dessus du seuil limite de 0,09 mg/l.

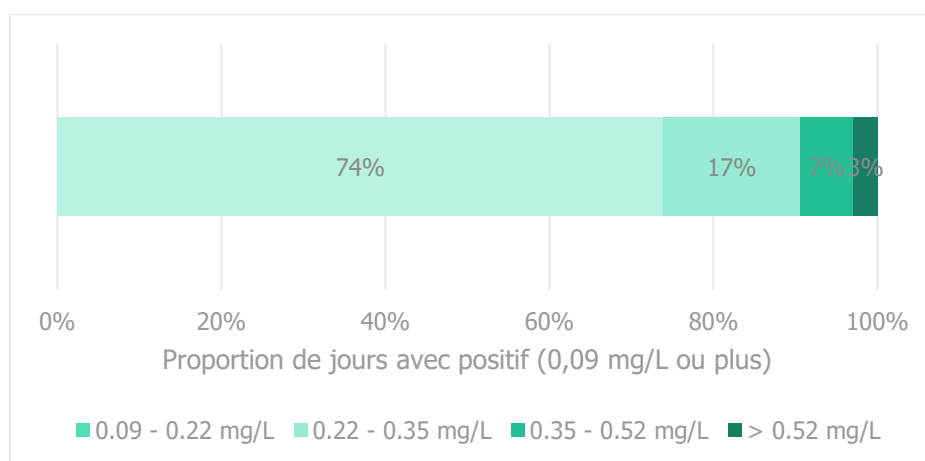


Figure 2 : Concentration d'alcool maximal détectée (mg d'alcool par litre d'air expiré) lors de chaque jour avec tentative positive. 708 observations.

La figure 3 donne une indication de la disparité parmi les participants quant à leur pourcentage de jours avec tentative positive. Nous pouvons voir que la moyenne de 1,9% de jours avec tentative positive englobe des réalités bien différentes. Presque la moitié des participants en ont moins d'1% et même plus d'un quart d'entre eux ne font aucun souffle positif pendant leur programme, ou n'en avaient fait aucun à l'heure de prélever ces données¹⁰. Ceci rejoint ce que les juges et psychologues nous ont expliqué quant à la diversité des profils qu'ils voient. Il en est de même pour les entretiens avec participants, plusieurs d'entre eux déclarent n'avoir eu aucune tentative positive pour le moment et mettre tout en œuvre pour conserver des données « très propres ». À l'inverse, une minorité de participants tend à pousser cette moyenne vers le haut, avec même 2% de cas extrêmes qui ont plus de 5 fois plus de jours « problématiques » que la moyenne (soit plus de 18 jours problématiques lors des six premiers mois).

¹⁰ Une importante partie des participants dont nous analysons les données n'ont en fait pas encore fini leur programme. Ceci est bien évidemment pris en compte dans le calcul de la moyenne (le nombre de jours avec tentative positive est comparé au nombre de jours de peine déjà prestés). Nous avons pris en considération que les six premiers mois des programmes d'une durée accomplie d'au moins six mois pour les figures 3 et 4 afin de ne prendre en compte que des données comparables (éviter par exemple d'avoir une surreprésentation des débuts de programme).

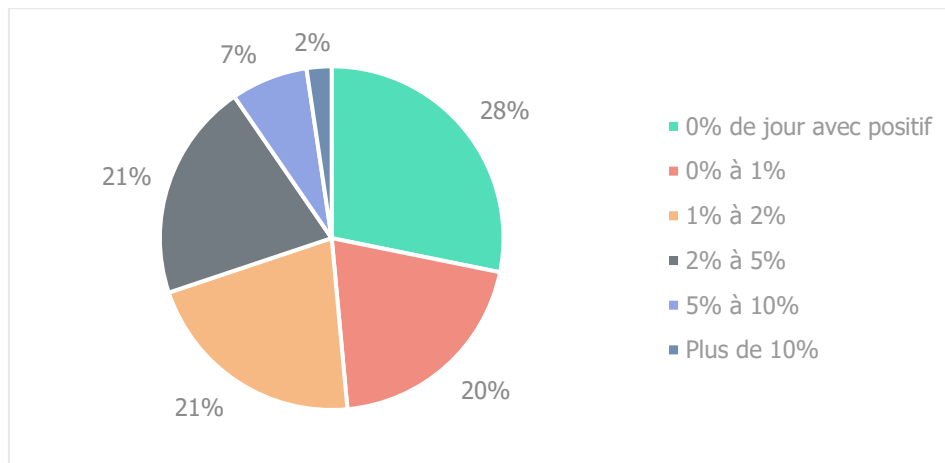


Figure 3 : Pourcentage de participants en fonction de la proportion de jours avec tentative positive pendant les six premiers mois (uniquement les participants avec au moins 6 mois d'usage). 511 observations.

Cette disparité semble encore plus visible lorsque l'on jette un coup de loupe sur la proportion de jours avec tentative au-dessus de 0,35mg/l (autrement dit, les deux derniers fragments dans la figure 2). Les 3/4 des participants ne commettent jamais ce type de souffle quand une poignée d'entre eux en commettent à plusieurs reprises.

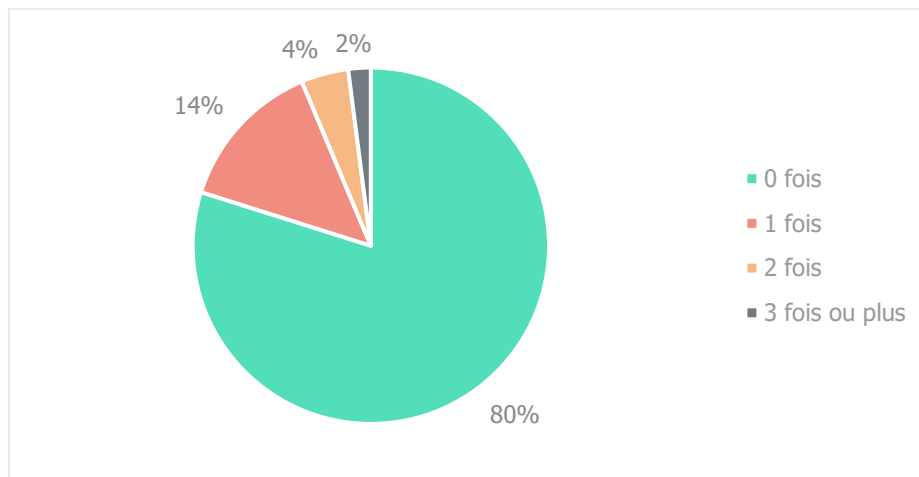


Figure 4 : Pourcentage de participants en fonction du nombre de jours avec tentative supérieure à 0,35 mg/l pendant les six premiers mois (uniquement les participants avec au moins 6 mois d'usage). 511 observations.

Des disparités existent également entre groupes socio-démographiques. La Figure 5 met en évidence les différences de fréquence de jours avec tentative positive en fonction du genre, de l'âge et de la Région où le jugement a été prononcé. La fréquence des jours lors desquels l'EAD a enregistré des traces d'alcool inférieures au seuil de 0,09 mg/l est également indiquée. La différence entre femmes et hommes est particulièrement marquée, allant quasiment du simple au double. Alors que les femmes sont beaucoup moins nombreuses que les hommes à écoper de l'EAD, celles qui reçoivent cette peine semblent également plus facilement limiter leur consommation dans les moments cruciaux que les hommes. Les pires résultats enregistrés viennent du groupe des 18-34 ans. La fréquence de jours avec positif tend à diminuer avec l'âge, avec un grand fossé entre les 45-54 ans et les 55-64 ans. Une différence existe également entre les contrevenants jugés en Flandre et en Wallonie, mais celle-ci est peu marquée. Les résultats par province et pour la Région bruxelloise ne sont pas indiqués sur ce graphe car ceux-ci sont basés sur de fort petits échantillons. Néanmoins, les scores du Limbourg (2,6% de jours positifs) et surtout du Hainaut (3,8% de jours positifs) sont assez frappants. À l'inverse, la moyenne bruxelloise semble plutôt basse (1,5%).

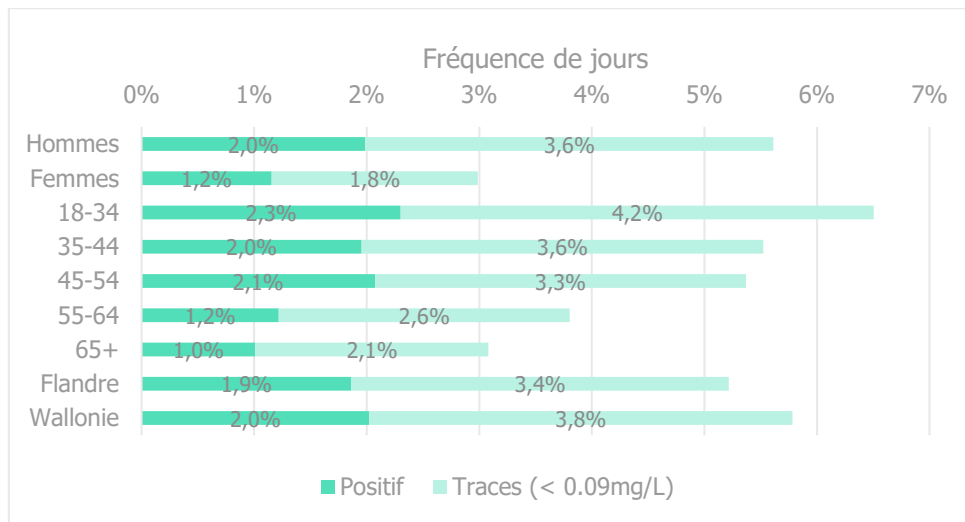


Figure 5 : Proportion de jours avec tentatives positives en fonction du genre, de l'âge et de la région. 708 observations.

La figure 6 est un coup de loupe sur les jours avec les tentatives aux taux les plus élevés (comme la figure 4) en fonction des variables sociodémographiques. Les pourcentages qui s'y trouvent ne représentent donc pas la fréquence absolue de jours avec de tels taux mais la fréquence de tels taux au sein de l'ensemble des jours avec tentatives positives. La détection de tels taux d'alcool est très peu courante, comme l'illustre la figure 2 (près de 10% des 1,9% de jours avec positif, soit 0,17%). Le résultat le plus frappant de ce coup de loupe est la proportion plus élevée de jours avec haut taux chez les femmes que les hommes, alors que celles-ci ont en moyenne moins de jours avec positif. Une diminution des taux d'alcool les plus élevés semble également se dessiner avec l'âge.

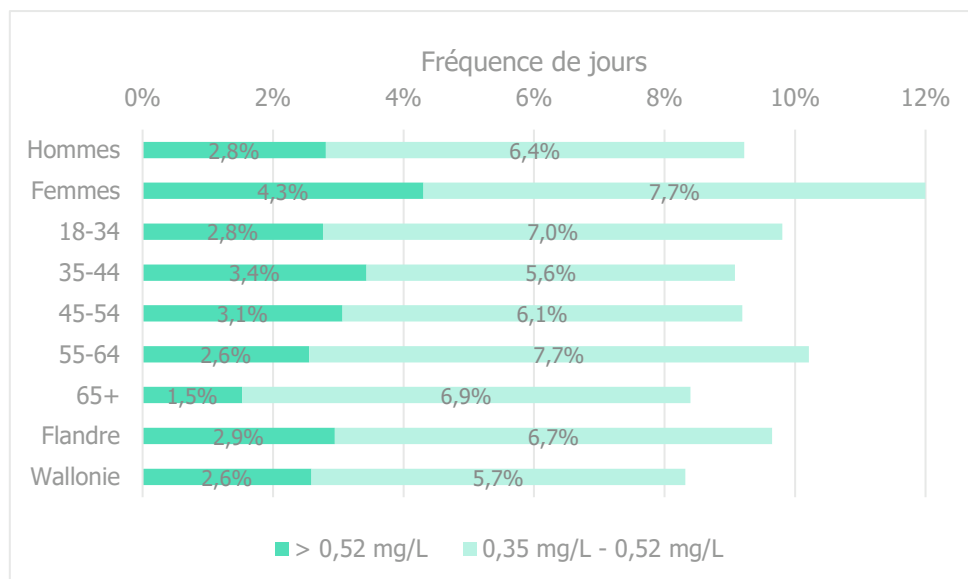


Figure 6 : Proportion de jours avec alcoolémie élevée détectés en fonction du genre, de l'âge et de la Région du jugement. 708 observations.

