



Rapport n° 2025-R-25-FR

Infractions routières et sanctions

Qu'est-ce qui rend les sanctions routières efficaces ? Une étude qualitative des perspectives des juges de police et des assistants de justice



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Numéro de rapport	2025 - R - 21 - FR
Dépôt légal	D/2025/0779/56
Client	Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Date de publication	13/02/2026
Auteur(s)	Yana Jaspers, Mathias De Roeck & Isabel Verwee
Relecteur(s)	Mark Tant (institut Vias) Sofie De Bus (VUB)
Éditeur responsable	Karin Genoe

Les vues ou opinions exprimées dans ce rapport ne sont pas nécessairement celles du client.

La reproduction des informations de ce rapport est autorisée à condition que la source soit explicitement mentionnée : Jaspers, Y., De Roeck, M. & Verwee, I. (2026). Infractions routières et sanctions – Qu'est-ce qui rend les sanctions routières efficaces ? Une étude qualitative des perspectives des juges de police et des assistants de justice, Bruxelles : institut Vias
Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands.

This report includes a summary in English.

L'institut Vias remercie les juges de police et les assistants de justice interrogés pour leur participation à l'étude.

Table des matières

Résumé	5
Objectif de l'étude	5
Méthode	5
Principaux constats	6
Summary	7
Aim of the study	7
Methodology	7
Key findings	8
1 Introduction	9
2 Revue de la littérature	10
2.1 Qu'entend-on par sanctions ?	10
2.2 L'efficacité des sanctions en cas de conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues illégales	11
2.2.1 Amendes routières	11
2.2.2 Retrait immédiat du permis de conduire et interdiction de conduire	12
2.2.3 Sanctions alternatives	14
2.2.4 Détention	18
2.2.5 Conclusion	19
2.3 L'efficacité des sanctions en cas d'excès de vitesse	20
2.3.1 Amendes routières	20
2.3.2 Retrait immédiat du permis de conduire et interdiction de conduire	22
2.3.3 Programmes éducatifs	23
2.3.4 Probation	24
2.3.5 Conclusion	24
2.4 L'efficacité des sanctions en cas d'utilisation du téléphone mobile tenu en main au volant	25
2.4.1 Amendes routières	25
2.4.2 Permis à points	27
2.4.3 Conclusion	28
2.5 Efficacité perçue	29
2.5.1 Introduction conceptuelle	29
2.5.2 Perceptions professionnelles : une zone d'ombre	30
2.5.3 Auto-efficacité et légitimité professionnelle	31
3 Volet empirique	33
3.1 Méthodologie	33
3.1.1 Collecte des données	33
3.1.2 Méthode d'analyse	33
3.1.3 Portée, limites et valeur de l'étude	34
3.2 Résultats	34
3.2.1 Sanctions classiques à caractère punitif	34
3.2.2 Sanctions réparatrices et éducatives	38

3.2.3	Mesures d'atténuation des risques et d'aptitude	42
3.2.4	Thèmes transversaux	47
3.2.5	Recommandations (de politique publique) formulées par les répondants	51
4	Discussion	53
5	Conclusions	55
6	Recommandations pour la recherche future	57
6.1	Nécessité structurelle de données fiables et longitudinales	57
6.2	Étudier les sanctions routières à partir d'une perspective de chaîne	58
	Références	59

Résumé

Objectif de l'étude

En Belgique, il existe de nombreuses sanctions légales visant à sanctionner les contrevenants au code de la route. Ces sanctions vont des amendes (perception immédiate, transaction pénale, ordre de paiement, amende prononcée par une décision judiciaire, amende administrative SAC pour excès de vitesse), à la déchéance du droit de conduire, jusqu'au retrait immédiat du permis de conduire, voire à une peine d'emprisonnement. Des sanctions alternatives, telles que les peines de travail et les peines de formation, sont également de plus en plus souvent appliquées. L'un des objectifs de ces sanctions est de punir les contrevenants pour les infractions commises en matière de circulation. Cela devrait, à son tour, induire un changement de comportement afin que de telles infractions ne se reproduisent plus à l'avenir. Le niveau de la sanction est, à cet égard, proportionné à la gravité de l'infraction.

Plusieurs études scientifiques ont analysé de manière approfondie l'efficacité des sanctions en tant que levier de changement de comportement et de prévention de la récidive en matière de circulation routière. Nombre de ces études présentent toutefois un caractère international et ne portent pas spécifiquement sur le contexte belge. Par ailleurs, rares sont les travaux qui s'intéressent à l'efficacité *perçue* des sanctions routières, en particulier à la manière dont celles-ci sont perçues comme efficaces par les acteurs chargés de les prononcer et de les mettre en œuvre, ainsi qu'à l'efficacité perçue des sanctions à l'égard des récidivistes routiers dits endurcis. Or, disposer de connaissances sur ces dimensions est essentiel pour continuer à améliorer la sécurité routière en Belgique.

La présente étude analyse l'efficacité perçue des sanctions ou peines de circulation pour quatre infractions routières fréquentes, à savoir : (1) la conduite sous l'influence de l'alcool ; (2) la conduite sous l'influence de drogues illégales ; (3) l'excès de vitesse (tant sur autoroute qu'en dehors de celle-ci) ; et (4) l'utilisation du smartphone au volant. La question de recherche de l'étude est la suivante : *comment les juges de police et les assistants de justice perçoivent-ils l'efficacité des sanctions routières dans la promotion du changement de comportement et la prévention de la récidive pour des infractions routières courantes ?*

L'étude ne vise pas à mesurer de manière objective la répétition des infractions routières à l'aide de statistiques officielles de récidive, mais à cartographier la manière dont les acteurs du champ judiciaire perçoivent eux-mêmes l'efficacité des sanctions. Plus précisément, la recherche entend apporter un éclairage sur les sanctions que les juges de police et les assistants de justice considèrent comme (in)efficaces pour prévenir la récidive et favoriser un changement de comportement durable. De telles perceptions jouent un rôle essentiel dans l'acceptabilité sociale, la légitimité et l'applicabilité du droit de la circulation routière, des éléments qui demeurent souvent sous-explorés dans la littérature existante, traditionnellement axée sur l'analyse des normes juridiques ou les évaluations chiffrées.

Méthode

Afin de répondre à la question de recherche, un dispositif méthodologique qualitatif a été retenu. L'étude a débuté par une exploration approfondie de la littérature (inter)nationale existante relative à l'efficacité des sanctions routières. Cette revue a mis en évidence l'abondance de recherches scientifiques internationales portant sur les effets objectifs des peines de circulation sur la récidive, mais également le caractère très limité des travaux consacrés à l'efficacité perçue des sanctions et à la récidive routière (persistante) dans la pratique belge. À cet égard, la présente étude entend combler une lacune en s'intéressant de manière plus fine à la manière dont les sanctions sont vécues, interprétées et évaluées par les juges de police et les assistants de justice qui sont amenés à les prononcer ou à en assurer le suivi au quotidien.

Au total, 18 entretiens approfondis semi-structurés ont été réalisés : 13 avec des juges de police et 5 avec des assistants de justice. Cette approche a permis de recueillir à la fois le point de vue des acteurs chargés de prononcer les sanctions et celui des acteurs responsables de leur mise en œuvre et de leur suivi pratique. L'échantillon a été constitué selon une stratégie d'échantillonnage à variation maximale, une méthode de sélection raisonnée visant à inclure des profils de participants aussi diversifiés que possible en termes de région, d'arrondissement, de rôle linguistique, de fonction et de genre. Cette démarche a permis d'identifier tant des régularités que des expériences divergentes, tout en intégrant dans l'analyse l'influence des pratiques locales et des différences contextuelles.

L'analyse qualitative a été menée selon la méthode de l'analyse thématique. Dans une première phase, des codes inductifs ont été élaborés à partir des données issues des entretiens, sans catégories prédéfinies. Dans les phases suivantes, ces codes ont été regroupés en thèmes plus larges, lesquels ont ensuite été affinés et approfondis dans le cadre d'un processus itératif de recodage, de restructuration et de comparaison. L'analyse s'est déroulée parallèlement à la collecte des données, ce qui a permis d'intégrer immédiatement, dans les entretiens ultérieurs, de nouveaux éclairages ou des motifs émergents identifiés au fil des échanges. Cette approche cyclique a renforcé tant la profondeur analytique que l'ancrage pratique de la thématique.

Le choix d'un échantillon à variation maximale a permis de faire entendre une pluralité de voix, allant de juges de police exerçant dans des arrondissements ruraux à des assistants de justice actifs en milieu urbain, de répondants francophones à néerlandophones, et de juges de police récemment diplômés à des magistrats chevronnés. Le recrutement de nouveaux participants a été interrompu lorsque la saturation empirique a été atteinte à plusieurs niveaux : lors des derniers entretiens, peu de nouveaux éléments ou thèmes sont apparus. Cela indique que les principales perceptions relatives à l'efficacité perçue des sanctions routières au sein de ce groupe de recherche étaient suffisamment couvertes.

L'approche méthodologique adoptée dans cette étude permet ainsi de comprendre de manière nuancée non seulement le fonctionnement juridique des sanctions, mais surtout la manière dont celles-ci sont vécues par les acteurs qui les mettent en œuvre. Dès lors, cette étude ne propose pas de scores d'efficacité mesurables, mais offre un tableau riche et détaillé de ce qui est perçu, dans la pratique, comme efficace, pertinent ou, au contraire, problématique dans la prise en charge des contrevenants routiers.

Principaux constats

Il ressort des entretiens que les juges de police et les assistants de justice n'associent pas l'efficacité d'une sanction à sa « sévérité », mais bien à trois autres caractéristiques ou conditions d'ordre pratique. Tout d'abord, la réaction doit suivre rapidement le fait : plus l'intervalle temporel est long, plus la valeur d'apprentissage diminue, et donc aussi l'efficacité de la sanction. Ensuite, la mesure doit être perceptible dans la vie quotidienne du contrevenant, de sorte que le lien entre le comportement infractionnel et sa conséquence soit indéniable. Enfin, un suivi est indispensable : ce n'est que lorsque le paiement, l'interdiction de conduire ou l'exécution de la mesure est effectivement contrôlé que la sanction conserve sa crédibilité. Un consensus s'est dégagé autour de ces trois conditions pratiques.

Au-delà de ce consensus, les répondants dressent un tableau nuancé de l'efficacité des sanctions prises individuellement. L'amende constitue l'instrument le plus fréquemment utilisé, mais son effet dissuasif s'estompe chez les jeunes, lorsque ce sont souvent les parents qui s'acquittent du paiement, et elle peut en outre plonger des conducteurs socialement vulnérables dans un endettement accru. L'interdiction de conduire présente un impact élevé, dans la mesure où elle affecte directement la mobilité et les pratiques quotidiennes, mais cette force s'atténue lorsque les délais d'exécution sont longs ou lorsque le contrôle et le respect de la mesure sont insuffisants. Les peines de travail et les formations comportementales sont créditées d'un potentiel de sensibilisation certain, en particulier auprès de contrevenants motivés, mais se heurtent à des listes d'attente, à une offre limitée de postes de travail adaptés et à un lien parfois insuffisant avec le profil et le contexte du contrevenant.

Une problématique récurrente concerne la « boîte noire » qui suit l'audience : les juges de police ignorent souvent si les amendes sont effectivement recouvrées, si les interdictions de conduire sont respectées ou si les formations sont menées à leur terme. Ce déficit d'information entame leur confiance dans leurs propres décisions. Parallèlement, ils plaident pour un recours accru à un accompagnement sur mesure, sensible au contexte. L'objectif n'est pas de sanctionner plus sévèrement, mais de sanctionner plus finement : tenir compte de la capacité financière, de la situation professionnelle et de la motivation du contrevenant, tout en veillant à ce que chaque sanction fasse l'objet d'un suivi jusqu'à son terme. Ce n'est qu'à ces conditions, estiment les juges de police et les assistants de justice interrogés, que le droit de la circulation routière peut contribuer de manière crédible à un changement de comportement durable.

Summary

Aim of the study

In Belgium, a wide range of legal sanctions exist to punish traffic offenders. These sanctions vary from fines (immediate collection, amicable settlement, order for payment, judicially imposed fines, or administrative sanctions), disqualification from driving, and immediate withdrawal of the driver's license, to imprisonment. Alternative sanctions, such as community service or educational measures, are also increasingly applied. The primary aim of these sanctions is not only to punish offenders but also to bring about behavioral change, thereby reducing the likelihood of future violations. The severity of the sanction is intended to reflect the seriousness of the offense.

While numerous scientific studies have investigated the effectiveness of sanctions in reducing recidivism and fostering behavioral change in traffic offenders, most of this research is international in scope and not specific to the Belgian context. Moreover, few studies focus on the *perceived effectiveness* of sanctions – namely, how sanctions are experienced and evaluated by those responsible for imposing or implementing them, or on their effectiveness in relation to persistent recidivists. Knowledge on these aspects, however, is crucial to improving road safety in Belgium.

This study explores the perceived effectiveness of traffic sanctions in four common types of traffic offenses: (1) driving under the influence of illegal drugs, (2) driving under the influence of alcohol, (3) excessive speeding (both on highways and other roads), and (4) mobile phone use while driving. The guiding research question is: *How do police court judges and probation officers perceive the effectiveness of traffic sanctions in promoting behavioral change and preventing recidivism among common traffic offenders?*

The study does not aim to objectively measure repeated traffic violations using official recidivism statistics, but rather to map how actors within the judicial field themselves perceive the effectiveness of sanctions. More specifically, the research seeks to provide insight into which sanctions are considered (in)effective by police judges and justice assistants in preventing recidivism and promoting lasting behavioral change. Such perceptions are highly significant for the support, legitimacy, and practical feasibility of traffic law – elements that often remain underexposed in existing literature, which primarily focuses on legal norms or quantitative evaluations.

Methodology

To answer this question, a qualitative research design was adopted. The study began with a review of (inter)national literature on the effectiveness of traffic sanctions. This showed that while much is known about the objective effects of sanctions on recidivism, the dimension of perceived effectiveness in the Belgian context remains underdeveloped. Against this backdrop, this study aims to fill that gap by investigating how sanctions are experienced, interpreted, and assessed by police court judges and probation officers who apply or supervise them on a daily basis.

In total, 18 semi-structured interviews were conducted: 13 with police court judges and 5 with probation officers. This allowed for perspectives from both those who impose sanctions and those who monitor their implementation. Participants were selected through *maximum variation sampling*, ensuring diversity in terms of region, judicial district, language, function, and gender. This strategy enabled the identification of both shared patterns and divergent experiences, while also capturing the influence of local practices and contextual differences.

The qualitative data was analyzed using thematic analysis. In the initial phase, inductive codes were generated from the data, followed by the grouping of codes into broader themes, which were iteratively refined. Data collection and analysis occurred in parallel, allowing new insights to inform subsequent interviews. This cyclical approach deepened the analysis and anchored it in practice.

Through maximum variation sampling, diverse voices were included – from rural to urban judicial contexts, Dutch- and French-speaking respondents, and both newly appointed and highly experienced police judges. Recruitment of new participants was halted once empirical saturation was reached on several points: in the final interviews, hardly any new insights or themes emerged. This indicates that the core perceptions regarding the perceived effectiveness of traffic sanctions were sufficiently covered within the study population.

The methodological approach thus enabled a nuanced understanding of how sanctions are not only legally defined but also subjectively experienced by the actors who shape their application. The study does not provide quantitative measures of effectiveness but instead offers a rich and detailed picture of what is regarded as effective, meaningful, or problematic in dealing with traffic offenders.

Key findings

The interviews reveal that police judges and probation officers do not equate effectiveness with the severity of a sanction but with three practical conditions. First, the sanction must be imposed promptly after the offense; the greater the delay, the weaker its corrective potential. Second, it must be *tangible* in the daily life of the offender, ensuring a clear connection between the offense and its consequences. Third, there must be visible enforcement and follow-up; only when it is clear that fines, disqualifications, or training obligations are carried out does the sanction retain credibility. There was broad consensus among respondents on these three requirements.

Besides this consensus, respondents expressed mixed views on the relative effectiveness of specific sanctions. Fines are the most frequently used but lose deterrent value among younger offenders (where parents often pay) and may exacerbate financial hardship for vulnerable groups. Driving bans are perceived as impactful since they immediately affect mobility, but their effect diminishes with long execution delays or weak enforcement. Community service and behavioral training are valued for their awareness-raising potential, particularly for motivated offenders, but suffer from long waiting times, limited availability of appropriate placements, and insufficient alignment with offenders' backgrounds.