Les données nous permettent également d'évaluer s'il y a une évolution du nombre moyen de jours avec positif au cours du programme. En agrégeant les chiffres de tous les participants, nous pouvons observer une légère augmentation du premier mois au deuxième suivie d'une diminution qui tend à se stabiliser vers 1,5% (également au-delà au douzième mois). Nous n'avons pas continué la courbe au-delà des 12 mois car celle-ci devient quelque peu volatile et peu significative à cause du nombre réduit de participants condamnés à plus d'un an (et ayant déjà purgé plus d'un an s'ils ont été condamnés à plus d'un an). Cette courbe est difficile à interpréter seule car elle renferme des réalités bien différentes. En effet, si certains utilisateurs tendent à diminuer leur fréquence de tentatives positives au cours du programme, d'autres au contraire l'augmentent. Ceci impacte la baisse globale observable sur la figure 7. Plusieurs psychologues ont d'ailleurs fait part de leurs

inquiétudes quant à certains participants qui, après avoir montré des signes encourageants, « rechutent » vers la fin du programme.

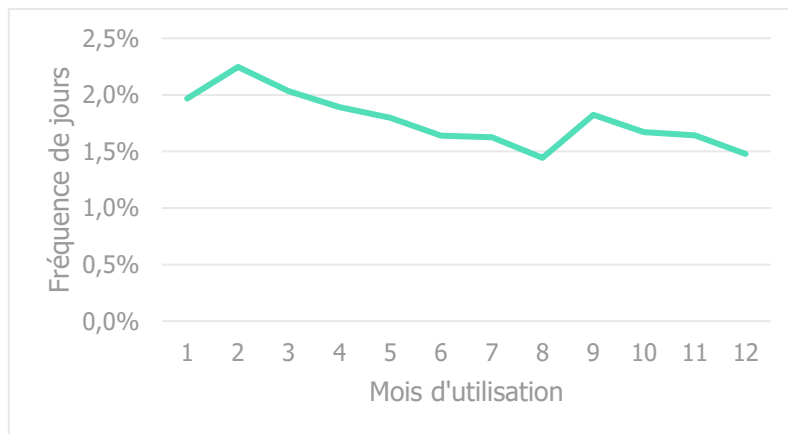


Figure 7 : Fréquence moyenne de jours avec tentative positive au cours des 12 premiers mois de programme. 708 observations.

Il est également possible de regarder cette évolution pour chaque sous-groupe de notre échantillon de participants. Nous pouvons constater que la différence entre femmes et hommes se remarque surtout après les deux premiers mois d'usage. À l'inverse, le fossé entre participants condamnés en Flandre et en Wallonie ne s'explique que par une différence claire sur les deux premiers mois. Bruxelles n'est pas incluse dans cette comparaison régionale à cause de la petite taille du sous-échantillon. Il en est de même pour les groupes d'âge.

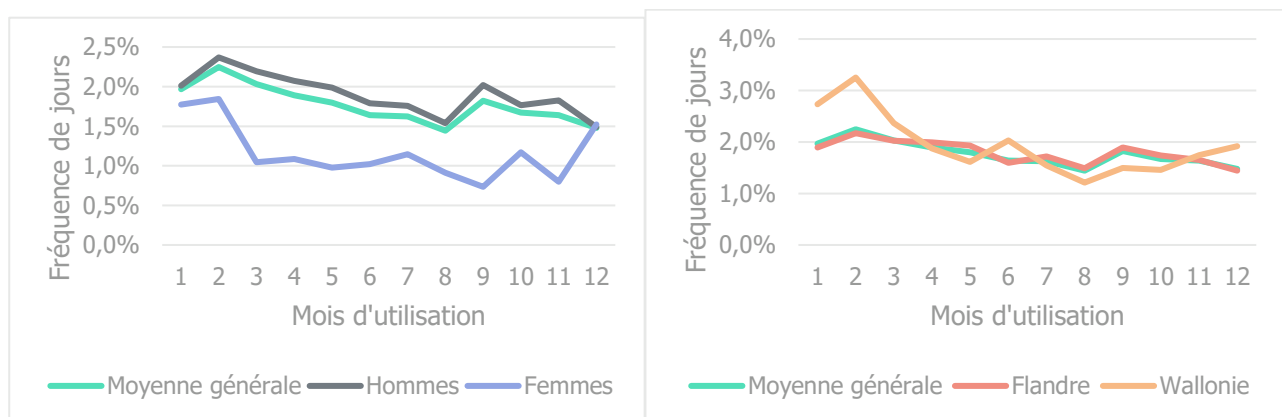


Figure 8 : Fréquence moyenne de jours avec tentative positive au cours des 12 premiers mois de programme en fonction du genre et de la Région de condamnation. 708 observations.

Nous avons également noté des disparités en termes de jours de la semaine pendant lesquels ces tentatives positives avaient lieu. La figure 9 compare le ratio de tentatives positives par rapport au nombre total de tentatives. Nous remarquons un pic le weekend et surtout le dimanche. Ceci est dû au fait que le dimanche comprend la nuit de samedi à dimanche après minuit, pendant laquelle nous pouvons observer un grand nombre de tentatives positives.

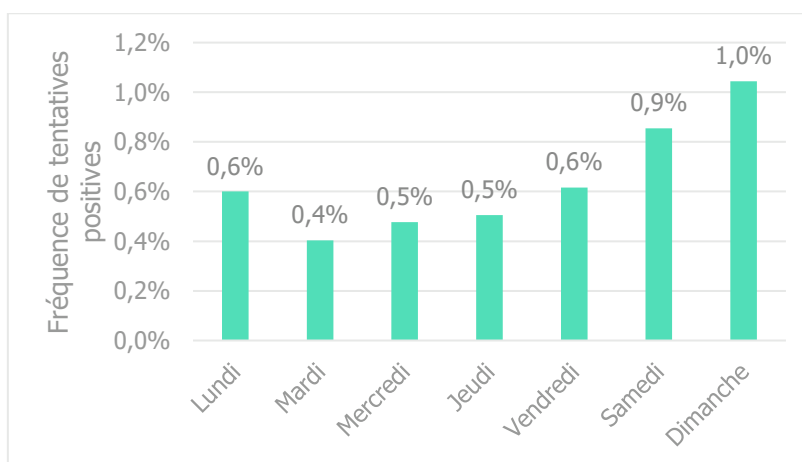


Figure 9 : Proportion des tentatives positives par rapport à l'ensemble des tentatives, en fonction des jours. 708 observations.

La figure 10 fait la même analyse mais en fonction des heures de la journée. Nous pouvons remarquer une augmentation au soir avec un pic vers minuit.

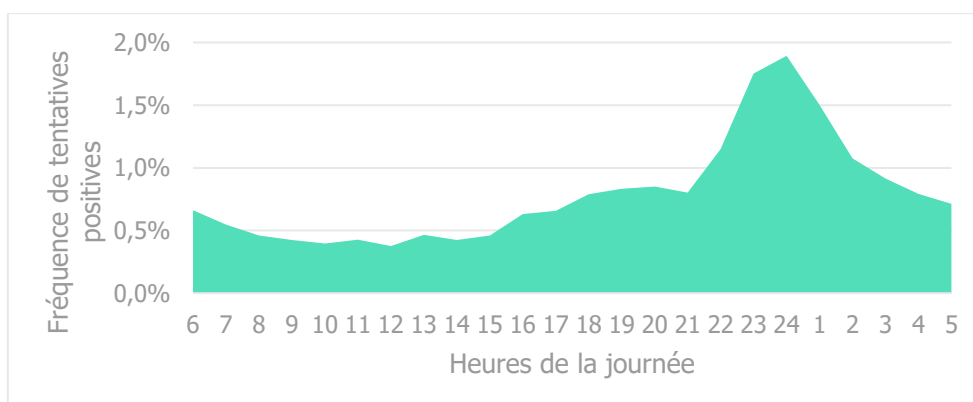


Figure 10 : Proportion des tentatives positives par rapport à l'ensemble des tentatives, en fonction des heures de la journée. 708 observations.

Cependant, si la différence de fréquence de tentatives positives entre la journée et la nuit est claire, elle est moins saisissante que dans notre mesure comportementale de la conduite sous l'influence de l'alcool¹¹. Le tableau suivant met en relief les chiffres obtenus via l'analyse des données des EAD et les résultats de cette enquête organisée tous les 3 ans par l'institut Vias. Ces résultats ne sont pas comparables en tant que tels car ils traitent de deux faits complètement différents. D'un côté, nous avons la fréquence des tentatives positives des participants au programme EAD en fonction de la période de la semaine. De l'autre, nous avons la proportion de conducteurs contrôlés « positifs » lors d'un contrôle d'alcoolémie aléatoire organisé par la police. Par conséquent, nous ne comparons que les proportions relatives de « positifs » en fonction des moments de la journée et de la semaine.

	Proportion de tests positifs avec l'AL	Ratio si « jour de semaine » = 1	Pourcentage de conducteurs sous influence lors de contrôles aléatoires	Ratio si « jour de semaine » = 1
Jour de semaine	0,48%	1,00	0,38%	1,00
Jour de weekend	0,90%	1,87	1,2%	3,16
Nuit de semaine	1,01%	2,10	10,74%	28,26
Nuit de weekend	1,76%	3,65	12,64%	33,26

¹¹ La « journée » s'étend de 6h à 21h59 et la « nuit » de 22h à 5h59. La « semaine » s'étend de lundi 6h à vendredi 21h59 et le « weekend » de vendredi 22h à lundi 5h59. Il s'agit de la typologie utilisée dans le rapport « Mesure de la conduite sous l'influence de l'alcool ». La même typologie fut utilisée pour les données tirées des EAD afin de permettre cette comparaison.

Tableau 2 : Rapport entre tests positifs en fonction des périodes de la semaine, comparaison entre les participants au programme EAD et la mesure comportementale de la CSI (Brion et al, 2019). Observations : 708 participants / 6121 contrôles aléatoires.

Néanmoins, il est frappant de constater que les conducteurs sélectionnés au hasard lors de la mesure comportementale de la conduite sous influence roulent très largement plus souvent sous influence la nuit que le jour. Quant aux participants au programme EAD, leurs tentatives positives sont distribuées de façon beaucoup plus diffuse le long de la journée, avec seulement un peu plus de 2 fois plus souvent de tentatives positives la nuit que le jour (Il y a un rapport de 1 sur 2 entre le jour et la nuit, que ça soit en semaine ou le weekend). Ceci pourrait suggérer une consommation plus « habituelle » et « journalière » que ponctuelle et « festive » de la part des participants au programme par rapport à la moyenne des conducteurs belges.

3.2.2 Suspensions de triche

Par le biais de ces données enregistrées par les EAD de chaque participant, nous avons également essayé de quantifier la récurrence de comportements « suspicieux ». Ceci est évidemment une tentative modeste puisqu'il s'agit d'une observation de données agrégées et découplées de leur contexte. Les psychologues observent eux aussi ce type d'information (plus de détails dans la section 3.3) au cas par cas et dans le dialogue avec le participant. Ce dialogue peut permettre d'obtenir des justifications quant à certains comportements théoriquement non permis. Par exemple, un participant n'ayant pas exécuté un « retest » peut expliquer avoir été pris dans un embouteillage l'ayant empêché de se garer afin de souffler de l'éthylotest. Néanmoins, nous avons sélectionné deux cas de figure qui occasionnent la plupart du temps d'importantes suspensions chez les psychologues.

Pour le premier cas de figure, nous nous sommes penchés sur le nombre de retests positifs. Celui-ci entraîne une suspicion de triche importante. Un retest positif signifie qu'il y a eu un test initial négatif en amont. Le participant a donc pu démarrer son véhicule puis a resoufflé avec une concentration supérieure à 0,09 mg/l pendant son trajet. Ceci est principalement interprétable de deux manières : soit une personne tierce et sobre a soufflé à la place du participant pour l'aider à faire démarrer le véhicule (action qui n'est bien sûr pas permise), soit le participant a bien soufflé lui-même et son niveau d'alcool a augmenté entre le moment de test initial et le moment du retest.

En supposant que le participant ne boive pas d'alcool juste après avoir fait démarrer le véhicule, la seconde possibilité peut s'expliquer par le fait qu'il n'avait pas encore atteint son pic d'absorption. Il est en effet bien connu que la concentration d'alcool dans l'air expiré augmente encore quelque temps après l'avoir consommé. Nous ne pouvons pas distinguer avec 100% de certitude les cas de triche manifeste et les retests malencontreusement positifs par une augmentation de l'alcoolémie postérieure au test initial. Une approximation peut cependant se faire en distinguant les retests dont l'alcoolémie se situe de justesse au-dessus du seuil de 0,09 admis par le système¹². Sans entrer dans le détail, il est observable que la grande majorité des retests positifs avec un taux compris entre 0,09 mg/l et 0,12 mg/l sont la suite d'un test initial négatif mais proche de 0,09 mg/l. L'augmentation inopinée de l'alcoolémie semble donc être une hypothèse raisonnable pour la plupart de ces cas-là.

Ces cas de retests positifs attestant d'une triche probable sont cependant fort rares. Cet événement se retrouve à 76 reprises¹³ dans l'ensemble des données pour les 708 participants, soit 0,04% des jours de peine purgés. Notons également que seule une poignée de participants (1,7% d'entre eux) se retrouvent 2 ou davantage de fois dans ce cas de figure et constituent à eux seuls presque la moitié (32) de ces retests positifs. Ceci se retrouve aussi davantage chez les jeunes (25 fois chez les jeunes de 18 à 34 ans contre 12 fois chez les 55 et plus, alors que ces groupes comprennent un nombre proche de participants dans notre échantillon). Aucune différence notable n'est à remarquer entre les genres ou les Régions.

¹² Ceci se base également sur le postulat que les participants qui ont un taux légèrement supérieur au seuil du système vont préférer attendre quelques instants que leur niveau d'alcoolémie baisse plutôt que de prendre le risque de tricher.

¹³ À nouveau, un système de calendrier fut employé. Ces 76 cas sont à comprendre comme « 76 jours de peine purgés lors desquels l'événement fut enregistré par le système ». L'idée est à nouveau de compter le nombre de fois que la personne s'est retrouvée sous influence de manière illicite plutôt que de compter le nombre de fois qu'elle a soufflé. Les participants soufflent parfois à plusieurs reprises à des laps de temps fort courts.

Pour le deuxième cas de figure, nous avons observé les tests initiaux positifs qui furent immédiatement suivis d'un test initial négatif. Autrement dit, nous avons tenté de pointer des baisses anormales de l'alcoolémie pouvant suggérer qu'une autre personne a soufflé dans le système lors du second test initial. Il est certes possible qu'un participant soit de justesse au-dessus du taux admis, puis juste en-dessous quelques instants plus tard. Deux critères ont donc été appliqués pour sélectionner aussi précisément que possible ces cas de triche soupçonnée : Le deuxième test initial doit suivre le premier de moins de dix minutes et l'alcoolémie doit être à 0 mg/l (et non à 0,08 mg/l par exemple) lors du deuxième test. Nous devons être prudents dans l'interprétation de ces résultats. Il est possible qu'un participant triche sans entrer dans ces critères (exemple : une tierce personne peut tout à fait souffler dans l'éthylomètre plus de dix minutes après la tentative du participant au programme) ou à l'inverse qu'il entre dans les critères sans avoir voulu tricher (exemple : le participant a eu un faux positif lors du premier test initial).

Ce type d'événement fut enregistré 545 fois, soit une moyenne d'une fois tous les 400 jours de peine si nous prenons en compte l'ensemble des participants. Cependant, comme pour la moyenne des retests positifs, cette moyenne se base sur des réalités très différentes en fonction des participants. La grande majorité des participants (68%) n'ont jamais été dans ce cas de figure. À l'inverse, une poignée de participants (5%) comprennent à eux seuls presque la moitié (46%) des tests initiaux douteux. Il s'agit des participants qui en ont commis 4 ou plus.

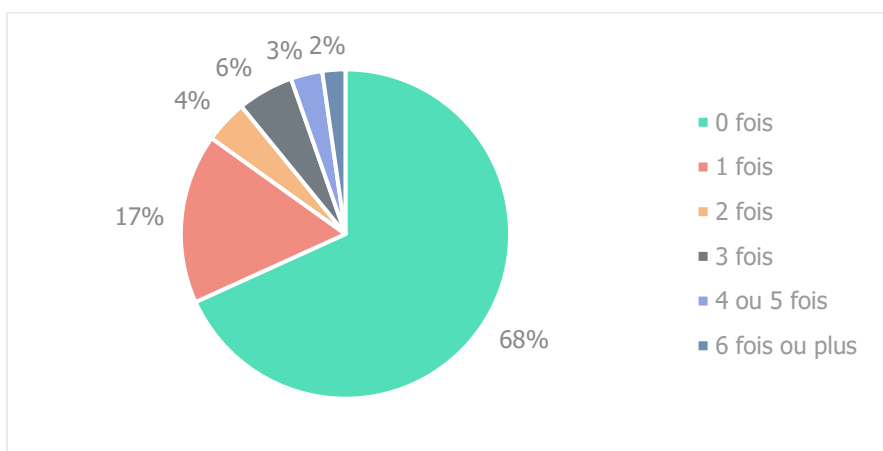


Figure 11 : Proportion de participants en fonction de leur nombre de « tests initiaux suspects ». 708 observations.

Bien que la fréquence de ce type d'actions reste relativement réduite, ces tests initiaux « anormalement négatifs » ne sont pas non plus totalement marginaux. Ceci fut notamment évoqué à plusieurs reprises lors des entretiens individuels avec les participants. Aucun n'a ouvertement dit avoir déjà triché de la sorte mais plusieurs participants ont expliqué que des proches leur ont déjà proposé de souffler à leur place dans le système.

Des différences se remarquent ici en fonction des critères sociodémographiques. Celles-ci suivent les différences observées à la Figure 5 qui analyse la fréquence des jours avec tentatives positives, à savoir une fréquence plus élevée pour les hommes, pour les 18-34 et pour les participants jugés en Wallonie.

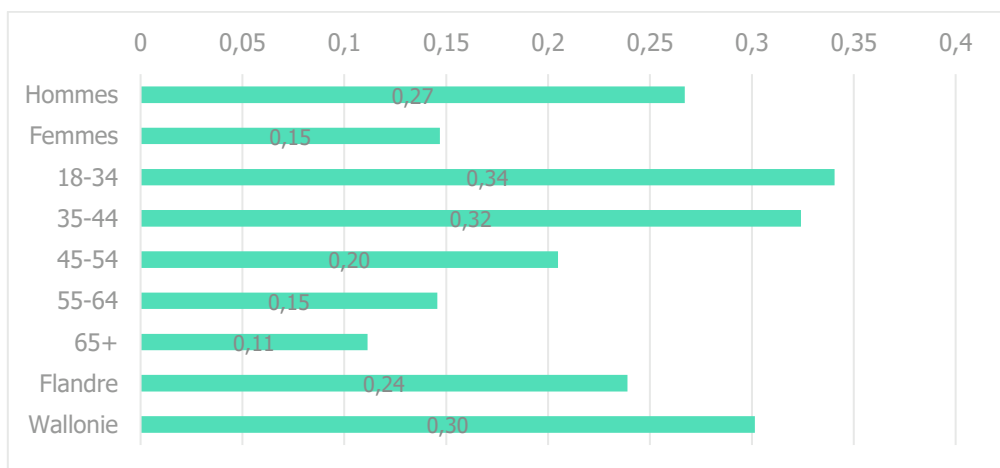


Figure 12 : Fréquence de tests initiaux suspects en fonction du genre, de l'âge et de la Région du jugement. 708 observations.

3.2.3 Expérience vécue par les participants

Les interviews avec les participants furent l'occasion de recueillir leur ressenti par rapport au système. Ces remarques sur les difficultés qui se présentent à eux ne sont pour la plupart pas quantifiables via les données enregistrées par les EAD.

Une de ces difficultés est l'aspect selon eux peu « user-friendly », voire dangereux, des retests. De manière générale, les participants comprennent la nécessité des retests pour éviter que le système soit trop facilement falsifiable et ne remettent pas frontalement en cause leur existence. Cependant, ils sont nombreux à dire que ceux-ci sont trop fréquents. Certes, le système est programmé de sorte à demander des retests moins fréquemment lorsque le trajet est long, mais cela reste fort lourd si le véhicule est utilisé quotidiennement, surtout dans un cadre professionnel. Plusieurs participants expliquent d'ailleurs avoir développé des techniques pour éviter d'être trop gênés par les retests. Certains laissent le moteur du véhicule tourner à l'arrêt après le test initial afin de faire le premier retest avant de démarrer réellement le véhicule (le premier retest survient généralement moins de 10 minutes après le test initial). D'autres font même les retests sans se stationner. Or, souffler dans l'éthylotest est potentiellement dangereux car cela nécessite de manipuler l'objet tout en roulant et c'est interdit selon l'article 8.4 du Code de la route. La manipulation de l'éthylotest pendant la conduite pourrait également entrer en conflit avec l'article 8.3 du Code de la route statuant que le conducteur doit toujours posséder le plein contrôle du véhicule et être capable d'effectuer les manœuvres qui lui incombent¹⁴.

Au-delà de cette lourdeur, certains participants déplorent même d'être stressés par les retests. En effet, il peut être difficile pour eux de se garer dans le laps de temps autorisé par le système (le système envoie un rappel 5 minutes après la demande de retest) lorsqu'ils se trouvent dans une situation de trafic dense (sur autoroute surtout) et que la possibilité de se garer est limitée voire inexistante. Dans ce cas-ci, la législation générale sur la circulation entre en conflit avec la législation relative au programme EAD et cause un dilemme. Le conducteur n'est pas autorisé à manipuler un appareil en roulant, mais il commet une infraction au programme EAD si le retest n'est pas réalisé à temps. Les participants sont plusieurs à suggérer de rendre les retests beaucoup moins fréquents mais davantage basés sur une logique aléatoire, qui garantirait la dissuasion de tricher. Une autre suggestion est de réduire le nombre de retests pour les participants devant utiliser la voiture très régulièrement pour le travail.

Un autre inconfort de l'EAD provient de la difficulté que les participants peuvent avoir à adopter la technique de souffle adéquate pour l'éthylotest. Le souffle nécessaire est long et s'enchaîne avec une aspiration. Les participants font en moyenne 1,1 tentative de souffle « ratée » par jour de peine purgée et même 1,5 tentative ratée par jour si on ne prend en compte que les jours où le véhicule est réellement utilisé. Il y a un processus d'apprentissage de cette technique. Comme la figure 13 l'illustre, la moyenne de tentatives ratées est de 2,5 par jour de peine lors du premier mois et diminue pour se stabiliser autour de 0,5 échec par jour. Comme pour la Figure 7, nous n'avons pas continué ce graphe au-delà du 12^e mois car les chiffres par mois évoluent de manière plus volatile à cause du nombre réduit de participants ayant purgé une peine supérieure à un an. Ces difficultés se remarquent de manière plus flagrante chez les femmes et chez les personnes plus âgées, peut-être simplement pour des questions de puissance pulmonaire. La fréquence de ces tentatives ratées varie bien évidemment en fonction des participants, mais il s'agit d'un phénomène qui touche tout le monde dans une certaine mesure.

¹⁴ <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1976101105~hra8v386pu#ebkfshz0c2>, consulté le 25/04/2022.

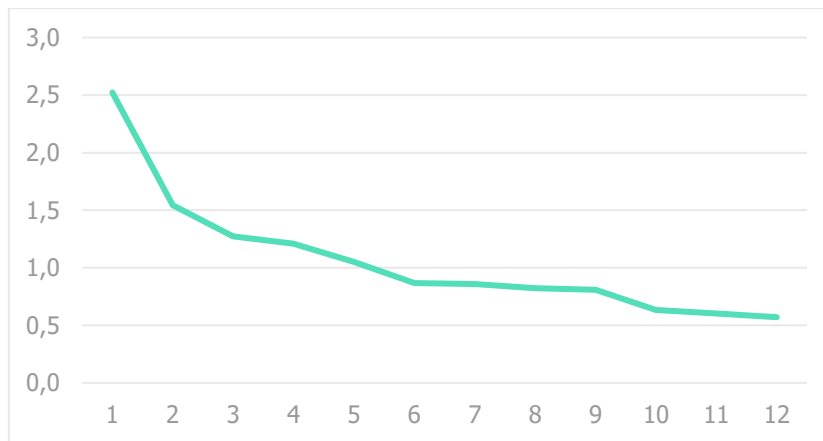


Figure 13 : Nombre moyen quotidien de tentatives « ratées » de souffles dans l'éthylotest pendant les 12 premiers mois d'usage. 708 observations.