A recurring concern is the "black box" after sentencing: police judges often lack information on whether fines are collected, bans respected, or training completed. This lack of feedback undermines their confidence in their decisions. At the same time, respondents emphasize the importance of context-sensitive sanctioning. The ambition is not to punish harder, but to punish *smarter*: tailoring sanctions to financial capacity, employment situation, and motivation, while ensuring that each sanction is enforced until completion. Only under these conditions, respondents argue, can traffic criminal law convincingly contribute to sustainable behavioral change.

1 Introduction

L'insécurité routière demeure un problème sociétal tenace, tant en Belgique qu'à l'étranger. Malgré l'existence d'un large éventail de sanctions légales et alternatives – allant des amendes et des interdictions de conduire aux peines de travail et aux peines de formation –, des infractions routières graves telles que la conduite sous l'influence, l'excès de vitesse ou l'utilisation du smartphone au volant continuent de se produire fréquemment. La question de savoir dans quelle mesure ces sanctions contribuent effectivement à un changement de comportement durable et à la prévention de la récidive revêt dès lors une importance majeure sur les plans sociétal et politique. Si de nombreuses recherches internationales ont déjà porté sur les effets objectifs des sanctions routières, la Belgique manque toutefois de connaissances systématiques sur la manière dont ces sanctions sont vécues et évaluées dans la pratique quotidienne par les acteurs judiciaires chargés de les prononcer et d'en assurer le suivi. Or, de tels éclairages peuvent renforcer le droit de la circulation routière et contribuer à un soutien accru en faveur d'une politique de sécurité routière efficace.

La présente étude formule dès lors la question de recherche suivante : *comment les juges de police et les assistants de justice perçoivent-ils l'efficacité des sanctions routières dans la promotion du changement de comportement et la prévention de la récidive pour des infractions routières courantes ?* En se concentrant sur les perceptions de ces acteurs clés, la recherche vise à mieux comprendre les mécanismes qui, selon eux, déterminent l'efficacité des sanctions routières. Cette approche permet non seulement d'appréhender le fonctionnement juridique des sanctions, mais aussi la manière dont celles-ci sont vécues dans la pratique, offrant ainsi une vision nuancée de ce qui est perçu comme efficace, pertinent ou problématique.

Afin de répondre aux questions de recherche, un dispositif méthodologique qualitatif a été mis en œuvre. L'étude se concentre sur la mise en lumière des expériences et des évaluations des acteurs qui travaillent quotidiennement avec les sanctions routières. Dix-huit entretiens approfondis semi-structurés ont été réalisés, dont treize avec des juges de police et cinq avec des assistants de justice. Les juges de police déterminent et motivent les sanctions applicables aux infractions routières au sein du tribunal de police. Les assistants de justice assurent l'accompagnement, l'exécution et le suivi des mesures imposées, telles que les peines de travail, les peines de formation et les conditions de probation. L'échantillon a été constitué selon une stratégie d'échantillonnage à variation maximale, garantissant une large diversité en termes de régions, d'arrondissements, de rôles linguistiques, de fonctions et de genre. Chaque entretien a été mené sur la base d'un consentement éclairé, enregistré et analysé de manière systématique selon la méthode de l'analyse thématique (Braun & Clarke, 2006). Cette approche permet d'identifier à la fois des schémas communs et des expériences divergentes, et d'aboutir à une compréhension nuancée et ancrée dans la pratique de l'efficacité perçue des sanctions routières.

La structure du rapport est la suivante. Dans un premier temps, une revue de la littérature est présentée sur l'efficacité des sanctions appliquées à quatre infractions routières centrales : (1) la conduite sous l'influence de l'alcool ; (2) la conduite sous l'influence de drogues illégales ; (3) l'excès de vitesse ; et (4) l'utilisation du smartphone au volant. À l'issue de cette revue de la littérature, l'étude examine plus en détail la méthodologie et les sources de données utilisées. Les résultats empiriques sont ensuite exposés et structurés selon trois grandes catégories de sanctions routières : (1) les sanctions classiques (amende, interdiction de conduire, peine d'emprisonnement) ; (2) les sanctions réparatrices et éducatives (peine de travail, mesures à visée comportementale et modalités de probation) ; et (3) les mesures d'atténuation des risques et d'aptitude (éthylotest antidémarrage, examens de réintégration, confiscation). Enfin, les constats transversaux sont analysés. L'étude se conclut par une intégration des principaux résultats qualitatifs issus du volet empirique, suivie d'une synthèse de l'efficacité des sanctions légales en Belgique et d'un ensemble de recommandations politiques visant à renforcer la sécurité routière.

2 Revue de la littérature

2.1 Qu'entend-on par sanctions ?

Dans la littérature, une distinction est fréquemment opérée entre les sanctions « légales » et les sanctions « non légales » en matière de circulation routière (Ochenasek et al., 2022 ; Ogden et al., 2022 ; Truelove et al., 2023 ; Truelove et al., 2021). Les sanctions légales sont des mesures conçues pour assurer le respect des lois de circulation en vigueur. Elles fonctionnent généralement selon une logique de dissuasion (par exemple : « Si vous roulez trop vite, vous recevrez une amende ») ou de punition (par exemple : « Vous payez une amende parce que vous avez roulé trop vite »). La dissuasion vise à décourager les conducteurs de commettre des infractions routières, tandis que la punition a pour objectif d'amener les conducteurs à ne plus commettre certaines infractions à l'avenir, en raison du lien établi entre le comportement et la sanction. Les sanctions légales sont imposées par des autorités telles que la police, le ministère public ou les juges (de police). Outre les fonctions de punition et de dissuasion, elles visent également à garantir la justice et à protéger la société contre les conducteurs dangereux. C'est pourquoi les sanctions légales sont généralement proportionnées à la gravité de l'infraction.

Un type particulier de sanctions légales est constitué par les sanctions « alternatives » ou les sanctions communautaires (Delannoy & De Greef, 2024). Koops-Geuze et Weerman (2021) définissent les sanctions alternatives comme « une modalité de sanction pouvant être orientée vers des peines de travail ou des peines de formation et/ou comporter des composantes thérapeutiques ou de suivi ». L'accent mis dans les sanctions alternatives porte principalement sur la réhabilitation et la réintégration du contrevenant, plutôt que sur la punition ou la dissuasion (Durnescu, 2013 ; Junger-Tas, 1995 ; Tonry & Lynch, 1996). Parmi les exemples de sanctions alternatives applicables aux contrevenants routiers figurent les cours d'éducation à la circulation, les peines de travail ou le service communautaire, la surveillance électronique ou encore les formations à la conduite. Les sanctions alternatives sont prononcées par le tribunal (de police) et accompagnées ou exécutées par des instances légalement désignées à cet effet, telles que les maisons de justice, le Service de mesures judiciaires alternatives (SEMJA), le parquet et la police.

Les sanctions non légales, en revanche, sont imposées en dehors du système pénal formel. Elles émergent des relations sociales et prennent la forme de mécanismes quotidiens ou informels de contrôle social. Parmi les exemples de sanctions non légales figurent la désapprobation sociale (par exemple les critiques émanant de la famille et/ou des amis), l'exclusion (comme la perte d'un emploi ou une séparation) ou la perte de certains privilèges (tels que l'appartenance à un groupe conférant un certain statut). Les sanctions non légales agissent en suscitant chez le contrevenant des sentiments de culpabilité et de honte. De nombreuses études ont examiné l'impact des sanctions non légales et montrent que, parallèlement aux sanctions légales, celles-ci jouent également un rôle significatif dans le fait de commettre — ou non — des infractions routières, y compris en matière de récidive. (Kaviani et al., 2020 ; Ochenasek et al., 2022 ; Ogden et al., 2022 ; Truelove et al., 2023 ; Truelove et al., 2021).

Le présent rapport de recherche se concentre sur l'efficacité perçue des sanctions légales (y compris les mesures alternatives) pour quatre types d'infractions routières : (1) la conduite sous l'influence de l'alcool ; (2) la conduite sous l'influence de drogues ; (3) l'excès de vitesse ; et (4) l'utilisation du smartphone au volant. Les sanctions non légales ne relèvent pas du champ de ce rapport, dans la mesure où les perceptions et les dynamiques qui y sont associées requièrent une approche théorique et empirique distincte. Dans cette étude, l'efficacité perçue est entendue comme la manière dont les acteurs judiciaires évaluent si, et de quelle manière, une sanction ou une mesure contribue à un changement de comportement et à la prévention de la récidive, indépendamment des mesures formelles et quantitatives de l'efficacité.

Dans les sections suivantes, nous présentons les principaux enseignements scientifiques relatifs à l'efficacité des sanctions légales en matière de conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues illégales, d'excès de vitesse et d'utilisation du smartphone au volant. Dans cette revue de la littérature, l'accent est mis principalement sur l'efficacité objectivement mesurée, ce champ de recherche étant nettement plus développé que celui de l'efficacité perçue.

2.2 L'efficacité des sanctions en cas de conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues illégales

La littérature scientifique portant sur la relation entre les sanctions et la conduite sous l'influence de l'alcool (CSI) ou de drogues illégales (CSID) suggère que les sanctions peuvent être efficaces pour lutter contre ces infractions routières. L'impact réel des sanctions dépend toutefois largement à la fois (i) du type de sanction, (ii) de leur mise en œuvre effective et (iii) des caractéristiques personnelles du contrevenant.

Dans la littérature scientifique, l'accent est mis principalement sur l'efficacité des sanctions visant à lutter contre la conduite sous l'influence de l'alcool. Jusqu'à présent, l'impact des sanctions sur la conduite sous l'influence de drogues illégales (cannabis, XTC, cocaïne, etc.) a fait l'objet de moins d'attention, notamment parce qu'il est généralement admis que les résultats scientifiques relatifs à la CSI sont en grande partie transposables à la CSID. Ces deux infractions relèvent en effet d'une problématique commune, à savoir la conduite sous l'influence de substances psychoactives (Nochajski & Stasiewicz, 2006). C'est pourquoi elles sont abordées conjointement dans la présente étude.

2.2.1 Amendes routières

L'une des sanctions les plus fréquemment appliquées pour réprimer la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues illégales est la perception immédiate. Conformément au Code de la route, dès lors qu'un contrôle d'alcoolémie effectué par la police en Belgique met en évidence une concentration d'alcool dans l'air expiré supérieure à 0,22 mg/l AAE (ce qui correspond à une concentration d'alcool dans le sang – CAS – supérieure à 0,5 g/l (pour mille)), le conducteur est en infraction (Boets, Wardenier, De Vos, et al., 2023 ; Boets, Wardenier, Moreau, et al., 2023). Dans ce cas, le permis de conduire du conducteur est non seulement retenu temporairement¹, mais une perception immédiate (« amende ») est également exigée. Le montant de la perception immédiate est proportionnel au degré d'intoxication. En cas d'alcoolémie allant jusqu'à 0,8 pour mille, la perception immédiate s'élève par exemple à 179 €, assortie d'une interdiction de conduire temporaire de trois heures. Cette perception immédiate peut atteindre 578 € lorsque l'alcoolémie se situe entre 0,44 et 0,50 mg/l AAE.

La procédure applicable à la conduite sous l'influence de drogues illégales diffère (Boudry & Verwee, 2022 ; De Roeck & Verwee, 2024a ; Van Thienen, 2019 ; Wille & Di Fazio, 2019). Contrairement à la conduite sous l'influence de l'alcool, la Belgique applique une politique de tolérance zéro en matière de conduite sous l'influence de drogues illégales. Cela signifie qu'aucune concentration de substances psychoactives illégales dans l'organisme du conducteur n'est admise². Le conducteur est donc punissable dès qu'une quantité détectable d'une substance psychoactive est constatée dans son organisme. Toute personne surprise en état de conduite sous l'influence de drogues illégales se voit infliger une interdiction de conduire temporaire de 12 heures ainsi qu'un retrait immédiat du permis de conduire pour une durée de 15 jours. En outre, le conducteur est cité à comparaître devant le tribunal de police, lequel peut prononcer une amende comprise entre 1.600 et 16.000 euros ainsi qu'une déchéance du droit de conduire allant de 8 jours à 5 ans. Les conducteurs titulaires du permis depuis moins de deux ans sont également tenus de repasser l'examen de conduite. Le juge de police peut en outre décider de désigner un médecin expert afin de vérifier l'existence éventuelle d'une dépendance. Dans ce cas, une déchéance est prononcée pour inaptitude physique ou mentale, pour une durée minimale de six mois, laquelle est ensuite conditionnée à la preuve que l'intéressé n'est plus inapte.

Il arrive qu'un laps de temps important s'écoule entre l'infraction et la citation, le jugement ou l'exécution des sanctions, période durant laquelle le contrevenant reprend souvent la conduite après la phase de retrait immédiat, sans qu'il ait été vérifié si la personne est toujours apte à conduire (voir à ce sujet l'étude de Delannoy et De Greef, 2024). Certains parquets ont développé des solutions pour pallier cette période intermédiaire de « quasi-impunité », notamment en prolongeant la durée du retrait immédiat du permis de conduire (immédiatement après la commission de l'infraction), en désignant sans délai un médecin expert (en cas de suspicion de dépendance), en citant l'intéressé devant le tribunal et, enfin, en permettant à celui-ci de

¹ Pour une CAS comprise entre 0,5 et 0,8 ‰ (promille) : 3 heures ; pour une CAS supérieure à 0,8 ‰ : 6 heures. En cas de récidive ou de CAS supérieure à 1,48 ‰, le conducteur est en principe cité devant le tribunal de police et des sanctions supplémentaires peuvent être prononcées. Plusieurs parquets (liste non-exhaustive: Limbourg, Anvers, Louvain, Hal-Vilvorde, Flandre orientale et Flandre occidentale) procèdent aujourd'hui déjà de manière quasi systématique à un retrait immédiat du permis de conduire pour 15 jours à partir de 0,8 ‰.

² Cette situation diffère de celle applicable à l'alcool, dans la mesure où, pour l'alcool, le législateur autorise une certaine concentration dans l'organisme.

rendre une décision judiciaire étayée sur la base de l'analyse médicale. En réduisant l'intervalle entre l'infraction et le jugement, la Justice peut intervenir plus rapidement, ce qui ne peut qu'avoir un effet positif sur la sécurité routière.

Les résultats scientifiques relatifs à l'efficacité des amendes routières dans la lutte contre la conduite sous l'influence ne sont pas univoques. Certaines études mettent en évidence des effets positifs des amendes routières – ou de leur augmentation – sur la diminution des accidents de la route (mortels) liés à l'alcool, de la récurrence et des intentions auto-rapportées de conduire sous l'influence. Ces effets positifs ne suivent toutefois pas toujours une évolution linéaire (Chaloupka et al., 1993 ; Chang & Yeh, 2004 ; Mann et al., 1991 ; Rogers & Shoening, 1994 ; Stout et al., 2000 ; Wagenaar & Maldonado-Molina, 2007 ; Whetten-Goldstein et al., 2000). Ainsi, Chang et Yeh (2004) montrent, à Taipei (Taïwan), que les effets positifs de l'augmentation des amendes pour CSI s'estompent avec le temps : ils se manifestent principalement à court terme (immédiatement après l'augmentation), mais pas nécessairement à long terme (un à plusieurs années après celle-ci). Par ailleurs, Stout et al. (2000) indiquent que l'augmentation des amendes réduit les intentions auto-rapportées de conduire sous l'influence de l'alcool chez les buveurs légers à modérés aux États-Unis, mais pas chez les buveurs excessifs. Whetten-Goldstein et al. (2000) montrent quant à eux que les amendes pour CSI aux États-Unis contribuent principalement à réduire les accidents mortels chez les jeunes conducteurs, et beaucoup moins chez les conducteurs plus âgés. Enfin, plusieurs études indiquent que les amendes routières ne sont efficaces qu'en combinaison avec d'autres mesures, telles qu'une interdiction de conduire (Boets et al., 2008 ; Delannoy et al., 2021). Les effets des augmentations d'amendes sur la conduite sous l'influence semblent donc dépendre à la fois de l'horizon temporel, de la combinaison avec d'autres sanctions, ainsi que de l'âge du conducteur et de l'existence éventuelle d'une problématique de dépendance.