Si cette difficulté pour souffler correctement dans l'éthylotest est une petite gêne pour la plupart des participants, elle peut être une vraie source de stress pour d'autres qui craignent d'être suspectés de triche. En effet, les psychologues peuvent voir dans les données à leur disposition si un participant a de fréquentes difficultés à souffler. Néanmoins, les psychologues savent également que la technique de souffle nécessite un certain temps d'adaptation. Des tentatives échouées fréquentes à un stade avancé du programme sont en revanche beaucoup plus suspectes pour eux (voir section 3.3).

D'autres aspects « pratico-pratiques » sont potentiellement stressants pour les participants, comme la peur d'avoir un souci avec la batterie de l'EAD. En effet, si celle-ci est délibérément retirée du système, le participant sera suspecté d'avoir voulu rouler sans utiliser l'EAD et un téléchargement anticipé des données aura lieu. Il y a également des questionnements quant à la possibilité qu'une personne s'introduise dans le véhicule pour tenter le voler le système et des conséquences que cela pourrait avoir (enregistrement du retrait de la batterie et rachat du système). Quelques participants se plaignent à cet égard du fait que le système ne soit pas évident à cacher. Enfin, d'autres déplorent également l'apparition, certes rare mais possible, d'un message « débit détecté » alors qu'ils n'avaient pas consommé d'alcool. Cette détection n'ayant pas provoqué de blocage temporaire du véhicule, il s'agissait sans doute de concentration infime détectée dans l'air.

Pour garantir le bon déroulement du programme, il est bien évidemment nécessaire que l'éthylotest mesure avec précision l'alcoolémie des participants. Aucun cas de « faux positif » ne fut rapporté par la majorité des participants interrogés. Un participant cependant explique avoir de nombreux faux positifs pour toute une série de raisons (gel hydroalcoolique, dentifrice...) mais les explications des psychologues (voir section 3.3) peuvent mettre en doute ces propos. Il pourrait s'agir dans le pire des cas d'une manipulation manifeste mais aussi simplement d'une personne qui consomme de l'alcool le soir et qui ne réalise pas être sous influence le lendemain matin. Il est assez courant que des participants plus « difficiles » ne se rendent pas compte de cette possibilité et imputent leur tentative positive à des facteurs externes. La Figure 10 permet d'observer que la proportion de tentatives positives au matin est loin d'être négligeable. De plus, les participants sont briefés en amont sur les potentielles causes de faux positifs et sont donc censés connaître les comportements à éviter (par exemple, faire un bain de bouche peu de temps avant d'utiliser l'EAD).

La mise en place d'un EAD dans le véhicule impacte aussi les proches du participant au programme, en particulier ceux qui doivent également utiliser le véhicule en question. Une grande partie des participants ont dû installer l'EAD dans l'unique véhicule du ménage. Comme déjà mentionné précédemment, ceci implique que les tierces personnes utilisant le véhicule doivent également souffler dans l'éthylotest pour démarrer et que ces informations sont enregistrées dans la mémoire de l'EAD. Il est donc important que ces autres personnes utilisant le véhicule respectent elles aussi les principes du programme puisque le psychologue ne peut savoir qui a soufflé à quel moment dans l'éthylotest à la vue des données. Ceci cause donc une lourdeur logistique additionnelle pour les personnes qui doivent partager leur véhicule et leurs proches. Néanmoins, les cas problématiques de personnes non condamnées ayant soufflé positif dans l'éthylotest semblent rares. Cela peut être le cas si un des proches du condamné a tendance à conduire sous influence.

Au-delà de ces aspects très « fonctionnels », l'EAD a aussi une influence sur la vie du participant dans les domaines sociaux et professionnels. Vis-à-vis de la famille et des proches d'abord, la peine fut pour certains difficile à avouer au début. Tous les participants interrogés ont fini par assumer leur EAD autour d'eux, mais

non sans difficulté pour certains. Cette acceptation est généralement plus simple pour ceux qui ont déjà entrepris en amont de la peine un travail personnel pour modifier radicalement leurs habitudes de consommation d'alcool. C'est aussi une difficulté dans la vie de tous les jours et vis-à-vis du « simple passant dans la rue ». Les participants déplorent que le système soit autant visible (notamment du fait des signaux lumineux) et que des regards se portent sur eux régulièrement. Certains participants disent se garer parfois loin de l'endroit où ils désirent aller pour éviter que les gens aux alentours voient le système.

Au niveau professionnel, les participants en recherche d'emploi peuvent être handicapés par le fait de purger une peine d'EAD. L'image renvoyée peut-être négative, un participant explique notamment qu'il a l'impression qu'une « étiquette d'alcoolique » lui sera sans doute attribuée par l'employeur. Cette difficulté se pose particulièrement pour les participants pour qui la conduite est un aspect fondamental du travail. Un des participants interviewés a d'ailleurs expliqué avoir dû changer totalement de secteur professionnel dans le but de trouver un travail pendant sa peine. Ce souci se pose aussi dans une moindre mesure pour les personnes qui travaillent. Celles-ci tendent aussi à éviter autant que possible de se montrer devant les collègues avec le véhicule.

L'influence de l'EAD sur la consommation moyenne d'alcool sur les participants est un volet qui ne peut malheureusement pas être étudié via les données des EAD. Cette influence, comme l'indiquent Voas et al (2021), peut prendre place à différents moments, et notamment entre le jugement et le réel début du programme EAD. C'est quelque chose que nous avons également observé, comme nous l'avons mentionné dans la section 3.1 : certains condamnés se remettent totalement en question directement à la suite de l'accident (pour ceux qui ont commis un accident) et entreprennent, avant même de savoir s'ils écotent d'un EAD ou pas, un changement radical dans leur consommation d'alcool, voire une abstinence. Voas et al montrent d'ailleurs que la diminution de la consommation d'alcool des prévenus est beaucoup plus importante entre le jugement et les jours précédant l'installation de l'EAD qu'entre cet instant précédent l'installation de l'EAD et l'usage effectif de l'EAD¹⁵. La consommation d'alcool pendant l'usage de l'EAD diminue encore quelque peu, mais c'est en amont de la peine que la majeure partie de la diminution a lieu. Toutefois, cela ne signifie pas que l'EAD n'a aucun effet bénéfique. Après tout, il est également possible que le changement de comportement soit provoqué par le jugement à l'EAD en lui-même, par les activités préparatoires et les entretiens d'introduction des psychologues avant de conduire réellement avec l'éthylotest (et donc de générer des données). Ces activités et événements peuvent également sensibiliser les personnes à la nécessité de modifier leur consommation d'alcool avant de commencer à conduire avec l'éthylotest. Néanmoins, la littérature n'est pas non plus unanime sur cet effet de l'EAD sur la consommation d'alcool générale. Beck et al (2020) parlent d'un effet limité uniquement à une certaine part des utilisateurs (un peu moins de la moitié) et à un effet inexistant chez le reste. Marques et al (2014) fait mention d'un effet inexistant sur la consommation globale. Selon eux, l'EAD n'aurait qu'un effet de déplacement de la consommation d'alcool mais rarement de réduction¹⁶. Ceci ne diminue cependant pas l'efficacité de l'ALP dans sa tâche d'empêcher les personnes de conduire sous l'influence de l'alcool.

A titre plus indicatif, nous avons également brièvement vérifié si l'EAD semble modifier le comportement des participants en termes d'usage de leur véhicule. S'il n'est pas possible de comparer leur usage du véhicule avant et après l'ajout de l'EAD, nous avons constaté que le nombre moyen de trajets par jour ne semble pas varier au cours du programme. Il n'y a pas d'effet de « lassitude » observable malgré la certaine lourdeur logistique de l'EAD que nous avons longuement mentionnée.

¹⁵ L'étude se déroule aux États-Unis dans l'État de New York, donc la comparaison est à prendre avec précaution.

¹⁶ Idem pour cette étude qui se base sur des données canadiennes.

3.3 Encadrement des participants

L'obligation pour le prévenu condamné à équiper sa voiture d'un EAD de suivre un encadrement auprès d'un centre agréé est prévu par l'arrêté royal du 26 novembre 2010¹⁷. Cet arrêté définit quelques aspects généraux : les critères d'admission d'un organisme agréé, la présence d'un entretien introductif et d'un suivi tous les deux mois la première année ou encore l'envoi des données téléchargées des EAD à l'organisme d'encadrement. Le contenu même de l'encadrement est lui largement laissé à l'appréciation de l'organisme agréé. Ce travail d'encadrement des participants est donc apparu très récemment et les psychologues ont dû mettre au point de nouvelles pratiques. Cette section tente de rendre compte de ces nouvelles pratiques.

3.3.1 Organisation concrète de l'encadrement

Les psychologues appellent pour la première fois les participants inscrits au programme et tentent de planifier l'entretien introductif le plus rapidement possible. En effet, il est prévu dans l'arrêté que l'organisme doit fournir une attestation prouvant que la personne suit bien un encadrement. Sans cette attestation, le futur participant est incapable d'installer le système, d'où une certaine pression à la fois chez le psychologue et le futur participant de planifier le premier rendez-vous rapidement. Lors de l'entretien introductif, le psychologue discute avec le participant de son contexte propre : de l'infraction qui a mené à la peine, de ses habitudes de vie, de consommation d'alcool et de conduite. Le psychologue passe ensuite en revue le fascicule avec toutes les informations pratiques nécessaires : organisation du suivi, fonctionnement de l'appareil et actions à ne pas commettre. Il s'agit également d'écouter les craintes de la personne, prendre une posture rassurante quant à la suite des événements.

C'est aussi lors de cet entretien que la question du prix est abordée. Parler de tels montants tout en se présentant comme une personne qui accompagne les participants peut sembler quelque peu ambigu pour les psychologues. Beaucoup de participants ne sont d'ailleurs mis au courant des tarifs que lors de cet entretien introductif et ne cachent pas leur surprise. Certains disent même regretter avoir débuté le programme, ne sachant pas qu'il était possible d'éviter ces frais en restant simplement sans permis pendant la durée de la peine.

Lors des entretiens d'accompagnement, qui ont lieu tous les deux mois lors de la première année, les psychologues discutent avec les participants de leur manière de s'organiser au quotidien pour conduire sans être sous influence. Cette discussion se fait en partant du contexte de chaque participant, avec une approche « holistique ». Ils essayent alors au mieux de prodiguer des conseils au cas par cas, adaptés à leur réalité. Les psychologues insistent sur le fait qu'ils se présentent au participant « de manière empathique » et à l'écoute, tout en essayant de le confronter si nécessaire. Cette confrontation n'est cependant nécessaire que pour les participants les plus problématiques.

Comme nous l'avons mentionné dans la section 3.1, des profils bien distincts de condamnés sont amenés à utiliser l'EAD. Les participants qui ont déjà entrepris de grands changements dans leur habitudes (voire abstinents) et ceux qui ne rencontrent aucune difficulté à dissocier alcool et conduite ne nécessitent pas de discuter en longueur de leur habitudes de consommation d'alcool et de conduite. Lorsque le psychologue se rend compte qu'un participant ne rencontre aucune difficulté à respecter les règles (tant par son discours que par les données enregistrées par les EAD), les sessions d'encadrement deviennent plus courtes car elles sont peu utiles. Bien qu'il y ait une flexibilité quant à la durée des rendez-vous d'accompagnement, les participants et les psychologues déplorent le manque de flexibilité du programme au niveau de la fréquence de ceux-ci. Les participants qui ont le moins de difficultés à suivre le programme payent un encadrement qui ne leur sert pas à grand-chose. Les psychologues, eux, sont légalement obligés de planifier des rendez-vous même si ceux-ci sont peu pertinents. À l'inverse, les psychologues auraient aimé avoir la possibilité d'augmenter la fréquence des rendez-vous si un participant semble en difficulté. Le rythme d'une session tous les deux mois leur semble avoir été imposé de manière arbitraire et sans justification.

¹⁷ Arrêté royal du 26 novembre 2010 relatif aux spécifications techniques des éthylotests antidémarrage visés à l'article 61sexies de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière. <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/ar-alcoslot/1672-art1-13>, consulté le 25/04/2010.

Les difficultés d'un participant peuvent se remarquer à la fois par son discours lors des entretiens que par les données téléchargées de son EAD. Les psychologues ont recours à ses dernières lors de la discussion. C'est un outil qu'ils apprécient car il permet de baser la discussion sur des traces objectives des faits du participant. Pour reprendre les termes d'un psychologue, ils auraient « l'impression qu'ils pourraient se retrouver face à des gens qui racontent n'importe quoi sans cela ». Ces participants ont parfois ce qu'un des psychologues nomment un « déni de gravité ». Sans nier le fait qu'ils rencontrent des difficultés en général à ne pas boire avant de prendre le volant, ils minimisent la gravité des faits. Les psychologues donnent des exemples d'arguments typiques : le fait d'avoir l'habitude de boire rendrait l'effet de l'alcool sur la conduite moins important, ils indiquent avoir bu « une seule bière » alors qu'il s'agit d'une bière de 50 cl,... Il est dès lors important de confronter cette « surestimation » de la résistance à l'alcool.

Les données téléchargées des EAD permettraient une relation de confiance selon les psychologues, et d'éviter de les suspecter de mentir. Ces participants ne réalisent souvent pas avoir déjà atteint le seuil limite admis par le système et cela se voit par la plus grande fréquence des tests positifs au début du programme. Les participants ne connaissent pas leur alcoolémie précise lorsqu'ils soufflent et sont parfois fort surpris lorsque le psychologue leur indique les résultats. Cela est particulièrement le cas quand le participant est positif le matin après avoir consommé le soir (certains croient parfois à un faux positif). Le psychologue revient alors en détail sur la façon et le rythme auxquels l'alcool se désagrège dans le corps. Les traces d'alcool détectées en dessous du seuil par le système peuvent également être discutées, afin de voir si le participant a mis au point un « calcul » ou une stratégie pour éviter d'être au-dessus du seuil de justesse. Ces données sont donc vues comme une aide précieuse mais qui doit absolument être accompagnée des explications du participant pour les contextualiser. Certains comportements méritant d'être discutés peuvent de plus être totalement invisibles dans les données, comme les évitements (exemple : le participant prend un jour de congé car il sait qu'il sera positif au matin et incapable de se déplacer au bureau).

Une séance de groupe de trois heures est également prévue dans l'arrêté royal. Elle consiste en une discussion avec différents participants réunis ensemble modérée par un psychologue. L'objectif est d'introduire des exemples de cas problématiques afin de créer un échange entre les participants.

3.3.2 Aspect « légaliste »

Le rôle de ces psychologues se décline en plusieurs tâches. Ils sont chargés d'accompagner, et donc d'aider, les participants au cours de leur peine tout en s'assurant que ceux-ci n'enfreignent pas les règles du programme. Bien que la partie « accompagnement » de cette « double casquette » occupe la grande majorité des entretiens, l'aspect « légaliste » est toujours en toile de fond.

Repérer les éventuelles fraudes n'est pas chose aisée car les données ne sont pas toujours explicites. Il y a des scénarios de triche que l'on peut cependant supputer sur la base de celles-ci. Nous avons d'ailleurs exploré deux manières de faire cela dans la section 3.2 : les retests positifs et les test initiaux négatifs suivant immédiatement un test initial positif. D'autres éléments peuvent susciter quelques soupçons. Par exemple, un nombre anormal de tentatives échouées (incapacité à souffler correctement dans l'éthylotest). Les psychologues prennent évidemment en compte les difficultés qu'une personne peut avoir à souffler de manière adéquate au début du programme. À l'inverse, un nombre soudainement élevé de tentatives échouées d'affilée est suspicieux si la personne a déjà l'habitude du système et n'éprouvait auparavant aucune difficulté particulière. Cela peut suggérer qu'une autre personne, peu habituée à souffler de cette manière, ait tenté de faire démarrer le véhicule à la place du participant. Le retrait de la batterie de l'EAD, qui est également une information enregistrée par le système, est un élément à charge fort grave en l'absence d'une explication valable (l'article 9 de l'arrêté dit explicitement qu'il est interdit de déconnecter le système sans autorisation de l'organisme d'encadrement). L'absence de réponse à une demande de retest de la part du système est aussi problématique. Elle peut indiquer une volonté de frauder mais certains participants ont expliqué ne pas avoir entendu le signal sonore et il est impossible pour le psychologue de le vérifier. Enfin, le fait de justifier un test positif par le fait qu'il s'agirait d'un faux positif est une excuse qui semble un peu « légère » pour certains psychologues, surtout si cette justification se répète. Les participants sont censés connaître les comportements pouvant mener à un faux positif (usage de bain de douche...) vu les explications reçues au début du programme. Certains psychologues disent d'ailleurs avoir récemment durci leur jugement dans ces cas de figure car ils se sont rendu compte d'un usage un peu abusif de cette justification.

Les psychologues ne possèdent cependant pas une liste standard des éléments visibles dans les données téléchargées ou suspectées qui entraînent automatiquement l'envoi d'un dossier auprès du parquet. Il y a certes des principes prévus par l'arrêté, mais ceux-ci sont « très généraux » et « nécessitent de laisser de la place au feeling et à une interprétation personnelle » pour reprendre les termes de l'un d'entre eux. Dès lors, un téléchargement anticipé ne mène pas directement à un rapport au parquet si la justification du participant semble honnête et crédible. Il y a là aussi une volonté de ne pas « les ramener en arrière si un changement positif s'est amorcé ». C'est par exemple pour cela qu'il leur semble invraisemblable de rédiger un rapport pour le parquet pour un cas de test initial compris entre 0,09mg/l et 0,22 mg/l (ce qui ne serait même pas une infraction en temps normal). Néanmoins, ils prennent note de ces petites infractions qui peuvent plus tard mener à ce rapport au parquet s'il y a répétition de celles-ci.

Un autre versant de cette « casquette légaliste » concerne les contacts entre psychologues et les participants par téléphone ou par mail en dehors des rendez-vous d'accompagnement. Les psychologues préconisent aux participants de les contacter lorsque se déroule un événement imprévu (par exemple, un problème avec la batterie ou un test positif). Les psychologues préfèrent être prévenus directement de ce type de souci que de le faire lors du téléchargement des données. La plupart des participants semblent indifférents vis-à-vis de cette pratique, mais deux d'entre eux trouvent que ceci renvoie une légère impression de « suspicion constante ».

Les juges savent également que malgré l'accès aux données de téléchargement et à ce dialogue avec les participants, certaines triches sont invisibles. Par exemple, il est impossible de savoir si le participant n'utilise pas un autre véhicule (il peut d'ailleurs y avoir des suspicions non vérifiables si la personne n'utilise plus son véhicule muni de l'EAD pendant longtemps). Il est aussi difficile de deviner si une personne tierce n'accompagne pas le participant pour souffler à sa place.

Les psychologues remarquent également que certains participants (quelques-uns le déclarent ouvertement) se sont munis d'un alcootest supplémentaire (qui n'a donc aucun lien avec l'EAD). Ceci leur permet de mesurer « préventivement » leur niveau d'alcoolémie avant de souffler dans l'éthylotest de l'EAD. Ceci est techniquement tout à fait légal, rien n'empêche le participant d'utiliser un autre appareil. C'est néanmoins problématique car cela « améliore artificiellement » les données du participant et peut éventuellement masquer des difficultés à dissocier alcool et conduite.

L'introduction de dossiers au parquet ne concerne dans les faits que les cas vraiment problématiques et donc, une minorité de participants (exemples énoncés : les retests positifs à répétition ou la batterie retirée sans justification). Ces dossiers ne mènent en plus que rarement à la fin du programme du participant. Les psychologues ne sont généralement que notifiés de la bonne réception du dossier mais rien de plus n'est généralement communiqué. Pour les psychologues, il y a pour le moment un certain manque de suivi de la part du parquet qui rend difficile la sanction des participants au programme qui ne respectent pas les règles. Cette partie de leur travail occupe donc un temps minime. Qui plus est, la plupart des dossiers envoyés visent à prévenir le parquet que certains condamnés n'ont finalement jamais installé le système après avoir eu le premier rendez-vous auprès de l'organisme d'encadrement. Autrement dit, ces dossiers concernent des personnes qu'ils n'ont jamais accompagnées (et qui sont donc déchués de leur droit de conduire pendant la durée de leur peine).

3.3.3 Opinions sur l'encadrement

De manière générale, les participants sont satisfaits de l'encadrement en lui-même, tant au niveau du centre technique que des psychologues, mais déplorent sa lourdeur logistique. Une partie importante des gens questionnés devaient faire des trajets assez longs et s'en plaignaient. Ceci concerne surtout les participants qui n'ont pas de centre délocalisé Vias ou de centre technique à proximité de leur domicile, c'est-à-dire principalement la région de la côte et les Ardennes/la Gaume. Seul un des participants interrogés s'est plaint d'avoir reçu un conseil peu précis de la part d'un membre du centre technique quant au temps d'élimination de l'alcool qui lui aurait causé plusieurs tests initiaux positifs.

Tant les participants que les psychologues déplorent une forme de rigidité du programme d'encadrement. Les psychologues trouvent dommageable qu'il ne soit pas possible de voir les gens à un rythme plus ou moins élevé que les 2 mois réglementaires en fonction des facilités ou difficultés que le participant semble avoir. De ce fait, les psychologues ont parfois des rendez-vous « très rapides », voire de simples appels téléphoniques avec le participant s'il n'y a pas grand-chose à remarquer vis-à-vis des données téléchargées. Il est

logistiquement assez « lourd » pour les psychologues de devoir planifier obligatoirement des rendez-vous qu'ils jugent « peu utiles ». Avec plus de flexibilité, les psychologues préféreraient généralement remplacer ces rendez-vous avec des participants sans difficultés par des rendez-vous additionnels avec des participants qui en ont. Pour ces derniers, deux mois est une période fort longue pendant laquelle des changements d'attitude importants peuvent avoir lieu.

Dans le même ordre d'idée, il est également fort dérangeant pour les psychologues de ne pas avoir prévu légalement l'option de proposer un « rallongement » pour des participants qui présentent une forme de « rechute » vers la fin du programme. La seule manière dont les psychologues peuvent officiellement interagir avec le parquet est via l'envoi d'un dossier visant à recondamner le participant. Il faudrait selon eux avoir la possibilité d'un résultat intermédiaire au programme entre la fin totale du programme avec récupération du permis sans code 69 et la nouvelle condamnation. Un psychologue illustre cela avec l'exemple d'un participant qui a montré « une belle progression tout le long du programme » mais qui a « eu des soucis le dernier mois ». Un autre psychologue parle encore « d'avoir l'impression de les lâcher dans la nature alors qu'ils sont toujours dangereux ». Les psychologues sont cependant satisfaits de posséder une certaine flexibilité dans leur appréciation de la loi, et de pouvoir éviter d'envoyer un dossier au parquet pour un participant qu'ils estiment « en bonne voie ».

3.4 Effets sur la sécurité routière

3.4.1 Efficacité de l'EAD pendant le programme

Il ressort de notre enquête que l'EAD peut réellement susciter une prise de conscience chez le participant quant à la dangerosité de son comportement ou à la concentration effective d'alcool dans son sang après avoir bu. Certains participants sont en effet fortement surpris au début du programme d'être positifs lors du test initial alors qu'ils pensaient être en-dessous du seuil autorisé, ou encore d'être positifs le lendemain d'une soirée arrosée. Ce potentiel « déclic » engendré par le système se perçoit dans les entretiens avec les psychologues et certains participants au programme mais aussi dans les chiffres des données téléchargées (voir Figure 7). La baisse moyenne visible de la fréquence des jours avec souffle positif semble témoigner de cette prise de conscience et de l'ajustement en conséquence du comportement.

Cependant, ce constat est à contrebalancer par la difficulté que semble avoir le dispositif légal EAD pour « sélectionner les bons participants ». Comme nous l'avons expliqué, le système est peu adéquat pour un public qui ne rencontre aucune difficulté à dissocier alcool et conduite. Ceci peut s'observer notamment dans la Figure 3. 28% d'utilisateurs n'ont jamais eu de souffle positif et donc probablement pas eu besoin du système pour éventuellement avoir un « déclic ». Cet effet est aussi diminué fortement par la mise en place tardive du système après l'infraction car certains participants ont déjà mis en place un changement radical de leurs habitudes avant que l'EAD ne soit installé. Nous avons toutefois noté que la perspective et la préparation de la mise en œuvre effective de la sanction peuvent également avoir eu un effet favorable. Cet effet n'est donc pas objectivable à partir des données de lecture de l'éthylotest, mais pourrait être attribué à l'EAD.