À l'inverse, d'autres études scientifiques ne mettent en évidence aucun lien significatif entre les amendes routières pour CSI et les infractions ou accidents de la circulation liés à l'alcool (Hingson et al., 1987 ; Ross, 1984 ; Taxman & Piquero, 1998 ; Weatherburn & Moffatt, 2011 ; Yu & Williford, 1995). Briscoe (2004) rapporte même un effet inverse en Nouvelle-Galles du Sud (Australie) : l'augmentation des amendes pour CSI serait associée à une augmentation, plutôt qu'à une diminution, du nombre d'accidents. Les tailles d'effet observées dans cette étude restent toutefois très faibles. L'auteur souligne lui-même la portée causale limitée de ces résultats, dans la mesure où les augmentations d'amendes coïncident souvent avec d'autres facteurs susceptibles d'influencer le nombre d'accidents, tels que des changements de conditions météorologiques, un durcissement des limitations de vitesse ou des variations dans l'intensité des contrôles policiers. D'autres chercheurs suggèrent également que, dans certaines circonstances, des amendes plus élevées pour CSI peuvent produire des effets contreproductifs. Les augmentations d'amendes peuvent rester en deçà d'un seuil critique et s'avérer insuffisamment dissuasives, voire envoyer le signal erroné d'une diminution du risque d'être contrôlé, ce qui peut accroître la probabilité de conduite sous l'influence chez certains conducteurs (Nagin, 1998 ; Ross, 1984 ; Yu, 1994)³.

Une conclusion générale qui se dégage de cette littérature est que les effets positifs des amendes routières sur la prévention et la réduction de la conduite sous l'influence de l'alcool demeurent incertains et ne doivent pas être surestimés. Si elles peuvent assurément jouer un rôle dans la lutte contre les infractions routières liées à l'alcool et la récurrence, leur efficacité dépend fortement du contexte dans lequel elles sont appliquées et du profil du contrevenant routier.

2.2.2 Retrait immédiat du permis de conduire et interdiction de conduire

Une autre mesure visant à lutter contre la conduite sous l'influence consiste en le retrait immédiat du permis de conduire et l'interdiction de conduire. Par retrait immédiat du permis de conduire ou interdiction de conduire, on entend dans le cadre de cette étude des sanctions administratives et judiciaires par lesquelles une personne se voit temporairement retirer le droit de conduire un véhicule à moteur, pour une durée pouvant aller de quelques heures à plusieurs jours, mois, voire années⁴. Ces sanctions sont imposées par la police, le

³ Plus précisément, certains conducteurs peuvent avoir l'impression que l'augmentation des amendes sert à compenser une diminution du contrôle effectif sur le terrain, et donc une baisse de la probabilité d'être contrôlé par la police.

⁴ Le retrait immédiat du permis de conduire et la déchéance du droit de conduire sont deux sanctions distinctes mais étroitement liées. Le retrait immédiat du permis consiste en la rétention physique du permis par la police, sur instruction du parquet, immédiatement après l'infraction, et ce en principe pour 15 jours. La déchéance du droit de conduire est quant à elle une sanction prononcée par le juge, interdisant la conduite de véhicules à moteur pour une durée allant de 8 jours à plusieurs mois, plusieurs années, voire à vie. En Belgique, le retrait immédiat du permis intervient directement après les faits, contrairement à la déchéance du droit de conduire, qui est prononcée

parquet ou par un juge. En Belgique, par exemple, lorsqu'une personne est soupçonnée de CSID à la suite d'un test salivaire positif, le permis de conduire est retiré pour une durée minimale de 12 heures. La logique sous-jacente est double (McKnight & Voas, 1991). D'une part, le retrait immédiat du permis de conduire permet d'écarter sans délai de la circulation les conducteurs qui constituent un danger (aigu) pour la sécurité routière : il s'agit alors d'une forme de mesure de protection de la société. D'autre part, cette mesure vise à dissuader les conducteurs de reprendre ultérieurement le volant sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues.

De nombreuses études scientifiques ont examiné l'association entre le retrait du permis de conduire et la conduite sous l'influence. Un consensus (relatif) se dégage quant au fait que le retrait du permis de conduire constitue une mesure relativement efficace pour lutter contre la conduite sous l'influence, davantage par exemple que l'imposition d'amendes routières. Selon Nichols et Ross (1990), le retrait immédiat du permis de conduire peut être mis en œuvre rapidement et efficacement, tout en ayant un impact potentiellement élevé sur la vie quotidienne du conducteur. Il en va différemment des perceptions immédiates ou des amendes routières. Les perceptions immédiates sont certes rapides, mais peuvent avoir un impact limité sur la vie quotidienne, en particulier chez les contrevenants disposant de ressources financières importantes. En revanche, le retrait du permis de conduire ou l'interdiction de conduire peut perturber de manière significative des activités quotidiennes telles que se rendre au travail ou conduire les enfants à l'école. Le retrait du permis ou l'interdiction de conduire comporte en outre une forte dimension sociale, dans la mesure où plusieurs personnes doivent souvent être informées de cette nouvelle situation. L'impact du retrait du permis de conduire ou de l'interdiction de conduire est, en d'autres termes, bien plus concret et incisif que celui de nombreuses autres sanctions, ce qui confère à cette mesure un pouvoir dissuasif accru à l'égard des conducteurs et des récidivistes potentiels. De surcroît, le retrait immédiat du permis de conduire permet également d'écartier immédiatement de la circulation des conducteurs potentiellement dangereux, ce qui est bénéfique pour la sécurité routière globale.

Outre l'étude de Nichols et Ross (1990), de nombreuses autres recherches mettent en évidence des effets positifs du retrait du permis de conduire sur la sécurité routière et sur le risque de récidive. DeJong et Hingson (1998) ainsi que Wagenaar et Maldonado-Molina (2007) montrent par exemple qu'aux États-Unis, le retrait du permis de conduire a entraîné une diminution de 5 à 9% des accidents mortels liés à l'alcool. Selon ces auteurs, les mesures axées sur le permis de conduire ont également contribué à une réduction de la récidive liée à l'alcool, et produisent des effets comparables tant chez les buveurs problématiques sévères que chez les buveurs moins sévères. Des associations similaires entre le retrait du permis de conduire et les infractions routières ont également été mises en évidence dans des pays autres que les États-Unis (Asbridge et al., 2009). Soole et al. (2008) constatent par exemple qu'un retrait immédiat du permis de conduire a conduit à une diminution du nombre d'accidents corporels (mortels) liés à l'alcool en Australie. Dans une méta-analyse portant sur plusieurs pays et études, Masten et Peck (2004) concluent en outre qu'une interdiction de conduire produit l'effet le plus important (-21%) sur la récidive routière, comparativement à une série d'autres sanctions examinées, dont divers programmes d'amélioration des compétences de conduite.

Malgré les effets positifs du retrait du permis de conduire sur la sécurité routière et la réduction de la récidive, il apparaît également que l'impact de cette mesure n'est pas toujours univoque. Une revue de la littérature menée par Delannoy et al. (2021) montre par exemple qu'une sanction financière (telle qu'une amende routière) peut constituer un complément nécessaire pour renforcer l'effet dissuasif d'une interdiction de conduire en cas de conduite sous l'influence. Dans cette étude de littérature, Delannoy et al. (2021) suggèrent que la déchéance du droit de conduire peut contribuer à la réduction de la récidive routière, mais que son efficacité dépend fortement des modalités de mise en œuvre. Bien que les méta-analyses montrent que cette mesure présente un effet relativement important par rapport à d'autres sanctions (Masten & Peck, 2004), il n'existe pas de preuves cohérentes indiquant qu'une durée plus longue de la déchéance du droit de conduire entraîne, en soi, une diminution supplémentaire de la récidive. Plusieurs études indiquent que la déchéance du droit de conduire est surtout efficace lorsqu'elle est combinée à d'autres mesures, telles que des sanctions financières, des programmes d'accompagnement ou des conditions claires pour la réintégration du droit de conduire (Yu, 1994 ; Kim et al., 2011 ; Delannoy et al., 2021). Par ailleurs, l'association observée entre des sanctions plus sévères et des taux de récidive plus élevés peut en partie s'expliquer par la gravité et les antécédents des infractions commises (Moffatt & Poynton, 2007 ; Hoekstra et al., 2017).

La durée du retrait du permis de conduire joue par ailleurs un rôle déterminant. En cohérence avec les constats précédents, Fell et Scherer (2017) montrent, dans leur étude menée aux États-Unis, que le retrait du permis

par le juge et parfois un an ou un an et demi après les faits. Étant donné le lien étroit entre ces deux sanctions, elles sont abordées conjointement.

de conduire est une mesure efficace pour lutter contre la conduite sous l'influence. Dans les États où un retrait de courte durée, allant de 1 à 30 jours, est appliqué, le pourcentage d'accidents mortels liés à l'alcool diminue de 13,1% par rapport aux États ne prévoyant pas une telle mesure. Les auteurs observent toutefois que cet effet est encore renforcé lorsque la durée du retrait est prolongée à 91–180 jours. Des retraits plus longs s'avèrent plus efficaces, car ils exercent un effet dissuasif plus important : les conducteurs sont alors nettement moins enclins à reprendre le volant sous l'influence de l'alcool.

Kim et al. (2011) montrent en outre qu'une interdiction de conduire temporaire et conditionnelle peut également s'avérer efficace pour réduire la récidive. Selon ces auteurs, une sanction conditionnelle de ce type incite les contrevenants à mieux respecter les règles de circulation, ce qui peut favoriser un changement de comportement durable. Dans le contexte belge, la restitution du droit de conduire à l'issue d'une interdiction prononcée par le juge peut, dans certains cas, être subordonnée à la réussite d'un ou de plusieurs examens de réintégration (examen pratique et théorique, examen médical et psychologique).

Enfin, Wagenaar et Maldonado-Molina (2007) concluent, dans une méta-étude, que le retrait du permis de conduire avant la condamnation (retrait immédiat du permis) est significativement plus efficace pour réduire les accidents mortels liés à l'alcool (diminutions de 4% à 7%) que le retrait prononcé après condamnation. Cette différence d'efficacité est attribuée au principe de *célérité* : la rapidité avec laquelle la sanction est imposée s'avère cruciale pour son effet dissuasif. Selon ces résultats, le moment de l'application de la sanction joue donc un rôle plus déterminant dans le changement de comportement que la seule sévérité de celle-ci.

2.2.3 Sanctions alternatives

Comme indiqué précédemment, les sanctions alternatives sont des mesures prononcées par un juge (de police) en alternative aux peines classiques telles que les amendes, les interdictions de conduire ou les peines d'emprisonnement. À l'instar des sanctions classiques, elles visent à modifier le comportement des contrevenants routiers et à prévenir la récidive, mais l'accent est davantage mis ici sur les dimensions réhabilitatrice et formative, et beaucoup moins sur l'aspect punitif de la sanction (Delannoy & De Greef, 2024). L'idée sous-jacente est que des mesures à visée réhabilitatrice et formative permettent d'obtenir de meilleurs résultats que des mesures purement punitives. Nous présentons ci-dessous les principaux enseignements scientifiques relatifs à l'efficacité de différentes formes de sanctions alternatives, allant des peines de travail aux programmes de réhabilitation et de formation, en passant par l'éthylotest antidémarrage, la surveillance électronique et la probation.

2.2.3.1 Peines de travail

Une forme fréquemment utilisée de sanction alternative est la peine de travail⁵, qui consiste à imposer au contrevenant l'exécution d'un travail non rémunéré au bénéfice de la collectivité. L'objectif de la peine de travail est d'amener l'auteur à assumer la responsabilité de ses actes en contribuant de manière constructive à la société.

Les recherches scientifiques portant sur l'efficacité des peines de travail dans la réduction de la CSI demeurent encore limitées. De manière générale, Bouffard et Muftić (2007) estiment que les peines de travail sont plus efficaces que les amendes routières pour réduire la récidive chez les auteurs d'infractions routières mineures. Leur étude menée aux États-Unis montre que les contrevenants légers condamnés à une peine de travail sont moins enclins à commettre à nouveau des infractions routières que ceux sanctionnés uniquement par une amende, même après correction des différences initiales entre les groupes. Les auteurs expliquent ce résultat par l'accompagnement intensif des contrevenants durant l'exécution de la peine de travail et par l'approche positive adoptée à leur égard, laquelle favorise la prise de conscience de la faute et le changement de comportement.

D'autres études relatives à l'efficacité des peines de travail dressent toutefois un tableau plus nuancé. En Finlande, par exemple, Muiluvuori (2001) montre que le risque de récidive chez les contrevenants routiers condamnés à une peine de travail est inférieur de 10% à celui des contrevenants condamnés à une peine d'emprisonnement, mais que cette différence n'est pas statistiquement significative. Contrairement aux conclusions de Bouffard et Muftić, Muiluvuori estime dès lors que la peine de travail ne présente pas d'avantage décisif par rapport à l'emprisonnement. Un schéma similaire apparaît en Suisse, où Killias et al. (2000) ne

⁵ En Belgique, la peine de travail peut être prononcée à deux niveaux : au niveau du parquet, sous la forme de « travail d'intérêt général » (TIG), dans le cadre d'une médiation pénale proposée par le Procureur du Roi ; et au niveau du tribunal de police, sous la forme de « peine de travail autonome » (PTA), prononcée par un juge de police.

constatent pas non plus de différences significatives en matière de récidive entre les contrevenants routiers condamnés à une peine de travail et ceux ayant écopé d'une courte peine de prison. De même, Spaans (1998) ne relève aucune divergence dans les taux de récidive aux Pays-Bas et explique ce constat par un biais de sélection : les contrevenants légers se voient généralement infliger une peine de travail, tandis que les contrevenants plus graves sont plus souvent condamnés à une peine d'emprisonnement. Selon lui, les infractions mineures sont, par nature, associées à un risque de récidive nettement moindre que les infractions plus graves, de sorte que l'efficacité apparente de la peine de travail serait davantage liée au profil du contrevenant qu'à la sanction elle-même.

Les travaux plus récents de Delannoy et De Greef (2024) confirment enfin que la peine de travail autonome (PTA) constitue une sanction constructive et socialement crédible, poursuivant plusieurs finalités : la punition, la réparation et la réintégration⁶. Les autrices soulignent que l'efficacité des peines de travail ne doit pas être évaluée uniquement à l'aune de la récidive, mais également au regard de leur valeur symbolique, sociétale et sociale. Selon leur analyse, la PTA renforce le sens des responsabilités du contrevenant et facilite sa réintégration, notamment parce que la sanction n'apparaît généralement pas au casier judiciaire. La peine de travail est en outre moins coûteuse que la détention. En matière de récidive, les autrices indiquent que les données internationales font état de taux de récidive nettement plus faibles après une peine de travail qu'après une peine d'emprisonnement, bien que les données belges à ce sujet demeurent limitées. Ils pointent toutefois également plusieurs contraintes structurelles susceptibles d'en réduire l'efficacité, telles que la lenteur des procédures, l'insuffisance de l'accompagnement et le manque de retour d'information entre les magistrats et les acteurs chargés de l'exécution⁷. Delannoy et De Greef plaident dès lors pour une exécution plus rapide des peines, une meilleure adéquation avec le profil du contrevenant et une évaluation plus systématique des résultats en Belgique.

2.2.3.2 Programmes de réhabilitation et de formation

Outre les peines de travail, les programmes de réhabilitation et de formation constituent également un élément important de l'éventail des sanctions alternatives appliquées en Belgique. Bien que ces deux types de programmes puissent contribuer à un changement de comportement, ils reposent sur des postulats différents. Les programmes de réhabilitation visent principalement les causes sous-jacentes de la CSI, celle-ci étant envisagée comme le symptôme d'une dépendance ou d'un trouble lié à l'alcool ou aux drogues, nécessitant une prise en charge ou un traitement spécifique. Pour induire un changement durable des comportements dans ce type de contexte, il est dès lors essentiel de proposer des programmes de réhabilitation ciblés, tels que des thérapies individuelles ou de groupe, un accompagnement psychosomatique, un suivi médical, etc.

Les programmes de formation, en revanche, se concentrent avant tout sur la sensibilisation aux risques et aux dangers de la conduite sous l'influence, sans aborder explicitement d'éventuels problèmes de dépendance. L'objectif de ces programmes est d'informer les contrevenants pour CSI(D) et de modifier leur comportement en leur donnant un aperçu des conséquences potentielles de la conduite sous l'influence. Cela se fait notamment au moyen de discussions de groupe, d'exposés dispensés par des experts, ainsi que de témoignages de victimes et d'auteurs d'infractions. De cette manière, les contrevenants sont encouragés à faire des choix responsables et à prendre conscience de l'impact de leur comportement sur eux-mêmes et sur autrui.

Dans un premier temps, l'efficacité des programmes de réhabilitation et de formation pour lutter contre la conduite sous l'influence a suscité peu d'enthousiasme. Ainsi, Foon (1988) a montré, dans une méta-analyse portant sur plusieurs pays, que ces programmes étaient nettement moins efficaces pour réduire la récidive en matière de CSI que, par exemple, le retrait du permis de conduire et d'autres sanctions (non alternatives). L'une des raisons de cet impact limité réside souvent dans l'application incohérente de ces programmes auprès des contrevenants routiers (Mann et al., 1988).

Des recherches ultérieures, souvent fondées sur des dispositifs analytiques plus robustes, ont toutefois mis en évidence des effets plus positifs des programmes de réhabilitation et de formation dans la lutte contre la conduite sous l'influence. Dans une méta-analyse consacrée aux effets de ces programmes, Wells-Parker et

⁶ Une peine de travail autonome est une peine principale indépendante que le juge peut prononcer à la place d'une amende ou d'une peine d'emprisonnement. La personne condamnée doit alors effectuer un certain nombre d'heures de travail d'intérêt général non rémunéré, par exemple auprès d'un service communal, d'une organisation sociale ou d'une institution à but non lucratif. Il ne s'agit donc pas d'une mesure complémentaire, mais bien d'une sanction alternative à part entière.

⁷ Un autre point de friction lié à la peine de travail est que la nature de la sanction ne correspond pas toujours au type d'infraction, et qu'il est parfois difficile, en pratique, de trouver des postes de travail appropriés. Cet aspect est approfondi dans la section consacrée aux principaux résultats de la présente étude.

al. (1995) constatent qu'ils entraînent en moyenne une réduction de 8 à 9% de la récidive en matière de CSI par rapport aux contrevenants qui n'y sont pas soumis. Les auteurs relèvent que les effets les plus marqués sont observés dans les programmes intégrant à la fois des composantes de réhabilitation et de formation au sein d'un même dispositif. D'autres auteurs ont également mis en évidence des effets favorables de tels programmes combinés (Bakker et al., 2000 ; DeYoung et al., 1997 ; Kunitz et al., 2002 ; Lucker & Osti, 1997 ; Masten & Peck, 2004 ; Pratt et al., 2000 ; Wells-Parker & Williams, 2002 ; Williams et al., 2000). La littérature scientifique souligne en outre les effets positifs de séances d'information destinées aux victimes (Fors & Rojek, 1999 ; Joyce & Thompson, 2017 ; Rojek et al., 2003 ; Thompson & Joyce, 2022), des communautés thérapeutiques (Mitchell et al., 2007), des traitements de l'alcoolodépendance (Huang et al., 2023) et de la thérapie cognitivo-comportementale (Moore et al., 2008 ; Osilla et al., 2019 ; Quinn & Quinn, 2015) pour réduire la récidive en matière de CSI. D'autres études tendent toutefois à relativiser, voire à contester, les effets positifs de certains de ces programmes (C'de Baca et al., 2001 ; Polacsek et al., 2001 ; Wheeler et al., 2004), ou à les rendre dépendants de facteurs spécifiques tels que la qualité et la durée du programme, ou encore le degré de prise de conscience de la faute et l'état psychiatrique du contrevenant (Group, 1998).

Dans ce contexte, l'étude belge quasi-expérimentale menée par Nieuwkamp et Boudry (2020) sur les cours *Driver Improvement* (DI) destinés aux conducteurs sanctionnés pour conduite sous influence de l'alcool apporte des résultats nuancés mais globalement favorables. Les auteurs montrent que les conducteurs ayant suivi la formation présentent un taux de récidive inférieur de 41 % à celui des conducteurs ayant fait l'objet d'une sanction classique. Par ailleurs, lorsque la récidive survient, elle intervient plus tardivement chez les conducteurs formés que chez ceux soumis à une peine traditionnelle, suggérant un effet dissuasif temporel significatif.

Toutefois, ces résultats positifs doivent être interprétés avec prudence. L'étude met en évidence l'existence d'un sous-groupe de contrevenants pour lesquels la formation semble moins efficace. En effet, parmi les conducteurs ayant suivi la formation et récidivé pour conduite sous influence, le taux d'alcoolémie constaté lors de la récidive est plus élevé que chez les conducteurs récidivistes sanctionnés classiquement. De plus, ces conducteurs formés présentent, en cas de récidive, un cumul plus important de faits que leurs homologues n'ayant pas suivi la formation. Ces constats soulignent que, si les programmes de formation peuvent réduire globalement la récidive, ils atteignent leurs limites face à des profils de contrevenants plus sévères ou plus enracinés dans des comportements à risque. Enfin, une analyse récente de Kluppels et al. (2021) soulignent que des mesures éducatives de courte durée – des interventions d'une durée maximale d'une journée, étalées sur une période n'excédant pas un mois – peuvent être efficaces et rentables pour réduire les infractions routières (y compris la conduite sous l'influence), pour autant qu'elles soient bien structurées et ciblées. Leur revue de la littérature indique qu'environ 80% des études examinées font état d'une diminution des infractions à la suite de telles interventions, bien que l'effet direct sur les accidents soit moins clairement établi. Les auteurs soulignent que le contenu du programme prime sur sa durée : les dispositifs adaptés à la nature de l'infraction et fondés sur des stratégies comportementales concrètes (telles que les plans « *si-alors* ») sont ceux qui offrent les meilleures chances de succès. À l'inverse, les approches confrontantes, comme les *Victim Impact Programs*, produisent peu d'effets, voire des effets négatifs (voir également à ce sujet Delannoy et al., 2022)

Les auteurs distinguent trois grandes catégories d'interventions de courte durée : l'éducation à distance (telle que l'e-learning ou les lettres d'avertissement), les sessions de groupe et les brèves interventions individuelles. Les modules d'e-learning et les programmes de groupe apparaissent en particulier comme des formes de modification du comportement à la fois efficaces et réalisables, notamment chez les jeunes conducteurs. Dans le contexte belge, les auteurs soulignent que le cadre légal offre déjà des possibilités pour de telles mesures (comme l'option de suivre un module d'apprentissage « *Driver Improvement* » en lieu et place d'une perception immédiate au niveau du parquet ou en tant que condition imposée par le juge de police), mais qu'une évaluation scientifique fait encore défaut. Ils concluent que des interventions courtes bien conçues (telles qu'un programme d'encadrement dans le cadre d'un éthylotest antidémarrage) peuvent constituer un complément précieux aux programmes éducatifs et réhabilitatifs existants, à condition qu'elles reposent sur des bases empiriques solides et qu'elles n'entraînent pas d'effets indésirables, tels qu'un excès de confiance à la suite de certaines formations aux compétences (Kluppels et al., 2021).

2.2.3.3 Probation

Une autre sanction alternative est la probation ou la peine assortie de conditions. Dans ce cadre, le juge lie certaines conditions à la suspension ou au sursis de la peine. Pendant la période de probation, la personne est tenue de respecter un ensemble de conditions imposées par le juge (de police), telles que le suivi d'un

programme de formation, l'exécution d'une peine de travail, la participation à une thérapie, etc. À cette fin, la personne est placée sous la supervision d'un accompagnateur professionnel, à savoir l'assistant de justice. En cas de non-respect des conditions de probation, l'assistant de justice en informe le parquet et la commission de probation, qui cite à nouveau l'intéressé à comparaître. Le juge d'attribution des peines peut alors révoquer le sursis ou la suspension, entraînant l'exécution de la peine initialement prononcée, ou imposer de nouvelles conditions plus strictes.

Les travaux de Wells-Parker et al. (1988) montrent que la probation exerce un effet positif sur la prévention de la récidive en matière de conduite sous l'influence, indépendamment du profil de risque du contrevenant. L'étude conclut en outre que les effets de la probation sont durables et non temporaires. Toutefois, la probation agit souvent en interaction avec d'autres facteurs. Ainsi, Nochajski et al. (1995) démontrent que les contrevenants qui suivent un traitement de l'alcoolodépendance dans le cadre de leur probation ou de leur libération conditionnelle présentent un risque de récidive significativement plus faible que ceux qui ne bénéficient pas d'un tel traitement. You et al. (2018), s'inscrivant dans le prolongement des travaux de Nochajski et al. (1995), soulignent l'importance du rôle actif des assistants de justice dans le succès de la probation. Warchol (2000) montre également que les contrevenants pour CSI soumis à une supervision intensive durant leur probation sont moins enclins à récidiver que ceux condamnés à une peine d'emprisonnement.

2.2.3.4 Éthylotest antidémarrage

Une quatrième mesure alternative visant à lutter contre la conduite sous l'influence de l'alcool consiste en l'installation d'un éthylotest antidémarrage dans le véhicule. Un éthylotest antidémarrage est un dispositif de mesure de l'alcool dans l'haleine, installé dans un véhicule, qui oblige le conducteur à souffler dans l'appareil afin de mesurer le taux d'alcool dans l'air expiré avant le démarrage du véhicule et pendant la conduite (tests de reprise). Lorsque l'éthylotest antidémarrage détecte une concentration d'alcool supérieure à la limite de 0,09 mg/l AAE (cf. 0,2 pour mille), le véhicule ne peut pas être démarré. L'installation d'un éthylotest antidémarrage est souvent imposée par le juge aux conducteurs condamnés pour conduite en état d'ivresse et peut même être rendue obligatoire pour les récidivistes endurcis, pour une durée d'un à trois ans, voire à titre définitif. L'objectif est d'empêcher matériellement le conducteur de prendre le volant sous l'influence de l'alcool, réduisant ainsi le nombre d'infractions et d'accidents de la circulation liés à l'alcool, ainsi que la récidive en matière de CSI. Conformément à la législation belge, les juges de police sont tenus d'imposer un éthylotest antidémarrage (EAD) aux conducteurs condamnés avec une alcoolémie de 1,8 g/l ou plus, et en cas de récidive à partir de 1,2 g/l. Dans ces situations, l'EAD ne constitue plus seulement une sanction alternative, mais une mesure légalement obligatoire visant à renforcer la sécurité routière.

Plusieurs études suggèrent que l'éthylotest antidémarrage peut réduire de manière significative le risque de récidive ainsi que le nombre d'infractions et d'accidents de la circulation liés à l'alcool (Beck et al., 1999 ; Coben & Larkin, 1999 ; De Vos & Tant, 2023 ; Elder et al., 2011 ; Marques et al., 2010 ; Vanlaar et al., 2017 ; Willis et al., 2004). Selon une méta-analyse de De Vos et Tant (2023), l'éthylotest antidémarrage permettrait de réduire le risque de récidive de 75% durant la période où le dispositif est installé. D'une part, les éthylotests antidémarrage assurent une prévention directe : ils empêchent physiquement les conducteurs sous l'influence de l'alcool de conduire un véhicule. Ils évitent ainsi la conduite sous l'influence, préviennent la récidive et contribuent à améliorer la sécurité routière générale. D'autre part, les éthylotests antidémarrage peuvent également exercer un effet dissuasif, incitant les conducteurs à renoncer plus facilement à conduire après avoir consommé de l'alcool. De manière générale, ces dispositifs peuvent inciter à un changement de comportement (durable), en montrant concrètement aux contrevenants que la consommation d'alcool et la conduite automobile sont incompatibles (Beck et al., 2020).

Outre les effets positifs de l'éthylotest antidémarrage, certaines réserves doivent toutefois être formulées. Premièrement, le coût de l'éthylotest antidémarrage et du programme d'accompagnement associé est relativement élevé. En Belgique, le coût d'un éthylotest antidémarrage est estimé à environ 3.500 € pour la première année, y compris le programme d'accompagnement (pouvant être payé par tranches)⁸. Ces frais sont à charge du contrevenant, ce qui signifie que cette sanction ne peut pas être appliquée à tous (De Vos & Tant, 2023). Le juge peut toutefois autoriser la déduction des coûts de l'éthylotest antidémarrage du montant de l'amende, ce qui permet d'en réduire substantiellement l'impact financier. Les personnes

⁸ Le coût d'un éthylotest antidémarrage est principalement élevé durant la première année. Toutefois, notamment en raison de la disponibilité récente de dispositifs d'occasion (qui doivent bien entendu être recalibrés), ce coût initial commence à diminuer. Les années suivantes, le coût est nettement inférieur à celui de la première année.

condamnées à un éthylotest antidémarrage conservent par ailleurs toujours le choix entre cette mesure et une déchéance effective du droit de conduire d'une durée équivalente à celle de l'éthylotest antidémarrage.

Il existe bien entendu un risque que le conducteur tente de contourner le dispositif en utilisant un autre véhicule non équipé d'un éthylotest antidémarrage (bien que l'organisme d'accompagnement vérifie si le nombre de kilomètres parcourus reste plus ou moins stable après l'installation du dispositif). Le conducteur pourrait également demander à une autre personne de souffler dans l'appareil, mais cette pratique est rendue plus difficile par le fait que le système impose des tests de reprise à des moments aléatoires durant la conduite. En cas de soupçon de contournement du dispositif, le psychologue chargé de l'accompagnement convoque la personne condamnée. Si une réticence ou un manque de coopération est constaté dans le suivi adéquat du programme d'accompagnement, l'organisme compétent peut décider d'y mettre fin de manière anticipée. Cette décision doit alors être dûment signalée au parquet, qui peut à son tour citer l'intéressé à comparaître devant le tribunal en vue d'une nouvelle sanction.

Enfin, plusieurs études indiquent que les effets positifs de l'éthylotest antidémarrage sont souvent temporaires et tendent à disparaître une fois le dispositif retiré du véhicule (Beck et al., 1999 ; Beirness & Marques, 2004 ; De Vos & Tant, 2023 ; Willis et al., 2004). L'expérience de terrain montre toutefois qu'un nombre croissant de personnes choisissent de conserver l'éthylotest antidémarrage dans leur véhicule après la fin du programme, comme garantie supplémentaire pour éviter de retomber dans de mauvaises habitudes. D'autres travaux nuancent par ailleurs le caractère temporaire de ces effets et suggèrent que, notamment grâce au programme d'accompagnement, un changement de comportement durable peut également se produire (Bjerre, 2005 ; Bjerre & Thorsson, 2008 ; Rauch et al., 2011 ; Vias institute, 2023 ; Weinrath, 1997).

En Belgique, l'éthylotest antidémarrage connaît une évolution positive et constante : en 2023, par exemple, plus de 1.000 éthylotests antidémarrages ont été installés dans les véhicules de personnes condamnées, et à la fin de l'année 2024, environ 2.500 condamnés suivaient un programme d'accompagnement. Grâce notamment au programme d'accompagnement qui vise à apprendre aux participants à dissocier la consommation d'alcool de la conduite, la Belgique est considérée en Europe comme une bonne pratique et une source d'inspiration pour d'autres pays.

2.2.4 Détention

Une autre manière de dissuader ou de sanctionner les auteurs (potentiels) de conduite sous l'influence consiste à les priver de liberté par une peine d'emprisonnement, ou à en brandir la menace. La détention entraîne une restriction importante de la liberté de mouvement de l'individu, généralement à la suite d'une condamnation judiciaire ou dans l'attente d'un procès pénal (détention préventive). En Belgique, une peine de prison pour conduite sous l'influence n'est prononcée que dans des cas exceptionnels, par exemple à l'encontre de multirécidivistes endurcis ou lorsque la conduite sous l'influence s'accompagne d'autres infractions graves, telles qu'un excès de vitesse important, la conduite sous l'influence de drogues, ou lorsqu'elle a entraîné un accident grave ou mortel.

Lorsque l'infraction est passible d'une peine d'emprisonnement, le juge dispose toutefois de la possibilité de convertir celle-ci en une peine sous surveillance électronique, également appelée monitoring électronique ou « bracelet électronique ». La surveillance électronique est alors considérée comme une alternative à part entière à l'incarcération effective : la durée de la surveillance électronique correspond à celle de la peine de prison que le juge aurait normalement infligée. Une telle peine dure au minimum un mois et au maximum un an. Ainsi, une peine de prison de cinq mois peut être convertie en cinq mois de surveillance électronique.

La surveillance électronique désigne l'utilisation de dispositifs électroniques permettant de suivre la localisation et le comportement de personnes condamnées pour des infractions (routières) et de vérifier le respect des conditions imposées. En pratique, ce suivi s'effectue le plus souvent au moyen de dispositifs GNSS ou de radiofréquence, tels que les bracelets électroniques, qui transmettent en temps réel des données de localisation aux autorités compétentes. La surveillance électronique peut notamment être utilisée dans le cadre d'une assignation à domicile, du respect d'un couvre-feu, de la détention préventive ou d'une libération conditionnelle.

De nombreuses études scientifiques ont examiné l'efficacité de la détention dans la réduction de la conduite sous l'influence. Deux études (Chang & Yeh, 2004 ; Rogers & Shoenig, 1994) concluent que l'introduction de peines d'emprisonnement s'accompagne d'une diminution significative des accidents mortels liés à l'alcool à l'échelle nationale. Cinq autres études ne trouvent toutefois aucune preuve d'un tel effet (Chaloupka et al., 1993 ; Legge & Park, 1994 ; Ross & Klette, 1995 ; Ruhm, 1996 ; Sloan et al., 1994) ou n'observent qu'un effet

négligeable (Wagenaar et al., 2007). L'étude de Chang et Yeh (2004) montre en outre que l'impact des peines de détention sur les accidents mortels liés à l'alcool tend à diminuer au fil du temps. Rogers et Shoening (1994) soulignent quant à eux que l'effet dissuasif de la détention ne peut être dissocié d'autres mesures mises en œuvre simultanément, telles que le retrait du permis de conduire.