Au-delà de cet effet de « prise de conscience », l'EAD a aussi un effet positif sur la sécurité routière pendant sa période d'usage. Ceci se remarque tant dans les données téléchargées que dans la littérature scientifique internationale récente faisant état des premières études sur des dispositifs EAD (Voas et al, 2021; Nochajski et al, 2020). Il est bien sûr impossible à l'heure actuelle d'évaluer dans quelle mesure des participants trichent lors du programme en conduisant un autre véhicule et la tentative de quantifier les comportements suspects sur base des données téléchargées (sous-section 3.2) est sans doute à affiner. Mais aucun élément à l'heure actuelle ne permet de dire qu'une fraude à large échelle aurait lieu. Aucun des juges interrogés n'a eu de retour sur des éventuels cas de personnes jugées pour avoir fraudé lors du programme et le nombre de dossiers transmis au parquet par les psychologues est très faible. Les comportements quantifiés par les données semblent aussi fort positifs quand on les compare aux chiffres de notre dernière mesure comportementale de la conduite sous influence de l'alcool. Cette dernière fait état d'environ 2% de conducteurs roulant sous l'influence de l'alcool en moyenne sur les routes belges (au-dessus du taux légal de 0,22 mg/l). Les participants au programme ont 2,4% de leurs jours d'usage effectif¹⁸ qui comprennent au moins un test positif¹⁹, c'est-à-dire atteignant au moins le taux de 0,09 mg/l. Et si l'on ne prend en compte que les tests atteignant le niveau de 0,22 mg/l, seuls 0,7% des jours d'usage comprennent un test positif. Ceci signifie donc que les conducteurs participant au programme EAD ont un comportement en moyenne plus prévoyant et prudent que la moyenne des conducteurs en ce qui concerne la conduite sous influence.

3.4.2 Efficacité de l'EAD après le programme

Il est, à l'heure d'écrire ces lignes, un peu prématuré pour juger avec certitude de l'efficacité à long terme du dispositif EAD. Vu que la législation EAD en vigueur actuellement fut adoptée en 2018, il n'est pas encore possible de constater des cas de récidives postérieures à l'usage d'un EAD dans les entretiens avec les juges de police. L'accès à MaCH à des fins statistiques devrait permettre de calculer si les participants au programme

¹⁸ Il s'agit ici des jours où le condamné utilise son véhicule. Les moins de 2% de jours avec souffle positif auxquels nous faisons référence dans la figure 1 concernent l'entièreté des jours de peines purgés (y compris ceux où le condamné n'utilise pas son véhicule). Ces 2,4% et ce pourcentage issu de la figure 1 décrivent le même événement (les jours avec au moins un souffle positif) mais avec un dénominateur différent (uniquement les jours d'usage effectif de la voiture pour le premier, totalité des jours de la peine pour le deuxième).

¹⁹ Ces deux chiffres ne sont en réalité pas totalement comparables. Dans le cadre de la mesure de la conduite sous l'influence de l'alcool, il s'agit de résultats à des contrôles d'alcoolémie organisés de manière aléatoire par la Police. Pour les chiffres des données téléchargées des EAD, il s'agit de la présence d'un test positif pendant une journée d'usage (le participant peut avoir été négatif lors du test à un autre moment de la journée). Seuls les jours où le participant utilise son véhicule de manière effective sont pris en compte dans ces chiffres.

ont moins de récidives que des conducteurs condamnés à d'autres peines. Néanmoins, les entretiens et les données téléchargées donnent quelques indications.

Il est possible que des participants modifient déjà leur comportement avant même le début du programme. Cependant, si nous n'observons que l'évolution période comprise entre le début et la fin du programme, nous ne pouvons conclure que le système agisse au niveau comportemental sur le long terme. La Figure 7 ne montre qu'une baisse en moyenne très modérée du nombre de jours avec test positif au cours du programme. Cette baisse se cantonne au début du programme et pourrait s'expliquer par cette « prise de conscience » de la facilité avec laquelle on atteint une alcoolémie de 0,09 mg/l. Le nombre moyen de jours avec test positif commence à stagner vers le 6^e mois du programme et ne descend pas plus bas, même parmi les participants qui ont une durée de condamnation supérieure à un an. Ces chiffres stables à partir du 6^e mois englobent des réalités fort différentes. Si certains participants baissent effectivement leur nombre de jours avec test positif au fil du programme, d'autres tendent à l'augmenter, et donc à démontrer plus de difficultés à la fin du programme qu'au début. Les effets favorables de certains participants sont contrebalancés par les résultats défavorables des autres. Les témoignages des psychologues vont également en ce sens, avec des cas de participants qui montrent des difficultés vers la fin de leur programme. Il est important de noter que cette interprétation de l'absence d'amélioration claire et perceptible pendant usage de l'EAD part du constat que les résultats initiaux sont généralement déjà très favorables dès le début du programme, ce qui rend intrinsèquement difficile tout "gain". Nous avons déjà mentionné qu'il est possible que certains conducteurs aient déjà modifié leur comportement avant de commencer le programme, mais aussi que le changement de comportement ait eu lieu entre la session d'introduction avec le psychologue et le début de l'usage effectif du système (et donc avant que les premières données téléchargées puissent être enregistrées). Les données de lecture de l'éthylotest, au niveau du groupe étudié, ne confirment donc pas un effet bénéfique spectaculaire. Comme indiqué, cela ne signifie pas que les effets bénéfiques au niveau individuel n'existent pas, car la méthode, la technique et la période de mesure peuvent être moins adaptées pour tirer de telles conclusions.

En ce sens, les effets de l'EAD sur les participants surviendraient davantage dans les premières semaines/mois d'usage que sur la longueur. La littérature scientifique internationale va également dans ce sens. Une récente étude tente d'ailleurs d'évaluer l'impact d'un dispositif EAD avant, pendant et après la peine (Voas et al, 2021). Cette étude se concentre sur la consommation d'alcool générale et non sur la conduite sous influence, mais donne néanmoins des résultats intéressants. Elle fait état d'une diminution de la consommation moyenne qui se fait déjà en grande partie avant l'installation de l'appareil (ce qui rejoint ce que les participants au programme belge disent à propos du « déclic » provenant de la condamnation) mais aussi d'un effet « rebond » qui survient après la fin du programme. Les utilisateurs d'EAD de cette étude ne reboivent en moyenne pas autant qu'avant leur infraction mais significativement plus que pendant l'usage du système. Ceci tend à démontrer un certain estompement de l'effet de l'EAD sur le long terme. Attention cependant qu'il s'agit d'une étude américaine avec un contexte et un dispositif bien différent d'ici (aucun encadrement individuel).

Une enquête néerlandaise récente a elle tenté d'évaluer l'efficacité après peine de l'EAD en termes de nombre d'infractions de conduite sous influence (Blom and Blokdiijk, 2021). Pour ce faire, elle a comparé des conducteurs condamnés à l'EAD avec un groupe contrôle de conducteurs ayant commis une infraction entrant dans les conditions d'application de l'EAD mais qui n'ont pas été condamnés à l'utiliser. 4 ans après la condamnation, une différence est visible : 3% des condamnés à l'EAD ont commis une récidive pour 10% des conducteurs ayant reçu une autre peine. Les auteurs précisent qu'il y a un biais de sélection (les tribunaux néerlandais tendent proportionnellement à davantage condamner à l'EAD dans les cas de premières infractions entrant dans les critères légaux et à une autre peine s'il s'agit d'une récidive). Cela suggère que les deux groupes n'étaient peut-être pas tout à fait comparables quant au contexte dans lequel s'est déroulé leur infraction. Néanmoins, même en prenant en compte ce biais, la différence obtenue est significative. Ces résultats tendent à montrer une efficacité sur le long terme et mériteraient d'être vérifiés pour le contexte belge via une exploration de la base de données MaCH. Le dispositif EAD néerlandais possède beaucoup de similitudes avec le dispositif belge : il comprend des sessions individuelles d'encadrement et son prix est équivalent (environ 4000€ en moyenne au moment de l'étude). Ce prix tend malheureusement à créer beaucoup de « défections » prématurées de condamnés qui préfèrent ne pas installer le système pour éviter cette dépense.

Cette remarque nous amène à un dernier point de remarque quand il s'agit d'évaluer l'efficacité du dispositif EAD : son prix. Pour un certain public de condamnés, celui-ci peut aggraver leur difficulté financière, voire leur refus d'installer le système dans leur véhicule et préférer une déchéance de fait. Cette inégalité dans la possibilité de mettre en œuvre la peine, et donc fatalement dans son efficacité, est évidemment à garder à l'esprit.

4 Recommandations

Pour rappel, les questions de recherche posées en amont de ce rapport étaient les suivantes :

- Dans quelle mesure le programme EAD, tel que décrit dans le décret royal du 26 novembre 2010, est réellement appliqué par les juges dans les cas décrits par l'article 37/1 de la « Loi de la Circulation Routière » ? Et le cas échéant, quels sont les obstacles de son application ? Comment appliquent-ils cette loi ?
- Dans les cas où un usager est condamné à l'usage d'un EAD, comment celui-ci modifie-t-il ses comportements ? Est-ce que l'effet se conserve sur le long terme ? Est-ce que le profil de l'utilisateur influence l'effet/l'efficacité du système ?

Concernant la première question, nous avons vu que certains juges de police ont des réticences à condamner à l'EAD. Celles-ci s'expliquent principalement par des doutes quant à l'applicabilité du dispositif (son prix, la lourdeur administrative...) plutôt que par une opposition au principe même de l'EAD ou à un scepticisme quant à son efficacité à prévenir de futures récidives. De ce fait, nombreux juges, surtout en Wallonie, ont recours à des moyens légaux qui leur permettent d'éviter de donner la peine quand ils la jugent exagérée : justifications contraires si infraction simple, examens médicaux, voire suspension du prononcé de la peine dans certains cas.

Pour répondre à la deuxième question, nous avons vu que le recours au dispositif EAD avec encadrement pouvait susciter une modification des comportements du condamné, observable empiriquement sur le court terme. Cependant, cet effet est en partie dépendant du profil du condamné. L'EAD permet d'encadrer des conducteurs qui parviennent à remettre en question leurs habitudes et leur comportement en termes de consommation d'alcool. Mais le groupe de condamnés que nous avons étudié sur la base des données téléchargées n'était pas homogène ; pour une minorité de cas en revanche, les effets du programme sur le long terme sont plutôt douteux (toujours des tentatives positives à un stade avancé du programme, discours de « déni »...). Bien que les données de téléchargement ne montrent pas d'amélioration spectaculaire, cela ne signifie pas que l'EAD ne peut pas avoir un effet favorable sur le changement de comportement. Nous constatons que la majorité des délinquants obtiennent des résultats relativement bons dès le départ. Cela peut signifier qu'ils ont déjà modifié leur comportement avant que les premières données ne soient téléchargées, c'est-à-dire, par exemple, juste après avoir commis l'infraction ou encore au moment de l'installation de l'éthylotest (rendez-vous d'introduction au programme).

La section 3 a donc donné un large aperçu de l'application concrète de la législation EAD et des problématiques qu'elle soulève. Les différents points de vue explorés via les entretiens et les données issues des EAD nous permettent d'émettre les recommandations suivantes dans le but d'améliorer le dispositif, tant d'un point de vue légal que technique.

- Rediscuter les critères d'éligibilité

Les juges défendent majoritairement un jugement « au cas par cas » qui permet de donner la peine la plus adaptée en fonction du contexte propre à chaque prévenu. La définition des prévenus éligibles sur la base unique de l'alcoolémie lors de l'infraction n'est pour eux pas la plus pertinente. Les travaux parlementaires initiaux de 2009 insistaient d'ailleurs sur l'importance de laisser aux juges la liberté de décider eux-mêmes si l'EAD est la mesure la plus pertinente ou pas²⁰. En 2018, à la suite du nombre faible de condamnations à l'EAD prononcées jusque-là, l'obligation de le donner en cas de récidive fut justifiée par le nombre conséquent de récidivistes parmi les personnes atteignant des taux élevés²¹.

²⁰

<https://www.lachambre.be/kvcr/showpage.cfm?section=flwb&language=fr&cfm=/site/wwwcfm/flwb/flwbn.cfm?dossierID=1856&legisl=52&inst=K>, consulté le 21/03/2022

²¹

<https://www.lachambre.be/kvcr/showpage.cfm?section=flwb&language=fr&cfm=/site/wwwcfm/flwb/flwbn.cfm?dossierID=2868&legisl=54&inst=K>, consulté le 21/03/2022

Certains juges insistent sur leur scepticisme quant à une application obligatoire et décontextualisée de la peine. Premièrement, ils ne voient pas d'un bon œil ce principe qui diminue leurs prérogatives. Et deuxièmement, cette obligation ne leur permet pas selon eux de sélectionner forcément la sanction la plus appropriée. Ceci mène à des condamnations à l'EAD prononcées sans conviction, voire à une défiance de ces juges vis-à-vis du système qui font parfois tout ce qui est en leur pouvoir pour éviter de condamner à l'EAD. Dans le cas où le juge ne condamne pas un prévenu non récidiviste à l'EAD, voire s'il suspend le prononcé de la décision, il est obligé de motiver son choix, ce qui prend également du temps et de l'énergie supplémentaire à chaque jugement.

Il serait sans doute intéressant de travailler sur des indicateurs définissant ce qu'est une consommation problématique d'alcool pouvant être adéquatement sanctionnée par l'EAD afin de diminuer le fossé entre l'intention du législateur et la compréhension des juges. La notion de « consommation problématique » fréquemment mobilisée souffre d'être quelque peu vague et peu opérationnelle à l'heure d'écrire ces lignes. Les énormes disparités de jugement en fonction des juridictions interrogées sont également préoccupantes et pourraient être estompées par un accord plus solide quant aux critères de sélection.

Il ressort clairement des commentaires de certains juges qu'ils ne comprennent pas la logique qui sous-tend les critères actuels et ne les soutiennent donc pas. Il s'agit d'une préoccupation à laquelle nous pourrions remédier en expliquant clairement aux juges le contexte des critères, qui sont basés sur les meilleures pratiques internationales. D'autre part, nous pouvons remarquer que certains juges veulent prendre en compte la cause et le contexte de l'infraction en plus des chiffres purs. Il serait pertinent de (ré)examiner si la prise en compte des facteurs sociaux et personnels est souhaitable et/ou réalisable. Il est en outre recommandé d'impliquer les juges dans ce processus, certainement en termes d'applicabilité.

- Diminuer le délai entre infraction et condamnation

Il est très problématique de condamner le prévenu à utiliser un EAD 6 mois voire 1 an après son infraction, tant en termes de sécurité routière (il peut toujours conduire avec son permis normal pendant cette période suivant l'infraction) que d'efficacité ou de plus-value pédagogique du système. Exiger du contrevenant d'utiliser ce système aussi tardivement n'a parfois que peu de sens (surtout chez certains contrevenants qui ont depuis plusieurs mois totalement arrêté de consommer de l'alcool).

Il s'agit cependant d'un problème propre à la justice en général et non uniquement au dispositif EAD. Une possibilité légale permettant de mettre à l'écart de la route les conducteurs les plus dangereux en attente de leur jugement serait sous doute à discuter. Une manière de résoudre ceci est le recours à l'article 55bis de la loi relative à la police de la circulation routière²² : Celui-ci permet de prolonger de trois mois, à l'initiative du parquet, la période de retrait du permis de conduire. Si le juge de police convoque ces prévenus en priorité, il est dès lors possible d'éviter que le prévenu continue à conduire en l'attente du jugement. Cependant, cette manière de faire nécessite une coordination entre juges de police et parquets et donc une charge de travail supplémentaire pour la justice.

- Alléger la mise en œuvre du dispositif EAD

L'EAD est un système assez difficile au niveau de sa mise en œuvre (compréhension du système, rendez-vous au centre technique et au centre d'encadrement...) et surtout de son prix. Ce dernier aspect est problématique en termes d'inégalité (les plus aisés sont moins gênés par ce coût, voire peuvent trouver une alternative pour ne pas installer le système alors que les moins aisés ont dû mal à le financer voire ne l'installent pas du tout) mais aussi de sécurité routière (aucun suivi des condamnés choisissant de ne pas l'installer).

Baisser la somme déboursée par le condamné semble essentiel tant pour améliorer l'impact du dispositif sur la sécurité routière que pour diminuer cet aspect inégalitaire. Une aide financière à destination des condamnés les plus précaires permettrait de maximiser le nombre d'EAD effectivement installés. Écourter le programme (si condamnation supérieure à un an) et diminuer la fréquence des rendez-vous en cas de signes encourageant pourraient également aider à réduire le coût pour le participant.

La généralisation d'une version plus « légère » de l'EAD est une idée à explorer. À l'image de ce qui existe en Suède pour les chauffeurs de bus, cette version plus légère de l'EAD ne comporterait pas de contrôle systématique des données ou de retests obligatoires pendant le trajet. Il pourrait s'agir d'un dispositif non plus

²² <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1968031601~invynqx4tj#7fwes9a9iu>, consulté le 30/08/2022

légal mais médical, qu'un médecin pourrait demander à son patient d'installer dans son véhicule à des fins préventives. Les modalités de mise en œuvre de cette mesure doivent être encore étudiées.

À noter que deux nouveaux changements (à l'heure d'écrire ces lignes) pourraient contribuer à diminuer le prix de l'EAD. D'abord, le règlement européen 2019/2144 prévoit que les nouveaux véhicules soient équipés d'une interface normalisée qui facilite le montage d'un éthylotest antidémarrage, ce qui devrait diminuer les coûts d'installation. Enfin, un deuxième acteur arrivera bientôt sur le marché belge (ACS) et un troisième vient de débiter les tests d'homologation, ce qui pourrait créer une concurrence poussant les prix vers le bas.

- Offrir la capacité aux psychologues de référer à un docteur

Il est visible dans certains entretiens (au niveau des récits personnels) et dans les données enregistrées par les EAD (grande proportion de souffles positifs en journée et en semaine), que le problème de certains participants ne se limite souvent pas à dissocier alcool et conduite. Les psychologues se rendent parfois compte de certains problèmes sous-jacents que ce soit en termes d'addiction à l'alcool, de problèmes émotionnels...

Il pourrait dès lors être pertinent que les psychologues aient la possibilité d'en référer à un médecin ou à un psychologue clinicien pour les cas problématiques relevant de l'addiction. Malgré les précautions prises par les juges de souvent avoir recours à l'article 42 de la Loi de la circulation routière²³ afin de retirer temporairement de la route les conducteurs inaptes à la conduite, quelques cas problématiques semblent toujours difficiles à détecter. Les psychologues chargés de cet encadrement échangent avec les participants sur une base régulière et sont donc bien placés pour reconnaître des signes. L'EAD est prévu pour être utilisé par une personne apte à la conduite, il est primordial que ce prérequis soit rempli pour poursuivre le programme. Ce principe nécessiterait sans doute de renforcer la collaboration entre les psychologues et le parquet.

Une réflexion est en cours au niveau européen quant à la possibilité de fournir également un système EAD à des conducteurs souffrant d'un problème d'addiction à l'alcool. Ceci nécessiterait également une coopération entre le ministère public et les disciplines (para)médicales.

- Flexibiliser le dispositif d'encadrement

L'encadrement tel que prévu par l'arrêté royal est rigide et ne laisse pas la possibilité aux psychologues de s'adapter aux spécificités de chaque participant. Selon eux, certains nécessiteraient un encadrement plus approfondi alors que d'autres n'en ont pas spécialement besoin.

La fréquence des rendez-vous est légalement planifiée tous les deux mois pour la première année de programme et tous les six mois pour les éventuelles années suivantes. La fréquence des rendez-vous d'encadrement auprès des psychologues pourrait être davantage modulable en fonction du comportement du participant. Cette fréquence serait alors augmentée pour les cas les plus problématiques afin de permettre le suivi le plus efficace possible ou à l'inverse diminuée pour les cas les moins problématiques afin d'alléger cette charge de travail peu utile des psychologues au bénéfice des cas plus problématiques.

Les psychologues se retrouvent aussi parfois dans une situation délicate lorsque le participant n'a pas commis d'infraction majeure au programme (menant à l'envoi d'un dossier au parquet) mais qu'il montre des signes « peu encourageants » à la fin de son programme quant à sa capacité à dissocier alcool et conduite. Il serait dès lors intéressant pour eux de mettre à leur disposition un moyen terme entre acter la réussite du programme et la remise d'un dossier à charge au parquet. Cela pourrait consister, par exemple, en une possibilité pour les psychologues de proposer une prolongation du programme. Une autre piste pourrait être de renforcer l'encadrement du condamné lors des dernières semaines du programme.

À noter que ces manières de flexibiliser le programme peuvent être utilisées comme des incitants pour encourager les participants à ne pas commettre d'infraction au programme. Les participants pourraient, en cas de « bonne conduite », suivre moins de rendez-vous d'accompagnement, et ainsi également payer moins cher leur encadrement.

- Améliorer certains aspects fonctionnels de l'EAD

²³ <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1968031601~invynqx4tj#7fwes9a9iu>, consulté le 30/08/2022

Le système EAD est critiqué quant à quelques aspects purement fonctionnels qu'il conviendrait d'améliorer si possible. La frustration engendrée par ces quelques inconvénients peut inciter les participants à adopter des comportements néfastes pour la sécurité routière. Ceci concerne principalement le système de « retest » que certains participants évitent partiellement en soufflant dans l'éthylotest sans se parquer au préalable.

Les participants perçoivent la nécessité des retests (il est trop aisé de tromper le système sans cela) mais trouvent la fréquence de ceux-ci trop élevée. Divers moyens de diminuer la fréquence des retests peuvent être envisagés. La fréquence des retests pourrait être réduite, tout en les rendant plus aléatoires. Cela permettrait des périodes plus longues et plus nombreuses sans nouveau test, suivies d'une période de tests éventuellement plus nombreux. En raison de l'« imprévisibilité » des nouveaux tests, le même effet « souhaitable » pourrait être obtenu avec des tests moins fréquents. Actuellement, le premier nouveau test a toujours lieu dans les 10 minutes suivant le démarrage. Certains participants attendent donc 10 minutes avant de partir. Ainsi, le premier retest est peu utile. Une randomisation des contre-essais permettrait d'y remédier. Baser les demandes de retests sur la distance roulée plutôt que sur la durée du trajet serait aussi une autre manière de procéder qui permettrait au participant d'éviter de se retrouver bloqué dans un embouteillage sans avoir la possibilité de se parquer pour souffler. Les psychologues eux-mêmes pourraient influencer sur la fréquence des retests en fonction du comportement de chaque participant. Enfin, si le participant devait souffler tout en roulant malgré cet allègement, il serait intéressant de rendre le système capable d'enregistrer les tentatives produites tout en roulant afin que les psychologues puissent en être informés.

Les participants se plaignent également de la difficulté qu'ils ont, surtout au début du programme, de souffler de manière appropriée dans l'éthylotest. Il serait pertinent de vérifier si rien ne peut être fait d'un point de vue technique pour faciliter ce souffle afin d'éviter le haut taux de souffles invalides au début du programme. Avec une technique de souffle plus simple, il devient impossible d'utiliser ceci pour expliquer des tentatives non valides (surtout si elles surviennent tard dans le programme). Comme contre-argument à la simplification de la technique de soufflage, nous pouvons indiquer que, précisément parce qu'il s'agit d'une technique spéciale, cela empêche n'importe qui de souffler à la place de la personne condamnée.

Ce problème pourrait cependant diminuer avec l'arrivée d'un nouveau constructeur d'EAD sur le marché belge (ACS). Celui-ci propose un EAD avec un mode de souffle différent des EAD de Dräger (basé sur un souffle simple devant être accompli tout en émettant un son, au lieu d'un souffle suivi d'une aspiration). Il n'est pas encore possible de dire à l'heure actuelle si cette nouvelle caractéristique rend l'usage de l'EAD en moyenne plus aisé.

L'aspect très « visible » du système est aussi quelque peu problématique tant au niveau du regard renvoyé par les autres personnes qu'au niveau de la peur d'une effraction visant à voler le système. Pour cela, quelques modifications (non-prioritaires) pourraient être pertinentes, comme la réduction des signaux lumineux émis par le système ou le fait de le rendre plus compact et facilement rangeable dans la boîte à gants.

- Authentifier les participants

Les données enregistrées par l'EAD se basent uniquement sur les souffles émis dans l'éthylotest, sans moyen certain de savoir qui a effectivement soufflé à la simple lecture de ces données. Ceci peut être problématique pour garantir la qualité de l'encadrement mais aussi potentiellement discriminatoire en fonction du contexte propre à chaque participant (quid si une personne tierce souffle positif dans l'éthylotest ?). L'ajout d'un système d'authentification biométrique serait une idée à explorer afin d'éviter ces écueils. Cet ajout doit être « proportionné » (le système doit être le moins intrusif possible et utiliser des données aussi peu sensibles que possible). L'usage d'un système de reconnaissance des empreintes digitales situé sur le volant pourrait être une piste. De tels ajouts ne devraient cependant être envisagés qu'à condition de maintenir un prix acceptable pour l'utilisateur.