La littérature relative à l'efficacité de la détention dans la prévention de la récidive en matière de CSI est en revanche plus convergente : l'emprisonnement constitue une mesure coûteuse et souvent peu efficace pour lutter contre la récidive en matière de CSI. Ainsi, l'étude de Little et al. (1990) montre que près de la moitié des contrevenants pour CSI examinés sont à nouveau interpellés dans les deux ans suivant leur libération, plus d'un sur cinq étant à nouveau incarcéré. Selon les auteurs, ce constat s'explique en partie par la présence de problématiques sévères de dépendance à l'alcool et de comportements antisociaux chez les multirécidivistes, des problématiques auxquelles la détention, en tant que telle, répond peu. Il apparaît toutefois que des interventions thérapeutiques pendant et après la détention, telles que la thérapie de reconnaissance morale, peuvent réduire de manière significative le risque de récidive.

Dans ce contexte, la surveillance électronique est souvent présentée comme une alternative moins intrusive et plus rentable à l'incarcération effective. Les premières évaluations de ses effets sur la récidive en matière de CSI se sont révélées peu concluantes. Ainsi, Courtright et al. (1997) n'observent aucune différence significative entre la surveillance électronique et l'emprisonnement aux États-Unis et considèrent principalement la surveillance électronique comme un substitut moins coûteux à la détention. Des études ultérieures nuancent toutefois ces conclusions. Jones et al. (1996) montrent que la surveillance électronique réduit de manière significative le risque de récidive en matière de CSI, tandis que Lapham et al. (2007) constatent que les effets positifs se manifestent surtout lorsque la surveillance électronique est combinée à un suivi intensif assuré par des professionnels.

D'autres recherches mettent également en évidence l'impact limité de la détention sur la récidive en matière de CSI. Aux États-Unis, Socie et al. (1994) constatent que les contrevenants ayant purgé une peine de prison sont plus fréquemment arrêtés à nouveau pour conduite sous l'influence dans les quatre années suivantes que ceux ayant suivi un programme d'intervention pour conducteurs, bien que la détention se révèle plus efficace chez les multirécidivistes⁹. Voas et Fisher (2001) concluent que la seule menace de détention est insuffisante pour réduire la conduite sous l'influence et soulignent que des sanctions alternatives – y compris la surveillance électronique – peuvent s'avérer plus efficaces, à condition d'être assorties d'un contrôle et d'un accompagnement intensifs.

Enfin, Rahman et Weatherburn (2021) montrent que la détention n'apporte que peu ou pas de contribution à la réduction de la récidive en matière de CSI. Ils plaident dès lors en faveur de l'exploration de sanctions alternatives potentiellement plus efficaces. Cette recommandation est renforcée par les travaux de Friedman et al. (1995) et de Mann et al. (1991), qui indiquent que des périodes de détention plus longues peuvent même entraîner une augmentation de la récidive, notamment en raison du caractère criminogène de l'environnement carcéral.

2.2.5 Conclusion

Cette section a examiné les constats scientifiques relatifs à l'efficacité de différents types de sanctions et de mesures visant à lutter contre la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues. Le chapitre s'est penché tant sur les sanctions traditionnelles, telles que les amendes routières, l'interdiction de conduire et la détention, que sur les sanctions et mesures alternatives, parmi lesquelles les peines de travail, les programmes de réhabilitation, les éthylotests antidémarrage, la surveillance électronique et la probation.

La revue de la littérature montre que les perceptions immédiates et les amendes routières constituent des sanctions largement utilisées pour réprimer la conduite sous l'influence, le montant de l'amende augmentant avec la gravité de l'infraction. Si certaines études mettent en évidence des effets positifs, tels qu'une diminution des accidents de la route (mortels), d'autres travaux indiquent que ces effets sont souvent temporaires et moins marqués chez les buveurs excessifs.

⁹ Le Driver Intervention Program (DIP), ou programme d'intervention pour conducteurs dans l'État de l'Ohio (États-Unis), constituait une alternative à une peine d'emprisonnement obligatoire de trois jours pour les conducteurs condamnés pour la première fois pour conduite sous influence. Les participants pouvaient suivre un programme certifié de 72 heures, au cours duquel ils étaient informés des risques liés à l'alcool et à la conduite, leur consommation d'alcool était évaluée et, le cas échéant, ils recevaient des recommandations thérapeutiques.

Selon la littérature, l'interdiction de conduire peut être plus efficace que les amendes seules pour réduire les accidents liés à la conduite sous influence et la récidive. L'efficacité de cette mesure ne dépend toutefois pas uniquement de la durée de l'interdiction. Plusieurs études suggèrent que l'effet dissuasif repose surtout sur l'intensité de la mesure et sur son impact concret sur la vie quotidienne des contrevenants, en particulier lorsque l'interdiction de conduire est appliquée en combinaison avec d'autres sanctions.

La détention est par ailleurs considérée comme la mesure la plus intrusive, mais elle s'avère souvent peu efficace et coûteuse pour réduire la récidive. Les études montrent qu'un grand nombre de contrevenants pour CSI retombent rapidement dans leurs comportements après leur libération et que la détention peut même accroître la récidive en raison des effets criminogènes du milieu carcéral. La détention peut toutefois se révéler plus efficace chez les multirécidivistes. Il ressort également que des interventions thérapeutiques, telles que la thérapie de reconnaissance morale, une forme de thérapie cognitivo-comportementale, menées pendant et après la détention, peuvent conduire à des diminutions significatives de la récidive.

Sur la base de la littérature internationale, il apparaît que les sanctions alternatives présentent, dans de nombreux cas, une efficacité relativement élevée pour lutter contre la récidive en matière de CSI. Toutefois, il convient de souligner que les effets observés dans d'autres pays ne peuvent être transposés sans nuance au contexte belge, compte tenu des différences culturelles, des usages et normes, ainsi que des cadres légaux et jurisprudentiels.

- Les peines de travail semblent entraîner, chez les contrevenants légers, des taux de récidive plus faibles que les amendes, notamment grâce à un accompagnement intensif.
- Les programmes de réhabilitation et de formation (tels que les cours de type « Driver Improvement ») présentent des effets favorables, en particulier lorsqu'ils sont combinés (réhabilitation + formation). Ils favorisent la prise de conscience et le changement de comportement à long terme.
- Les éthylotests antidémarrage, assortis d'un programme d'accompagnement, limitent la conduite sous l'influence d'une part de manière physique et, d'autre part, misent sur un changement de comportement durable (dissociation entre conduite et consommation d'alcool), ce qui les rend efficaces pour réduire la récidive, surtout durant la période d'installation, mais potentiellement aussi au-delà. Leur coût élevé demeure toutefois un défi.
- Les conditions de probation offrent aux contrevenants pour CSI un encadrement et un soutien assurés par les assistants de justice et se révèlent efficaces pour réduire la récidive, en particulier lorsqu'elles s'accompagnent d'une supervision intensive et de mesures complémentaires telles qu'un traitement de l'alcoolodépendance.

En conclusion, la détention apparaît comme relativement peu efficace, tandis que les sanctions alternatives – pour autant qu'elles soient correctement suivies, assorties d'une supervision et d'un accompagnement adéquats et adaptées au profil du contrevenant – ainsi que l'interdiction de conduire présentent un potentiel prometteur pour lutter efficacement contre la conduite sous l'influence. Dans le contexte belge, l'éthylotest antidémarrage constitue un véritable succès, dans la mesure où il écarte effectivement de la circulation les conducteurs sous l'influence et mise, grâce au programme d'accompagnement, sur un changement de comportement durable en matière de CSI.

2.3 L'efficacité des sanctions en cas d'excès de vitesse

2.3.1 Amendes routières

En Belgique, les perceptions immédiates (imposées par la police) et les amendes routières (prononcées par un juge) sont utilisées pour décourager ou sanctionner les infractions de vitesse. Le montant de la perception immédiate dépend de la gravité de l'infraction et du lieu où elle est commise. En agglomération et dans les zones 30, la perception immédiate s'élève à 53 € pour des dépassements de vitesse allant jusqu'à 10 km/h. Pour des dépassements compris entre 10 et 30 km/h, ce montant est majoré de 11 € par kilomètre/heure supplémentaire. En cas de dépassement de plus de 30 km/h, une citation à comparaître est en principe établie et le juge peut infliger une amende comprise entre 80 € et 4.000 €, parfois assortie d'une interdiction de conduire et de quatre examens de réintégration¹⁰.

¹⁰ Les montants mentionnés sont hors frais administratifs ou judiciaires. En outre, ces montants seront augmentés au cours de l'année 2026, de sorte qu'ils ne sont en principe valables que pour l'année 2025.

Hors agglomération, les règles sont légèrement plus souples. Pour des dépassements allant jusqu'à 40 km/h au-delà de la vitesse autorisée, une perception immédiate de 53 € s'applique, à laquelle s'ajoutent 6 € par kilomètre/heure supplémentaire. En cas de dépassement supérieur à 40 km/h, le contrevenant est cité à comparaître et le juge peut infliger des amendes pouvant aller jusqu'à 4.000 €, le cas échéant accompagnées d'une interdiction de conduire et d'examens de réintégration. En cas de récidive légale, à savoir des infractions graves répétées dans les trois ans suivant une condamnation définitive antérieure, les amendes sont considérablement alourdies et une déchéance obligatoire du droit de conduire d'au moins trois ans est prononcée, assortie d'examens de réintégration. Les accidents ayant entraîné des lésions corporelles ou un décès donnent également lieu à des sanctions plus sévères.

Outre la procédure pénale applicable aux infractions de vitesse, il existe en Flandre une procédure administrative permettant de sanctionner les excès de vitesse allant jusqu'à 20 km/h au-delà de la limite autorisée. Depuis le 1^{er} février 2021, les autorités locales flamandes peuvent recourir à la procédure dite de SAC vitesse (*GAS 5 snelheid*) afin d'infliger une sanction administrative au niveau communal pour certaines infractions de vitesse.

Plusieurs études ont examiné l'efficacité des amendes routières dans la lutte contre l'excès de vitesse, avec des résultats contrastés. Une méthode fréquemment utilisée pour évaluer cette efficacité consiste à analyser la réaction des conducteurs aux augmentations nationales des amendes de vitesse. La majorité des recherches scientifiques concluent que des amendes plus élevées améliorent la sécurité routière globale, pour autant que ces sanctions soient effectivement contrôlées et appliquées (Bauernschuster & Rekers, 2022 ; Delhaye, 2007 ; Ryeng, 2012 ; Zhao et al., 2019). Seul Fry (2023a) ne met en évidence aucun effet des augmentations nationales des amendes sur le nombre d'accidents graves et mortels en Angleterre. L'auteur explique cette absence d'effet par le fait que de nombreux conducteurs ne modifient pas de manière significative leur comportement à risque lorsqu'ils sont confrontés à des amendes plus élevées, par exemple parce que l'incitant financier est insuffisant ou parce que la probabilité perçue d'être sanctionné demeure faible.

D'autres études, telles que celles de Moolenaar (2014) et de Killias et al. (2016), montrent en revanche que les augmentations nationales des amendes entraînent bien une diminution significative du nombre d'infractions de vitesse, mais que ces effets restent relativement modestes et dépendent largement d'un risque élevé d'être contrôlé. Tavares et al. (2008) rapportent par exemple une baisse de seulement 0,5% du nombre mensuel d'accidents corporels au Portugal à la suite d'une augmentation des amendes de vitesse. En Norvège, Elvik et Christensen (2007) concluent que les hausses d'amendes intervenues entre 1995 et 2004 ont surtout un effet dans l'environnement immédiat des radars automatiques, et non à une échelle plus large. Elvik (2016) nuance en outre que les augmentations d'amendes entraînent bien une réduction limitée des infractions de vitesse et des accidents mortels, mais que cet effet diminue à mesure que les amendes augmentent ; l'effet dissuasif n'est donc pas linéaire et atteint, selon lui, un point de saturation. Elvik explique ce phénomène en recourant à une lecture issue de la théorie des jeux : en cas d'augmentations substantielles des amendes, la police peut réduire l'intensité des contrôles en partant du principe que des sanctions plus lourdes suffisent en elles-mêmes à dissuader, de sorte que le niveau global de dissuasion reste constant.

Plusieurs études scientifiques ont également examiné la relation entre l'augmentation des amendes de vitesse et la récidive. L'idée générale est que des amendes plus élevées incitent les conducteurs à réfléchir à deux fois avant de commettre à nouveau une infraction de vitesse. Les travaux de Watson et al. (2015a) et de Goncalves et Mello (2017) apportent, dans une certaine mesure, un soutien empirique à cette hypothèse. Watson et al. ont ainsi analysé l'effet dissuasif spécifique de l'augmentation des amendes de vitesse et d'autres sanctions, dont une interdiction de conduire de six mois pour les infractions graves, introduites en 2003 dans le Queensland, en Australie. L'étude met en évidence une diminution statistiquement significative, mais modeste, de 5,8% de la récidive dans la période suivant l'introduction du régime plus strict. L'étude de Goncalves et Mello montre en outre que l'imposition d'amendes plus élevées exerce un effet dissuasif spécifique, se traduisant par une diminution des infractions routières ultérieures ou de la récidive.

D'autres études se montrent plus prudentes dans leurs conclusions ou ne constatent aucun effet. Aux Pays-Bas, Popping (2012) observe qu'une augmentation d'environ 20% des amendes n'a entraîné qu'une légère diminution de la récidive (environ 2%) chez les contrevenants légers, tandis que les contrevenants graves se sont révélés totalement insensibles à la hausse des sanctions financières. Lawpoolsri et al. (2007) ont par ailleurs montré dans le Maryland que l'effet des amendes dépend de leur combinaison avec d'autres sanctions : une amende assortie de points n'avait aucun effet dissuasif, tandis qu'une amende combinée à une *Probation*

*Before Judgment*¹¹ entraînait un risque de récidive plus faible. En Australie, Moffatt et Poynton (2007) ont même mis en évidence une relation positive entre le montant de l'amende et la récidive, tout en nuancant ce résultat en soulignant que le montant de l'amende était probablement directement lié à la gravité de l'infraction initiale (par exemple une vitesse plus élevée), ce qui expliquerait des taux de récidive plus élevés. En définitive, ces auteurs concluent que des amendes plus élevées n'exercent qu'un effet limité, voire négligeable, sur la récidive, les caractéristiques individuelles des contrevenants présentant une valeur prédictive plus importante.

2.3.2 Retrait immédiat du permis de conduire et interdiction de conduire

Nous avons développé précédemment, il existe une distinction entre le retrait immédiat du permis de conduire et déchéance de conduire (voir section 2.2.2.). Comme indiqué, ces deux sanctions ont pour effet d'écartier temporairement de la circulation, en tant que conducteurs, les personnes qui constituent un danger (aigu) pour la sécurité routière, tels que les chauffards ou les adeptes de courses de rue. En outre, ces mesures peuvent exercer un effet dissuasif à l'égard des auteurs potentiels d'infractions de vitesse. Lorsque le permis de conduire est retiré, le conducteur n'est en principe plus en mesure d'utiliser son véhicule pendant une certaine période, ce qui peut restreindre sa mobilité et perturber ses activités quotidiennes. Cette atteinte concrète à la liberté de mouvement est susceptible d'inciter les conducteurs à respecter les limitations de vitesse.

À l'instar de ce qui est observé pour la conduite sous l'influence, la recherche scientifique indique que le retrait du permis de conduire constitue une mesure efficace pour décourager les infractions de vitesse et d'autres comportements de conduite à risque. Des études montrent que des retraits temporaires du permis peuvent réduire d'environ 20% le risque de récidive dans l'année qui suit (Gehrsitz, 2017) et diminuer tant le nombre total d'infractions de vitesse que celui des accidents corporels (DeYoung et al., 1997 ; Imberger et al., 2019 ; McCartt et al., 2003). En Ontario, l'introduction d'une législation relative au retrait du permis de conduire en cas de courses de rue et de conduite dangereuse a entraîné une diminution significative des infractions de vitesse extrême chez les conducteurs masculins, qui sont proportionnellement plus nombreux à adopter ce type de comportement (Meirambayeva et al., 2014). Selon ces auteurs, l'efficacité du retrait du permis de conduire est étroitement liée à la certitude, à la rapidité et à la sévérité de la sanction, en parfaite cohérence avec la théorie de la dissuasion. Pris ensemble, ces résultats soulignent la valeur du retrait du permis de conduire comme instrument de réduction des excès de vitesse et d'amélioration de la sécurité routière.