- Amélioration du traitement des données lors de l'encadrement

Le traitement des données des EAD envoyées par Dräger nous a donné un large aperçu de ce qui est potentiellement faisable pour repérer des cas de figure suspects en termes de potentielle triche. Il serait possible de travailler sur un algorithme mettant automatiquement ces cas de figure en évidence dans l'outil de visualisation des données que les psychologues utilisent. Ceci permettrait d'automatiser et faciliter l'usage

des données de la part des psychologues. Si de nouveaux acteurs entrent sur le marché et produisent également ce type de données, il faudra également contrôler la comparabilité de ces données avec le système déjà existant.

- Définir un indicateur de performance

À la suite de l'impossibilité d'accéder à MaCH pendant ce projet, nous n'avons pas encore pu travailler sur cet indicateur de performance. Celui-ci consisterait en une comparaison du taux de récidive des contrevenants ayant suivi le programme EAD et de ceux qui ont été condamnés à une autre peine pour des faits semblables.

L'étude de Blom et Blokdiik (2021), que nous avons mentionnée précédemment dans le rapport, opère déjà ce calcul dans le contexte néerlandais. La lecture de cet article permet de voir les biais auxquels il faut prêter attention lors de l'élaboration d'un tel indicateur. Même en ne prenant en compte que les condamnés éligibles à l'EAD, la subjectivité des juges introduit un biais de sélection dans le calcul (les juges utilisent dans une certaine mesure leurs propres critères). Ce type de biais peut être pris en compte à l'aide d'un facteur de correction. Dans le cas belge, nous savons qu'une proportion non négligeable des condamnés n'installent jamais l'EAD et ceci sera à prendre en compte également. Le lien entre cette non-installation et la gravité ou la cause de l'infraction, ou encore l'ampleur du problème de conduite sous influence n'est pas encore claire.

Cet indicateur de performance est d'une importance primordiale pour les futures recherches scientifiques concernant l'EAD.

- Faciliter l'utilisation générale d'un éthylotest

Les possibilités techniques de fixation de dispositifs dans les véhicules sont de plus en plus nombreuses. Toute possibilité d'ajouter l'éthylotest à l'équipement standard des véhicules doit être encouragée. Les psychologues pourraient également inciter leurs clients, lors de leur supervision, à conserver l'éthylotest et à l'utiliser sur une base volontaire, même après la fin du programme.

Références

Beck, K., Scherer, M., Romano, E., Taylor, E. & Voas, R. (2020). Driver experiences with the alcohol ignition interlock: Comparing successful and poor performers. *Traffic Injury Prevention*, 21(7), 413-418.

Blom, M., Blokdijk, D. (2021). Long-term effectiveness of the alcohol ignition interlock programme: A retrospective cohort study in the Netherlands. *Accident Analysis and Prevention*, 151.

Brion, M., Meunier, J-C. & Silverans, P. (2019). Alcool au volant : l'état de la situation en Belgique – Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2019. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance.

Gisle, L., (2019). Consommation d'alcool : Enquête de santé 2018, Sciensano, Bruxelles.

Houwing, S. (2016). Alcohol interlocks and drink driving rehabilitation in the European Union : Best practice and guidelines for member states.

Marques, A., Tippetts, A. & Yegles, M. (2014). Ethylglucuronide in Hair Is a Top Predictor of Impaired Driving Recidivism, Alcohol Dependence, and a Key Marker of the Highest BAC Interlock Tests. *Traffic Injury Prevention*, 15, 361-369.

Nochajski, T., Manning, A., Voas, R., Taylor, E., Scherer, M & Romano, E. (2020). The impact of interlock installation on driving behavior and drinking behavior related to driving, *Traffic Injury Prevention*, 21(7), 419-424.

Voas, R., Tippetts, A., Romano, E., Nochajski, T., Manning, A., Taylor, E. & Scherer M. (2021). Changes in alcohol use and drinking and driving outcomes from before arrest for driving under the influence to after interlock removal, *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, 45(4), 743-751.

Annexe

Annexe 1 : Grille d'entretien à destination des participants au programme EAD

Topic	Questions	Aim of the questions
Introduction	Can you shortly introduce yourself ? (Professional situation ?, Age ?)	Getting some contextual information, the social environment in which the person is living (of course, we don't have the time to do it in depth and this could maybe at least allow to "break the ice").
Experience with the system in itself + their opinion about the procedure	Can you tell us your opinion about the system? Is it user-friendly ? Have you encountered any issues while using it ? What about the procedure for using the system? (Installing the system? Downloading the data from the centre? The psychological support ?) Would you recommend it to someone else ? Do you have any suggestion for improving the system ?	Getting a general insight from a purely factual and technical point of view, checking whether they had issues while using it, what are their complains. I think it is better to begin with quite factual and general remarks. The two last questions could be used as additional questions if the interviewee is not super talkative.
Integration in the daily life / social aspects	How did it fit in your everyday life? (professional aspects, family, hobbies, travel...) Did it have an influence on your social life ? How did you feel about the way other people looked at you while using it ? Is using the AL a source of stress in your daily life ? Do the people around you know that you are using this system ?	These questions would maybe allow some more sociological analysis, see how the individual context of each person influences his/her way to live with the system. These aspects are closely related with the previous topic (the experience with the system) because the context of use can impact how easily the user can "accept" this system in his/her life.
Type of "alcohol consumer"	May I ask you to describe your alcohol consumption habits before the use of the AL ? (where, when, what frequency...) And since then ?	We would try to see how they consume alcohol, whether they have a certain addiction or not (and obviously, I can't be 100% sure of what they would tell me). For me, it is a main aspect to explore : it is not really clear to me which sort of profile the system is supposed to target/is targeted by the judges. These people mostly have a "problematic consumption" (to quote the supervisors) but aren't supposed to be "alcoholic" either (otherwise they can't pass the medical/psychological exam). According to my itw with the supervisors, in some cases, the users are either "really addicted to alcohol" or "not at all addicted" (they

		have no difficulty to dissociate drinking and driving).
Impact on DUI	<p>Did it help you to adapt your behavior, to dissociate alcohol consumption and driving ? If not, do you think it may help people with another profile ?</p> <p>Did it modify your way to consume alcohol in general ? (to ask only if the person seems very "open")</p>	These questions aim to evaluate the efficiency of the system in terms of road safety. Of course, it would only give a subjective insight. The way to formulate these questions may can change a little bit according to what they said earlier (if they claim they never drive under the influence except that one time their got caught by the police >< if they admit to have a strong addiction to alcohol).
About the sentence/prospective questions	<p>Can you tell me why you are using the AL system ? On the basis of which infringement ?</p> <p>What was your "background of DUI" before the use of the AL ? (frequency of DUI ? accidents ?...)</p> <p>What is your "prognostic" regarding your future as a driver ? Do you think "something" has changed in comparison with before beginning the program ?</p>	These sensitive questions would be asked at the end of the interview even though it would make chronologically more sense to ask them at the beginning. The aim is to avoid embarrassing the interviewee, which could hinder us to get information from them.

Annexe 2 : Grille d'entretien à destination des juges de police

Dimension	Questions
1/ La connaissance de la législation	<p>Parler brièvement des articles de loi concernés (Art 37/1, modification 2018 qui le rend obligatoire pour les récidivistes)</p> <p>Pensez-vous qu'une journée d'étude sur le dispositif ETAD (aspect légaux, organisationnel, accompagnement...) pourrait être utile ?</p>
2/ L'usage de la législation	<p>Condamnez-vous fréquemment à utiliser l'ETAD ? Est-ce que cette fréquence a évolué à travers le temps ? Depuis la modification de la loi de 2018 ?</p> <p>Comment expliquez-vous ce petit/grand nombre de condamnations comparé aux autres divisions ?</p> <p><i>Remarque : Il a y 15 tribunaux de police en Belgique, certains ont plusieurs divisions (ex : le tribunal de police du Hainaut a 3 division : Tournai, Mons et Charleroi). Chaque division = +- entre 3 et 6 juges. Nathalie Mockels peut me donner le nombre de condamnations par division. Je peux donc en réalité savoir à l'avance si le juge condamne beaucoup ou peu. Exemple : Namur = 0, Charleroi = 2... mais Mons = 20 et Arlon = 19, ce ne sont pas les mêmes ordres de grandeur...</i></p> <p>Quelles modalités de peine et pourquoi ? Quelle durée de peine ?</p> <p><i>Remarque : La durée de peine est de 1 à 3 ans mais la grosse majorité sont limité à 1 an normalement.</i></p> <p>Appliquez-vous régulièrement la loi dans les cas d'infraction unique à 1.8 g/l ?</p>

	<p>Utilisez-vous la possibilité de faire une exception pour les chauffeurs professionnels (camion, bus...) si l'infraction n'a pas été commise avec ce véhicule ?</p> <p>Demandez-vous un « rapport spécial » dans certains cas ? (consommation d'alcool visiblement problématique ?)</p> <p>Avez-vous eu écho de la manière dont vos collègues juges utilisent cette législation ? (sans citer de noms)</p>
3/ Le profil des personnes condamnées	<p>Quel est le montant des amendes que vous donnez/donnez pour ce type d'infraction ? Que pensez-vous de la différence entre une amende et le coût du dispositif ETAD ?</p> <p><i>Remarque : Prix de l'ETAD : 1100€ accompagnement première année, 250€ les suivantes, 60€ les téléchargements de données supplémentaires, 2500€ d'installation + coût de l'appareil + téléchargement normal des données → 3600€ coût minimum</i></p> <p>Quid du scénario ayant mené à l'infraction ? Est-ce que cela exerce une influence sur la décision ou pas ? S'agit-il de personnes « habituées » à ce type d'infractions ?</p> <p>Les condamnés semblent-ils avoir un rapport problématique avec l'alcool ? Cela influence votre jugement ? Avez-vous déjà eu des cas de récidives après condamnation à l'AL / Ou des personnes condamnées à conduire avec AL ayant conduit sans ?</p> <p><i>Remarque : Les éventuels cas de conduite constatés sans AL malgré la condamnation sont réglés par l'art 37§4 (prison + amende + déchéance).</i></p> <p>(Est-ce que la crise sanitaire a exercé une influence sur la fréquence des condamnations ?)</p>
4/ Leur opinion sur le dispositif	<p>Votre avis sur le dispositif ETAD ? Pensez-vous qu'il est adapté à ce type de condamnations ?</p> <p>Les avantages et inconvénients comparé à une déchéance « classique » du permis de conduire ?</p> <p>Pensez-vous que l'ETAD pourra durablement influencer le comportement des condamnés ? Avez-vous eu des échos quant à l'efficacité du système ? Que manque-t-il pour le rendre plus efficace ?</p> <p>Que pensez-vous de l'accompagnement des condamnés ?</p> <p>Pensez-vous que les examens médicaux/psychologiques sont adaptés pour sélectionner les participants au programme ?</p> <p>Pensez-vous que les critères légaux d'application de la peine (1,2 g/l en cas de récidive ou 1,8 g/l infraction unique...) sont adaptés à un tel dispositif ?</p>

Annexe 3 : Grille d'entretien à destination des psychologues

Topic	Questions	Aim of the questions
Description of their tasks as supervisor	<p>Can you tell me a bit about your professional background (especially as an instructor for Vias) ?</p> <p>Can you explain me what your support of Alcolock users consists in ?</p> <p>Can you explain me simply the proceedings of a support meeting with an AL user ?</p>	<p>General questions with a descriptive tone. These questions let the interviewees simply explain factually what they are doing as support for AI users. They are sufficiently open to let them speak about the aspects that are the most salient for them.</p>

	How do you manage to balance your roles as a therapist and as an "enforcer" who collaborates with the Parquet ?	
Their vision on the behavior of the users	<p>Can you describe me how AL users behave with the system in general ? How do they react to failed attempts to pass the breath test ?</p> <p>What are the main obstacles for the AL users ?</p> <p>What is their perception of the system (in both positive and negative terms) ? Do they "accept" the sentence ? Do they find it fair ?</p> <p>Do you see different categories of users ?</p>	These questions would provide information that could be already be shortly found in the jaarverslagen. Making interviews is the occasion to deepen these aspects.
Their vision of the efficiency of the system	<p>Do you think using the AL will influence the behavior of the users in the long term ? Have you already noticed such changes ?</p> <p>Do you think the general alcohol consumption of the users decrease while they are using the AL system ? Do some users combine efficiently an Alcolock program with a therapy against alcoholism ?</p>	These questions will maybe allow to some explanations about the efficiency/inefficiency of the system but, as when we ask the users similar questions, we shouldn't expect their answers to be representative of the reality. Indeed, the efficiency of the system is the basis of the legitimacy of their work as "AL support" (it is unlikely they would say "the system is inefficient but I keep giving providing support for AL users because I have to...").



Institut Vias

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be