Le retrait du permis de conduire comporte toutefois également plusieurs inconvénients importants. Ainsi, Campbell et Ross (1968) montrent, dans une étude classique, que l'effet sur l'excès de vitesse et sur les accidents mortels est principalement temporaire et ne se maintient pas à long terme. Par ailleurs, la perte de mobilité peut engendrer des difficultés économiques et sociales (Ross & Gonzales, 1988 ; Wells-Parker & Cosby, 1987), même si Knoebel et Ross (1997) mettent en garde contre une surestimation de ces risques. En outre, l'efficacité du retrait du permis de conduire dépend fortement de l'intensité du contrôle et du respect de la mesure : certains contrevenants continuent à conduire malgré le retrait, ce qui peut affaiblir l'effet dissuasif de la sanction (Watson, 2004).

Enfin, il apparaît que le retrait du permis de conduire n'a pas le même impact sur tous les profils de contrevenants. Watson et al. (2015) ont, par exemple, analysé la récidive à la suite de modifications apportées en 2013 aux amendes et aux sanctions pour excès de vitesse dans le Queensland, en Australie. Ces modifications comprenaient notamment une augmentation des montants des amendes et l'imposition, en cas de dépassements de vitesse importants (>40 km/h), d'une interdiction de conduire de six mois en plus de l'amende. Les auteurs ont comparé la proportion de récidivistes dans les deux années suivant l'infraction avant et après l'entrée en vigueur de ces changements. Les résultats indiquent une diminution statistiquement significative de la récidive de 5,8%. Les auteurs soulignent toutefois que les tailles d'effet demeurent faibles et que, tant avant qu'après les modifications, près de la moitié des auteurs d'infractions de vitesse avaient commis une nouvelle infraction dans un délai de deux ans. En outre, ils constatent que les contrevenants

¹¹ « Probation Before Judgment » (PBJ) est une modalité judiciaire appliquée dans l'État du Maryland (États-Unis), dans le cadre de laquelle un juge, à la suite d'une infraction routière, s'abstient d'inscrire une condamnation et d'attribuer des points de pénalité, tout en plaçant le contrevenant sous probation (généralement pour une durée de 6 à 12 mois) et en lui infligeant une amende (éventuellement réduite). Si le conducteur ne commet pas de nouvelle infraction durant la période de probation, l'infraction n'est pas inscrite dans le registre officiel de conduite ; en cas de non-respect des conditions, les points de pénalité initialement prévus sont néanmoins attribués.

problématiques (antécédents multiples, dépassements de vitesse plus importants) étaient moins influencés par le nouveau régime de sanctions que les auteurs d'infractions de vitesse plus occasionnelles.

2.3.3 Programmes éducatifs

Les programmes éducatifs sont des actions planifiées et systématiques menées par des professionnels, visant à accroître les connaissances et à modifier les attitudes, les convictions et les comportements en matière d'excès de vitesse et d'autres infractions routières. Ces programmes peuvent être déployés tant au niveau national qu'au niveau des groupes et/ou des individus. Ils cherchent soit à prévenir certaines infractions, telles que l'excès de vitesse, chez les conducteurs, soit à éviter la rechute ou la récidive chez des conducteurs ayant déjà été sanctionnés pour excès de vitesse. Parmi les exemples de programmes éducatifs figurent les campagnes publiques de sensibilisation, les interventions en milieu scolaire, les ateliers et les formations de courte durée destinés à des groupes spécifiques de conducteurs (jeunes, récidivistes), éventuellement combinés à des témoignages personnels.

Plusieurs études scientifiques ont examiné l'efficacité de programmes éducatifs spécifiques pour favoriser un changement de comportement chez les récidivistes en matière de vitesse. En premier lieu, les recherches montrent que les auteurs d'infractions de vitesse constituent un groupe très hétérogène, nécessitant des interventions adaptées au profil des conducteurs concernés (Fylan et al., 2006 ; Mackay et al., 2013 ; Watson et al., 2015 ; Watson et al., 2012). Ainsi, Fylan et al. (2006) distinguent quatre types de contrevenants en matière de vitesse : (i) les contrevenants involontaires, (ii) les contrevenants occasionnels modérés, (iii) les contrevenants fréquents à grande vitesse et (iv) les conducteurs socialement déviants. Les contrevenants involontaires commettent des excès de vitesse sans intention délibérée, par exemple par ignorance, distraction ou inadvertance. Les contrevenants occasionnels modérés sont quant à eux des conducteurs sûrs et compétents, mais chez lesquels des excès de vitesse surviennent sporadiquement, sans caractère excessif. Les contrevenants fréquents à grande vitesse tirent en revanche du plaisir de la conduite à haute vitesse et de la transgression des règles de circulation, et perçoivent peu de problèmes dans ce comportement. Enfin, les conducteurs socialement déviants apprécient l'excès de vitesse malgré la conscience du danger que ce comportement représente. Ces conducteurs sont plus souvent jeunes et présentent des scores élevés sur certains traits de personnalité tels que la recherche de sensations, le goût du risque, la propension à l'ennui et le psychotisme.

Selon Fylan et al. (2006), des programmes éducatifs ciblés sont particulièrement nécessaires pour les contrevenants fréquents à grande vitesse et les conducteurs présentant un comportement de conduite antisocial¹². Contrairement à d'autres groupes, ils éprouvent du plaisir et de l'excitation à enfreindre les limitations de vitesse, et ce sont précisément ces impulsions et les cognitions sous-jacentes que les interventions éducatives doivent viser. Chez les contrevenants involontaires ou occasionnels, de tels programmes peuvent également produire des effets, mais pour ces groupes, les sanctions traditionnelles, telles que les amendes ou les interdictions de conduire, s'avèrent généralement plus efficaces. Fylan et al. (2006) mettent dès lors en garde contre l'utilisation de la vitesse mesurée comme seul critère pour déterminer la participation à des programmes éducatifs, et plaident pour une analyse plus approfondie du comportement au volant et des motivations sous-jacentes aux infractions, afin d'assurer une meilleure adéquation des interventions. Leur revue de la littérature montre en outre que les programmes combinant des informations percutantes ou émotionnellement marquantes (par exemple des témoignages de victimes ou l'évocation des conséquences potentiellement graves de l'excès de vitesse) avec des discussions de groupe ont l'impact le plus important sur les auteurs d'infractions de vitesse.

Dans une autre étude empirique, Wundersitz et Hutchinson (2006) ont examiné le risque de récidive après la participation à un *Driver Intervention Program* (DIP) en Australie-Méridionale. La participation à ce programme était obligatoire pour les conducteurs âgés de 25 ans ou moins ayant été pris en excès de vitesse. Le DIP se compose de discussions de groupe encadrées, centrées sur des thèmes tels que les comportements à risque, les normes sociales, les rationalisations et la vulnérabilité personnelle. Les auteurs rapportent que les participants au DIP commettaient environ 50% d'infractions de vitesse en moins que les conducteurs ayant opté pour le paiement d'une amende.

Wählberg (2011) a par ailleurs étudié l'effet d'un programme d'intervention en ligne destiné au même groupe cible, le *Young Driver Scheme* (YDS). Ce programme combine une séance d'introduction avec un instructeur

¹² D'autres études académiques soulignent également l'importance d'interventions adaptées aux différents profils de conducteurs en excès de vitesse (Mackay et al., 2013 ; Watson et al., 2015b).

de conduite – abordant notamment les attitudes, les comportements à risque et la distraction – avec l'accès à un site internet comprenant des informations et cinq modules d'e-learning consacrés à la sécurité routière et à l'excès de vitesse. Comparativement à une amende et à une intervention de groupe unique, les participants à l'intervention YDS présentaient, dans les six mois suivant leur participation, 33,4% d'infractions détectées en moins que les deux groupes de contrôle.

Enfin, Young et al. (2013) ont étudié le *Repeat Speeders Trial* (RST) dans l'État de Victoria, en Australie. Cette étude a évalué l'efficacité d'une intervention comportementale (IC) en deux volets et destinée à des récidivistes en matière de vitesse âgés de 21 ans ou plus et titulaires d'un permis de conduire complet. Les participants ont été répartis aléatoirement entre le groupe IC (n = 237) et un groupe de contrôle qui ne remplissait qu'un questionnaire comportemental (n = 221). L'IC consistait en deux sessions de groupe de deux heures chacune, réunissant de six à dix participants, organisées sur deux semaines consécutives. Les auto-questionnaires administrés avant et après la participation suggèrent que le programme a exercé une influence positive sur l'attitude des participants à l'égard de la vitesse et du fait de rouler trop vite.

2.3.4 Probation

La probation est une peine autonome imposée par le juge permettant une plus grande individualisation et adéquation de la peine au profil du contrevenant. Cette peine s'accompagne d'une période (de probation) déterminée, des conditions spécifiques, telles que le suivi d'une formation, le paiement d'une amende ou l'exécution d'une peine de travail au profit de la collectivité. Durant cette période de probation, l'intéressé ne peut en outre commettre aucune nouvelle infraction routière ; en cas de non-respect des conditions, la probation est révoquée et des sanctions prévues dans le cadre de la probation sont appliquées.

Seul un nombre limité d'études a examiné l'efficacité de la probation en matière d'infractions de vitesse (graves), mais toutes convergent dans la même direction : la probation semble réduire la récidive. Lawpoolsri et al. (2007) montrent, dans une étude de cohorte portant sur plus de trois millions de conducteurs, que la probation diminue significativement le risque de nouvelles infractions de vitesse par rapport à des sanctions plus sévères, même s'il reste difficile de déterminer dans quelle mesure cet effet est imputable à la mesure elle-même ou aux caractéristiques des conducteurs auxquels la probation est accordée. Cette observation rejoint les conclusions de Li et al. (2006), qui identifient également la probation comme une mesure efficace, en particulier chez les conductrices. Li et al. (2011) rapportent par ailleurs, sur la base de données concernant 29.754 conducteurs dans le Maryland, que la *Probation Before Judgment*, en combinaison avec des amendes, est associée à un risque de récidive significativement plus faible.

2.3.5 Conclusion

Cette section a examiné différentes formes de sanctions et leur efficacité dans la lutte contre l'excès de vitesse :

- Perceptions immédiates/amendes routières : en Belgique, les perceptions immédiates (proposées par la police) et les amendes (imposées par le juge) pour les infractions de vitesse varient en fonction du type de route (en ou hors agglomération, ...) et de la gravité de l'infraction. Les études scientifiques présentent des résultats contrastés quant à l'efficacité des amendes. Les augmentations des montants peuvent améliorer la sécurité routière, pour autant qu'elles soient assorties d'un contrôle effectif. Les amendes semblent surtout efficaces lorsqu'elles s'accompagnent d'un risque élevé d'être contrôlé. En l'absence d'un contrôle adéquat, même des sanctions financières plus lourdes perdent leur effet préventif. Les études montrent également que les hausses d'amendes n'exercent qu'un faible effet dissuasif, l'impact sur les accidents graves demeurant limité.
- Retrait du permis de conduire ou interdiction de conduire : ces sanctions sont appliquées aux conducteurs présentant un risque accru pour la sécurité routière. Elles se révèlent efficaces pour réduire les comportements de conduite à risque répétés, y compris les excès de vitesse. L'effet est toutefois souvent temporaire, et la perte de mobilité peut entraîner des conséquences économiques et sociales pour la personne concernée. En outre, l'impact dépend fortement de l'intensité du contrôle, puisqu'il existe toujours un risque que des conducteurs sanctionnés continuent à conduire malgré la mesure.
- Programmes éducatifs : ces programmes visent à stimuler le changement de comportement au moyen de campagnes de sensibilisation et de formations. Ils sont particulièrement efficaces chez les contrevenants fréquents et les conducteurs socialement déviants. L'éducation peut réduire le risque de récidive, surtout lorsqu'elle est combinée à des témoignages et à des discussions de groupe.

- Probation : en imposant une probation, le juge offre aux contrevenants la possibilité d'éviter des sanctions plus punitives s'ils respectent certaines conditions. Les études scientifiques montrent que la probation réduit le risque de récidive, bien que son efficacité dépende étroitement du contrôle du respect des conditions imposées.

En résumé, bien que les amendes routières, le retrait ou l'interdiction de conduire, l'éducation et la probation puissent être efficaces pour réduire la récidive en matière d'excès de vitesse, leur impact reste conditionné par des facteurs tels que le niveau de contrôle, le profil des contrevenants et l'accompagnement associé aux sanctions. Les recherches mettent en outre en évidence la valeur ajoutée de sanctions combinées, par exemple lorsque des mesures éducatives ou une probation sont associées à une interdiction de conduire temporaire ou à une amende (comme cela a également été mis en lumière par Delannoy et al., 2022). De telles combinaisons renforcent à la fois l'effet de sensibilisation et le potentiel de changement de comportement de la sanction, et s'avèrent particulièrement efficaces chez les contrevenants qui bénéficient d'un accompagnement ou d'une formation pour adapter durablement leur comportement au volant.

2.4 L'efficacité des sanctions en cas d'utilisation du téléphone mobile tenu en main au volant

L'utilisation du téléphone mobile tenu en main pendant la conduite (usage du téléphone *handheld*) est en augmentation, tant en Belgique (Boets, Wardenier, Moreau, et al., 2023) qu'à l'échelle mondiale (Lipovac et al., 2017 ; Olsson et al., 2020). De nombreuses études, menées aussi bien en laboratoire dans des conditions contrôlées que dans des contextes de conduite réalistes, montrent que l'utilisation d'un téléphone mobile au volant sans dispositif mains libres altère considérablement les capacités de conduite et accroît le risque d'accidents de la circulation (Caird et al., 2008, 2014 ; Horrey & Wickens, 2006 ; Oviedo-Trespalacios et al., 2016 ; Simmons et al., 2016). Fry (2023b) rapporte que le risque d'accident de la route est multiplié par trois à quatre en cas d'utilisation du téléphone mobile pendant la conduite, et que la gravité des accidents augmente en outre lorsque l'usage d'un téléphone est en cause. Ce risque accru peut s'expliquer par plusieurs effets négatifs sur le comportement au volant, notamment des temps de réaction plus longs (Ali & Haque, 2023 ; Haque et al., 2016 ; Oviedo-Trespalacios et al., 2016), des écarts dans le choix de la trajectoire et le positionnement latéral sur la route (Lipovac et al., 2017), des réactions de freinage plus lentes (Collet et al., 2010 ; Svenson & Patten, 2005) ainsi que des irrégularités de vitesse (Olsson et al., 2020). La limitation de l'utilisation du téléphone mobile pendant la conduite est dès lors essentielle du point de vue de la sécurité routière.

Une stratégie fréquemment mise en œuvre pour réduire ce comportement consiste à imposer des sanctions visant à punir ou à décourager l'utilisation du téléphone mobile au volant. En Belgique, l'usage du téléphone tenu en main pendant la conduite est qualifié d'infraction du troisième degré – une catégorie comparable au non-respect d'un feu rouge, à la violation d'une interdiction de dépassement ou au dépassement à proximité d'un passage pour piétons ou cyclistes¹³. Pour cette infraction, le conducteur s'expose à une perception immédiate de 174 euros et à un retrait immédiat du permis de conduire de 15 jours, ou, en cas de citation à comparaître, à des amendes pouvant aller jusqu'à 4.000 euros et à une interdiction de conduire pouvant atteindre cinq ans.

Dans ce qui suit, nous examinons la littérature scientifique relative à l'efficacité des sanctions visant à réduire l'usage (répété) du téléphone mobile au volant. À cet égard, nous ne nous limitons pas aux sanctions en vigueur en Belgique, mais nous nous appuyons sur les résultats de recherches internationales.

2.4.1 Amendes routières

Une stratégie de politique publique fréquemment utilisée pour réduire l'usage du téléphone mobile pendant la conduite consiste à sanctionner ce comportement au moyen d'amendes routières. Cette approche s'inscrit dans la théorie économique de la dissuasion, selon laquelle l'augmentation du coût des comportements transgressifs incite les individus à les éviter (Becker, 1968). Plusieurs études empiriques étayaient cette hypothèse. Ainsi, une étude de grande ampleur menée aux États-Unis montre que l'introduction d'amendes pour l'usage du téléphone tenu en main dans certains États a conduit à une diminution presque de moitié de ce comportement (McCartt et al., 2010). Les auteurs soulignent à cet égard le rôle crucial des contrôles : dans les États où la baisse était moins marquée, la probabilité perçue et réelle d'être contrôlé s'avérait nettement

¹³ Voir : <https://www.police.be/5329/actualites/nouvelle-reglementation-sur-lusage-du-gsm-au-volant>

plus faible. En outre, ils rapportent qu'une partie des conducteurs s'est tournée vers des dispositifs mains libres, ce qui indique que l'introduction des amendes s'est accompagnée d'une adaptation du comportement au volant.

La littérature récente remet toutefois en question la robustesse et la cohérence de ces effets. Sur la base d'une méta-analyse, Olsson et al. (2020) concluent que l'effet des amendes sur la réduction de l'usage du téléphone tenu en main pendant la conduite est généralement limité et hétérogène. Si les sanctions peuvent contribuer à une baisse globale de la prévalence du comportement, leur efficacité dépend fortement de facteurs contextuels, en particulier de la probabilité perçue d'être contrôlé. Si les conducteurs ont le sentiment que les contrôles sont rares, les amendes demeurent, selon les auteurs, largement inefficaces en tant que moyen de dissuasion.

Par ailleurs, plusieurs études attirent l'attention sur de possibles effets secondaires non intentionnels de sanctions plus sévères. Olsson et al. (2020) avancent ainsi que des amendes plus élevées et une intensification des contrôles peuvent entraîner un déplacement de l'usage du téléphone, passant d'un usage visible à un usage dissimulé. Cette évolution peut en partie neutraliser le gain de sécurité escompté, dans la mesure où l'usage dissimulé – par exemple en tenant l'appareil bas ou hors du champ visuel direct – s'accompagne généralement d'un niveau plus élevé de distraction visuelle et cognitive et comporte dès lors des risques potentiellement accrus pour la sécurité routière.

Dans la même lignée, Fry (2023b) ne constate aucun effet significatif du doublement des amendes routières sur l'usage du téléphone mobile pendant la conduite. L'auteur attribue ce résultat principalement à une insuffisance des contrôles : de nombreux conducteurs estiment que la probabilité d'être contrôlés pour usage du téléphone tenu en main est faible à très faible, de sorte que tant les amendes existantes que leurs augmentations sont à peine perçues comme un moyen de dissuasion crédible.

Truelove, Freeman, Mills, et al. (2021) montrent également que les conducteurs disposent souvent de connaissances insuffisantes quant aux amendes applicables à l'usage du téléphone mobile au volant. Dans leur étude multiméthodes, ils concluent que les jeunes conducteurs, en particulier, sous-estiment systématiquement le montant de ces amendes, ce qui affaiblit encore leur potentiel dissuasif. Bien que la sensibilisation constitue, selon les auteurs, une condition nécessaire au changement de comportement, ils ne trouvent – en cohérence avec Fry (2023b) – aucun lien statistiquement significatif entre la hauteur perçue des amendes, y compris la perception de leur augmentation, et l'usage du téléphone au volant tel que déclaré par les conducteurs eux-mêmes. Une fois encore, l'importance d'une probabilité d'être contrôlé crédible est soulignée : les augmentations d'amendes ne se révèlent efficaces que lorsqu'elles s'accompagnent d'une communication claire et d'un niveau de contrôle cohérent et soutenu, par exemple grâce au recours à des dispositifs de détection spécialisés.

Un nombre croissant de recherches suggère dès lors que l'efficacité des amendes augmente substantiellement lorsqu'elles sont associées à des technologies de contrôle automatisé. Ainsi, des études d'observation menées à Riyad (Arabie saoudite) montrent que l'introduction de caméras de détection automatique de l'usage du téléphone mobile s'est accompagnée d'une diminution significative du comportement : la prévalence est passée de 13,8% avant l'introduction à 9,8% après, ce qui correspond à une probabilité réduite de 32% d'utiliser un téléphone pendant la conduite (Alghnam et al., 2018). Cet effet était particulièrement marqué sur les axes principaux et les autoroutes, où les conducteurs étaient 43% moins enclins à utiliser leur téléphone après l'introduction du dispositif. En revanche, aucune baisse significative n'a été observée aux carrefours urbains, ce qui suggère que les conducteurs associent principalement les contrôles aux grands axes de circulation.

Des résultats comparables sont rapportés dans le Queensland (Australie), où l'introduction de caméras de détection de l'usage du téléphone mobile a été suivie d'une diminution significative de l'intention auto-rapportée d'utiliser un téléphone pendant la conduite (Truelove et al., 2021). Bien que ces résultats soient encore préliminaires et aient coïncidé avec l'assouplissement des mesures liées à la COVID-19, ils s'inscrivent dans la logique de la théorie de la dissuasion : le contrôle automatisé augmente la probabilité perçue d'être contrôlé et peut, de ce fait, induire un changement de comportement effectif.

Bates et al. (2020) renforcent ces constats en montrant que les conducteurs vivant dans des zones régionales et rurales estiment systématiquement la probabilité d'être contrôlé pour les infractions routières, y compris l'usage du téléphone tenu en main, comme étant plus faible que les conducteurs en milieu urbain. Ces différences de perception se traduisent également par des différences comportementales : les conducteurs qui perçoivent un faible risque d'être contrôlé sont plus enclins à enfreindre les règles de circulation. L'étude

montre en outre que la présence de caméras accroît le plus fortement la probabilité perçue d'être contrôlé, tant en milieu urbain que non urbain, ce qui souligne un potentiel important pour réduire l'usage du téléphone tenu en main.

Enfin, Gauld et al. (2014) soulignent que l'usage visible et l'usage dissimulé du téléphone constituent des comportements distincts sur les plans conceptuel et empirique, en particulier chez les jeunes conducteurs. Des amendes plus élevées et une probabilité accrue d'être contrôlé peuvent réduire l'usage visible, tout en contribuant simultanément à une augmentation de l'usage dissimulé, surtout chez les conducteurs présentant une forte dépendance à leur téléphone mobile. Ce constat rejoint les préoccupations exprimées par Olsson et al. (2020), selon lesquelles des sanctions plus sévères et une probabilité accrue d'être contrôlé peuvent, dans certaines conditions, avoir un effet contre-productif sur la sécurité routière.

Pris ensemble, ces travaux indiquent que l'effet de l'augmentation des amendes sur l'usage du téléphone tenu en main pendant la conduite n'est pas univoque. L'efficacité de ce type de sanctions est déterminée par des facteurs tels que le montant des amendes, le niveau de connaissance et de sensibilisation des conducteurs, la probabilité perçue d'être contrôlé et des caractéristiques individuelles comme la dépendance aux technologies mobiles. En outre, il existe un risque que des sanctions plus sévères entraînent un déplacement vers un usage plus dissimulé, susceptible de compromettre la sécurité routière.

2.4.2 Permis à points

En ce qui concerne le permis à points, les constats scientifiques s'inscrivent largement dans le prolongement de la littérature relative à l'impact des amendes routières. Cela n'est guère surprenant, dans la mesure où ces deux mesures reposent sur la même logique de sanction proportionnée.

Le permis à points est un système dans lequel les conducteurs se voient attribuer des points de pénalité à chaque fois qu'ils commettent une infraction routière. Il est actuellement appliqué dans plusieurs pays européens, dont la France, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne, mais pas en Belgique (Silverans, et al., 2022). Bien que les modalités précises varient d'un pays à l'autre, le principe de base demeure identique partout. Les conducteurs débutent avec un permis « vierge », sans points de pénalité, puis, à chaque infraction, un certain nombre de points est attribué ou retiré en fonction de la gravité de l'infraction et du système de (dé)comptabilisation. Lorsque le seuil critique est atteint, le permis de conduire peut être retiré ou suspendu ou encore, le contrevenant peut être amené à devoir suivre des formations spécifiques (comme cela est le cas en France)

Des études comparatives montrent que la distraction au volant – y compris l'usage du smartphone – fait, dans de nombreux pays, systématiquement partie du système de points et entraîne généralement une perte de points (Delannoy et al., 2022 ; Silverans, et al., 2022 ; Silverans, et al., 2022). Ainsi, l'usage du téléphone tenu en main est sanctionné par des points de pénalité notamment au Royaume-Uni, en France, en Espagne et en Slovénie, tandis que le Portugal propose en outre des mesures éducatives, parfois spécifiquement axées sur l'usage du smartphone. Le *European Transport Safety Council* (ETSC) recommande dès lors d'intégrer explicitement l'usage illégal du téléphone dans les systèmes de permis à points. Cette intégration systématique contraste avec la situation belge, où ce type d'infraction est généralement sanctionné par une perception immédiate et un retrait immédiat du permis de conduire de 15 jours.

L'étude de Gras et al. (2014) montre qu'un permis à points peut avoir un impact positif sur la réduction de la distraction au volant, y compris l'usage du smartphone. Les auteurs soulignent que les conducteurs peuvent être distraits pour de multiples raisons – par exemple manger, boire, discuter avec des passagers ou chercher de la musique – et que l'usage du smartphone demeure, malgré une réglementation restrictive, l'une des formes de distraction les plus répandues en Espagne. Gras et al. (2014) démontrent qu'un système de points est non seulement efficace pour lutter contre la conduite sous l'influence ou les excès de vitesse, mais aussi pour réduire l'usage du smartphone, tant chez les hommes que chez les femmes. Des effets positifs comparables ont été observés notamment en Italie (De Paola et al., 2013), en Norvège (Sagberg & Ingebrigtsen, 2018 ; Sagberg & Sundfør, 2019) et en Corée du Sud (Lee et al., 2018).

Le mécanisme central expliquant ces effets réside, selon Gras et al. (2014), principalement dans l'autocontrôle : les conducteurs évitent les comportements à risque lorsque les conséquences négatives associées à ces comportements augmentent. Ce mécanisme est renforcé lorsque les sanctions suivent rapidement l'infraction (telles qu'une perte de points ou une amende) et lorsque la probabilité perçue d'être contrôlé est suffisamment élevée. À l'inverse, lorsque les conducteurs estiment le risque de contrôle comme très faible, l'efficacité de ce mécanisme s'en trouve fortement réduite. Plusieurs auteurs ajoutent qu'un système de points peut exercer un

effet dissuasif plus marqué que les amendes seules, dans la mesure où la perte de points peut, à terme, conduire au retrait du permis de conduire (Bourgeon & Picard, 2007 ; De Paola et al., 2013), alors que ce risque est moins immédiat en cas de sanctions exclusivement financières.

Les effets positifs des systèmes de permis à points ne sont toutefois pas confirmés dans tous les contextes. Fry (2023b) examine l'impact du doublement des sanctions – tant des amendes que des points de pénalité – sur l'usage du téléphone tenu en main au Royaume-Uni et ne constate aucun effet sur le nombre d'accidents graves ou mortels, ni à court terme ni à (moyen) long terme. Selon Fry, ce constat ne s'explique pas par un manque d'information, la réforme ayant fait l'objet d'une large communication, mais par une insuffisance des contrôles. Les contrôles policiers sont restés quasiment inchangés après la réforme, de sorte que les conducteurs ont continué à percevoir la probabilité d'être sanctionnés comme faible et n'ont vu que peu de raisons de modifier leur comportement. L'auteur conclut que l'effet des amendes et des points de pénalité a été neutralisé par un niveau de contrôle durablement insuffisant. Des constats similaires sont rapportés aux États-Unis (Abouk & Adams, 2013 ; Burger et al., 2014 ; Ehsani et al., 2014) et en Australie (Kaviani et al., 2020).

2.4.3 Conclusion

L'utilisation du téléphone mobile pendant la conduite sans dispositif mains libres est en augmentation et accroît de manière significative le risque d'accidents de la route, notamment en raison de temps de réaction plus longs, de déviations dans la position sur la route et de réactions de freinage plus lentes. Afin de décourager ce comportement, différentes sanctions sont appliquées. Dans notre pays, une perception immédiate est généralement proposée et le permis de conduire est immédiatement retiré pour une période de quinze jours. Dans plusieurs autres pays, cette infraction est en outre intégrée dans un système de permis à points.

La revue de la littérature montre que les amendes routières peuvent réduire l'usage du téléphone mobile pendant la conduite, en particulier lorsqu'elles s'accompagnent d'une probabilité de contrôle suffisamment élevée et d'une application cohérente de la réglementation. Plusieurs études mettent en évidence des changements comportementaux clairs tels qu'un passage de l'usage du téléphone tenu en main à l'usage de dispositifs mains libres. Dans le même temps, l'efficacité des amendes apparaît fortement dépendante de facteurs contextuels, parmi lesquels le niveau de sensibilisation des conducteurs et surtout la probabilité perçue d'être contrôlé. Lorsque cette probabilité est faible ou que l'application des règles est perçue comme incohérente, l'effet dissuasif des amendes demeure généralement limité. En outre, certains indices suggèrent que des sanctions plus sévères peuvent entraîner une augmentation de l'usage dissimulé du téléphone, ce qui pourrait compromettre la sécurité routière en accroissant le niveau de distraction.

Dans ce contexte, plusieurs études soulignent que l'augmentation de la probabilité de contrôle constitue une condition essentielle de l'efficacité des politiques de sanction. Les technologies de contrôle automatisé, telles que les caméras spécialisées pour la détection de l'usage du téléphone mobile, peuvent y contribuer de manière significative. En rendant l'application des règles moins dépendante des contrôles policiers directs et en augmentant structurellement la probabilité de détection, ces systèmes renforcent la crédibilité des sanctions et amplifient leur effet dissuasif.

Comparativement aux amendes, un permis à points (assorti de sanctions complémentaires lorsque le nombre de points atteint ou dépasse un certain seuil) semble également pouvoir être efficace pour réduire l'usage du téléphone mobile, ainsi que pour freiner d'autres comportements routiers à risque, tels que les excès de vitesse, la conduite sous l'influence ou le non-port de la ceinture de sécurité. Les systèmes de points ne ciblent donc pas exclusivement l'usage du téléphone tenu en main, mais s'inscrivent dans une stratégie de contrôle plus large visant à décourager les comportements à risque répétés. L'effet dissuasif découle en partie de la possibilité que la perte de points puisse, à terme, conduire au retrait du permis de conduire. Comme pour les amendes, le succès de ces systèmes reste toutefois tributaire d'une application rapide des sanctions et d'une probabilité de contrôle crédible : en cas de contrôle limité, leur efficacité est également fortement relativisée.

Si des sanctions telles que les amendes et les systèmes de permis à points peuvent influencer le comportement au volant, les études examinées soulignent que l'intensité des contrôles et le niveau de sensibilisation constituent des conditions essentielles pour réduire durablement les distractions au volant et, plus largement, améliorer la sécurité routière.

Enfin, alors que de nombreuses études évoquées ci-dessus portent sur l'efficacité objective des sanctions routières, la présente étude se concentre spécifiquement sur leur efficacité *perçue*. La section suivante précise ce concept plus en détail.

2.5 Efficacité perçue

2.5.1 Introduction conceptuelle

L'efficacité perçue des sanctions routières renvoie à la conviction qu'une sanction entraîne effectivement un changement de comportement chez les contrevenants et contribue, de ce fait, à l'amélioration générale de la sécurité routière (Markšaitytė et al., 2024 ; Serrano-Fernández et al., 2020 ; Varet et al., 2021). Autrement dit, il s'agit du degré auquel les acteurs concernés, tels que les contrevenants routiers, les juges de police ou les assistants de justice, estiment qu'une sanction exerce un effet dissuasif et contribue à prévenir la récidive. Cette notion est souvent opposée à l'efficacité objective des sanctions, laquelle est généralement évaluée à l'aide de données chiffrées telles que les taux de récidive ou les statistiques d'accidents, comme exposé dans la littérature présentée ci-dessus.

La littérature souligne que les perceptions d'efficacité ne sont pas purement rationnelles, mais qu'elles sont façonnées par une diversité de facteurs contextuels, sociaux, culturels et individuels. Il peut s'agir, par exemple, de la nature de l'infraction, des valeurs personnelles de l'évaluateur, de ses expériences antérieures en matière de contrôle et de sanction, ainsi que du contexte juridique et sociétal plus large (Corbett, 2012 ; Tyler, 2006). Les perceptions sont en outre influencées par le caractère « approprié », « équitable » et « applicable » d'une sanction au sein du système dans lequel évolue la personne concernée (Bautista et al., 2015 ; Leiser & Schatzberg, 2008).

Dans leur étude, Markšaitytė et al. (2024) constatent que les contrevenants perçoivent une sanction comme efficace lorsqu'elle leur est personnellement imposée, mais jugent cette même sanction moins efficace lorsqu'elle est infligée à un autre conducteur. Ce constat met en évidence la dimension fortement subjective des jugements d'efficacité. Par ailleurs, les recherches montrent que les perceptions sont également influencées par la nature de la sanction : les mesures à visée éducative et réparatrice sont plus souvent considérées comme durables et efficaces que les sanctions purement répressives (Alonso et al., 2017 ; Serrano-Fernández et al., 2020).

Une autre dimension centrale de la perception de l'efficacité est la légitimité. La légitimité renvoie ici au fait que les citoyens perçoivent les sanctions et l'action des autorités comme légales, équitables et appropriées, ce qui les amène à reconnaître ces règles comme légitimes et faisant autorité. Selon Tyler (2006), la perception de justice et de légitimité des sanctions accroît la volonté de respecter les règles, indépendamment du risque de sanction. Möller et al. (2022) appliquent ces enseignements au domaine de la sécurité routière et soutiennent qu'une application des règles perçue comme légitime favorise un changement de comportement durable. À l'inverse, lorsque les sanctions sont perçues comme arbitraires ou injustes, cela nuit non seulement au respect des règles, mais peut également susciter une résistance active à l'égard de la réglementation (Tyler, 2009).

Cette manière d'appréhender l'efficacité des sanctions s'inscrit dans le concept de Tyler connu sous le nom de *procedural justice*, ou justice procédurale (Lind & Tyler, 1988 ; Tyler, 1990). Cette approche postule que ce n'est pas uniquement le résultat d'une décision qui importe, mais aussi – et surtout – la manière dont cette décision est prise. Les citoyens perçoivent les sanctions comme plus efficaces et plus légitimes lorsqu'ils estiment que le processus décisionnel est équitable, neutre et respectueux. Cela implique que des éléments tels que la possibilité d'exprimer son point de vue (*voice*), l'impartialité de l'autorité (*neutrality*), le traitement respectueux (*respect*) et la confiance dans les intentions de l'autorité (*trust*) sont essentiels à l'acceptation des sanctions (Tyler, 2006).

Dans le cadre de l'application des règles de circulation, cela signifie par exemple qu'une mesure éducative expliquée de manière transparente et ressentie comme proportionnée sera plus facilement perçue comme légitime et efficace qu'une amende automatique dépourvue de toute explication. La manière dont la police interagit avec les citoyens lors de la constatation de l'infraction joue également un rôle crucial : une communication respectueuse, une explication claire de la décision et le sentiment d'avoir été entendu renforcent la perception d'équité et de légitimité (Verwee, 2012). Les recherches montrent par ailleurs que même des sanctions répressives peuvent être perçues comme légitimes lorsqu'elles sont imposées selon des principes de justice procédurale (Sunshine & Tyler, 2003). Cela souligne que l'efficacité n'est pas uniquement liée à la dissuasion ou à la prévention de la récidive, mais qu'elle découle également des perceptions d'équité qui entourent le processus de sanction.

Les théories classiques de la dissuasion (les *deterrence theories*) partent du principe qu'une probabilité de contrôle plus élevée et des sanctions plus sévères entraînent une diminution des infractions. Il existe aujourd'hui un large consensus dans la littérature selon lequel c'est surtout l'augmentation de la probabilité de contrôle qui constitue un moyen rentable d'améliorer le comportement routier et de réduire le nombre d'accidents (voir notamment Elvik, 2012 ; Silverans et al., 2018). Ce constat est également confirmé par l'étude européenne ESCAPE sur l'application des règles de circulation (Mäkinen et al., 2003), qui conclut que le principe de dissuasion fonctionne dans des contextes expérimentaux et que l'application des règles fondée sur une probabilité élevée de contrôle est rentable, tandis que le simple durcissement des sanctions ne produit pas d'effet démontrable sur les comportements de conduite imprudents. La probabilité perçue d'être contrôlé ou sanctionné apparaît ainsi plus déterminante pour le changement de comportement que la sévérité de la sanction en tant que telle. Dans le même temps, des méta-analyses montrent que l'effet dissuasif est souvent temporaire et dépend fortement du contexte, étant influencé par des facteurs tels que les normes sociales ou le cadre moral du contrevenant (Pratt et al., 2008). Une focalisation trop unilatérale sur la sanction peut en outre s'avérer contre-productive lorsque les sanctions sont perçues comme disproportionnées ou insuffisamment sensibles au contexte. À cet égard, la perspective de la justice procédurale constitue un complément utile : elle permet de comprendre pourquoi certaines sanctions sont perçues comme plus efficaces que d'autres, même lorsque les résultats objectifs sont comparables. Cette approche se concentre toutefois principalement sur le point de vue des citoyens et beaucoup moins sur celui des professionnels au sein de la chaîne judiciaire.

2.5.2 Perceptions professionnelles : une zone d'ombre

Les perceptions d'efficacité des professionnels au sein de la chaîne judiciaire se construisent à l'intersection de l'expérience pratique, des retours d'information et des dynamiques politiques. Ce sont précisément ces éléments qui ressortent de manière récurrente dans la littérature consacrée à la prise de décision professionnelle (Leiser & Schatzberg, 2008 ; Lipsky, 1980 ; Miller & Rose, 2008). Ces jugements d'efficacité ne sont pas figés, mais peuvent au contraire évoluer sous l'influence de conditions de travail changeantes, de priorités politiques fluctuantes et de l'expérience individuelle.

Un premier élément structurel mis en évidence dans la littérature est l'absence de mécanismes formels de retours. Les professionnels de la justice, parmi lesquels les juges de police et les assistants de justice, ne reçoivent généralement pas d'informations systématiques sur les effets à long terme de leurs décisions (comme l'ont mis en évidence Delannoy et al., 2022 ; Delannoy & De Greef, 2024). Les décisions relatives à la fixation des peines sont souvent prises sans que l'on sache si la sanction imposée conduit effectivement à un changement de comportement, tel qu'une diminution de la récidive. Cette zone d'ombre dans la pratique de la détermination des peines avait déjà été relevée dès 1980 par Lipsky (Lipsky, 1980). Les professionnels sont dès lors contraints de s'appuyer sur leurs propres observations, sur des signaux informels ou sur des cas spécifiques pour évaluer l'efficacité des sanctions. En pratique, cela signifie qu'ils disposent souvent d'un aperçu limité des effets réels de leurs décisions.

Des études de terrain récentes confirment que ce mécanisme demeure d'actualité. Ainsi, des recherches sur les peines de travail montrent que les juges de police et les magistrats du parquet éprouvent des difficultés à apprécier l'efficacité de cette forme de sanction, précisément en raison du manque de retour d'informations sur son exécution et ses résultats (Delannoy et al., 2022; Delannoy & De Greef, 2024). Bien que ces constats portent spécifiquement sur les peines de travail, ils illustrent plus largement comment l'absence de feedback structurel influence la perception de l'efficacité dans les contextes judiciaires. Les jugements se fondent alors nécessairement sur l'expérience personnelle ou sur des représentations, plutôt que sur des évaluations empiriquement étayées. Il en résulte un risque que les appréciations de l'efficacité divergent de ce qui peut être établi sur la base de données empiriques.

Les études montrent par ailleurs que les décisions des professionnels sont fortement dépendantes du contexte. Leiser et Schatzberg (2008) décrivent comment les acteurs du système pénal développent des heuristiques, c'est-à-dire des règles empiriques ou des stratégies décisionnelles simplifiées, afin de rendre gérables des décisions complexes, en particulier lorsque l'information est incomplète ou incertaine. Cela conduit à des pratiques décisionnelles qui ne sont pas toujours en phase avec les enseignements fondés sur les données probantes, mais reposent plutôt sur des logiques routinières ou des référentiels personnels.

Les évolutions des politiques publiques jouent également un rôle. Selon Miller et Rose (2008), la manière dont les objectifs sont formulés au niveau politique – qu'il s'agisse de mettre l'accent sur la répression, la réparation ou l'efficacité – influence la façon dont les professionnels évaluent et appliquent les sanctions. Lorsque des

réformes sont introduites sans fondement clair ou sans implication des acteurs de terrain, elles peuvent être perçues comme impraticables ou inefficaces, indépendamment de leur impact objectif. Ce phénomène a également été mis en évidence dans l'étude de Delannoy et De Greef (2024), où les juges de police interrogés indiquaient que les peines de travail étaient, dans certains cas, perçues comme « trop clémentes » ou « peu efficaces », malgré leur promotion politique en tant qu'alternative pertinente.

Il est en outre frappant de constater que la recherche scientifique sur l'efficacité perçue se concentre principalement sur les contrevenants, tandis que les connaissances systématiques relatives aux perceptions des acteurs judiciaires dans le domaine du droit de la circulation restent rares. Bien qu'il existe une littérature sur la prise de décision et la légitimité au sein du système pénal (Leiser & Schatzberg, 2008 ; Tyler, 2006), la question spécifique de savoir comment les professionnels évaluent l'efficacité des sanctions demeure largement sous-étudiée. Cette lacune est d'autant plus pertinente que ces acteurs jouent un rôle central dans l'application et la normalisation des sanctions. Une compréhension systématique de leurs perspectives est essentielle pour appréhender la manière dont les décisions relatives aux sanctions routières sont prises, quels facteurs orientent l'évaluation de leur efficacité et dans quelle mesure ces pratiques s'alignent sur les connaissances empiriques et les objectifs politiques. Par leurs interprétations quotidiennes, les juges de police et les assistants de justice déterminent en effet dans une large mesure quelles sanctions sont appliquées et comment elles sont mises en œuvre, de sorte que leurs perceptions exercent une influence directe sur la pratique de la sanction.

Les évaluations de l'efficacité qui se limitent à la question « est-ce que cela fonctionne ? » risquent de passer à côté de la complexité des applications pratiques. Snaphaan et al. (2021) soutiennent qu'il est au moins aussi important de comprendre *pour qui* une mesure fonctionne, *dans quelles circonstances* et *pourquoi*. Leur analyse des réseaux d'information de quartier illustre que les perceptions, les motivations et les facteurs contextuels sont essentiels pour expliquer la manière dont les interventions prennent sens dans la pratique. Snaphaan et al. (2021) relie explicitement cette approche au concept de *realistic evaluation* développé par Pawson et Tilley (1997), dans lequel ce ne sont pas les mesures en tant que telles qui occupent une place centrale, mais l'interaction entre le contexte, les mécanismes et les résultats. Dans ce cadre de pensée, l'efficacité n'est pas une caractéristique intrinsèque d'une intervention, mais un résultat variable, dépendant des conditions dans lesquelles elle est mise en œuvre. Ainsi, une même mesure peut produire un fort effet d'apprentissage dans une situation donnée, tandis qu'elle génère peu d'impact dans un autre contexte.

Cette logique s'applique également au domaine des sanctions routières. Les acteurs judiciaires, tels que les juges de police, les magistrats du parquet et les assistants de justice, ne se fondent pas uniquement sur des résultats objectifs, mais aussi sur leur expérience pratique, sur des évaluations de la faisabilité et sur le ressenti quant au caractère proportionné ou pertinent d'une mesure. Dans cette perspective, la perception ne constitue pas un bruit parasite, mais un élément constitutif de l'efficacité. À l'instar de la prévention de proximité, les sanctions peuvent être perçues comme plus ou moins efficaces selon la manière dont elles s'inscrivent dans la pratique de terrain et selon le sens qu'elles prennent au sein des routines professionnelles (comme cela a également été mis en évidence pour les procureurs et les juges de police par Delannoy, Silverans & Nieuwkamp, 2022 ; Delannoy, Verwee & Nieuwkamp, 2022).

Pour la recherche sur l'efficacité perçue, cela implique que non seulement les jugements eux-mêmes sont pertinents, mais aussi le contexte dans lequel ces jugements se forment. Les évaluations qui ne tiennent pas compte de ces mécanismes et de ces conditions demeurent, pour cette raison, incomplètes.

2.5.3 Auto-efficacité et légitimité professionnelle

Au-delà du contexte ou des orientations politiques, la manière dont les professionnels de la justice évaluent l'efficacité des sanctions routières dépend également de leur conviction personnelle d'être eux-mêmes capables de faire une différence – leur *self-efficacy* ou auto-efficacité. Ce concept, développé par Bandura (1977, 1997), renvoie à la confiance d'un individu dans sa propre capacité à agir de manière intentionnelle et efficace. Dans des environnements professionnels complexes, où les décisions doivent être prises sous pression temporelle et sur la base d'informations limitées, l'auto-efficacité influence non seulement la motivation, mais aussi la manière dont l'efficacité d'une intervention est perçue. La recherche montre que les professionnels qui se perçoivent comme compétents et influents sont davantage enclins à considérer les mesures comme pertinentes, proportionnées et applicables (Tims et al., 2014). À l'inverse, un manque de confiance dans sa propre marge de manœuvre peut conduire au doute ou à une moindre confiance dans les sanctions prononcées. Ce phénomène est d'autant plus marqué dans les contextes judiciaires où les mécanismes de feedback structurel font souvent défaut (Lipsky, 1980).

Les décisions des juges ne sont toutefois pas uniquement influencées par leurs convictions personnelles, mais aussi par le cadre institutionnel et sociétal dans lequel ils exercent leurs fonctions. Les attentes du public et les perceptions sociales peuvent, directement ou indirectement, influencer la manière dont les juges conçoivent leur rôle. Comme le souligne Baum (2006), l'influence du grand public sur les juges nommés est généralement limitée et dépendante du contexte. N'ayant pas à se soumettre à des élections et poursuivant rarement des ambitions de carrière directes, leur attention à l'opinion publique relève principalement de considérations instrumentales : le maintien de la légitimité institutionnelle de la juridiction. Les juges peuvent ainsi éviter des décisions perçues comme extrêmement impopulaires ou procéduralement inappropriées, même si la recherche empirique montre que le soutien du public aux tribunaux est généralement élevé et stable. Baum (2006) met également en évidence une motivation plus personnelle : certains juges accordent de l'importance à l'approbation publique (*personal approval*), ce qui constitue un moteur davantage individuel que politique.

Dans une étude récente, Hamm et al. (2024) ont examiné les facteurs psychologiques associés aux performances des juges et des magistrats. Leur travail déplace l'attention des seules conditions organisationnelles et politiques vers les convictions individuelles. Ils distinguent trois construits centraux : (1) l'auto-efficacité, définie comme la confiance dans sa propre capacité à accomplir avec succès les tâches requises ; (2) l'impact sociétal perçu, soit la perception que le travail produit des effets positifs pour autrui ; et (3) l'auto-légitimité, entendue comme la conviction que sa propre autorité est moralement justifiée. Ces trois éléments forment ensemble un cadre analytique permettant de mieux comprendre comment les professionnels de la justice maintiennent leur motivation et leur fonctionnement, en particulier dans des contextes où les retours externes sont limités.

Hamm et al. (2024) montrent que l'auto-efficacité joue un rôle central en tant que ressource interne ou « ancrage psychologique » chez les juges et les magistrats. L'impact sociétal et l'auto-légitimité apparaissent surtout comme importants de manière indirecte, dans la mesure où ils renforcent le sentiment d'auto-efficacité. Les professionnels qui se sentent compétents et qui sont soutenus par l'idée que leur travail est socialement pertinent et légitime se montrent plus motivés et plus résilients, précisément parce que ces perceptions renforcent leur sentiment d'auto-efficacité. Cela vaut tout particulièrement dans des environnements où le feedback est rare, comme dans le champ judiciaire, où les professionnels ont rarement une vision claire de l'impact à long terme de leurs décisions (Delannoy & De Greef, 2024 ; Lipsky, 1980).

Ces constats ont des implications directes pour le concept d'efficacité perçue : ce qu'un juge ou un assistant de justice considère comme « efficace » est étroitement lié à son sentiment d'auto-efficacité, lui-même nourri par l'impact sociétal perçu et par la légitimité ressentie. Lorsqu'une sanction permet à ces professionnels d'accomplir un « travail de qualité », c'est-à-dire de prendre des décisions qu'ils jugent porteuses de sens, proportionnées et socialement pertinentes, l'évaluation subjective de l'efficacité de cette sanction s'en trouve renforcée.

Cette dimension psychologique reste jusqu'à présent largement sous-exposée dans la recherche sur l'efficacité, laquelle se concentre souvent sur les théories de la dissuasion ou sur les taux de récidive. Les apports de Hamm et al. (2024) contribuent à combler cette lacune et soulignent l'importance du sentiment de compétence et de l'ancrage moral dans la manière dont les professionnels de la justice évaluent les sanctions. Ils plaident en outre en faveur du recours à des méthodes qualitatives capables de mettre au jour ces convictions et motivations sous-jacentes.

Dans la partie empirique de ce rapport, nous analyserons dès lors plus en détail la manière dont les juges de police et les assistants de justice perçoivent l'efficacité des sanctions prononcées dans le cadre des infractions routières. Nous examinerons également la façon dont ils vivent leur propre rôle au sein d'un système de sanctions qui oscille entre attentes punitives, évolutions des politiques publiques et jugement moral.

3 Volet empirique

3.1 Méthodologie

Afin de répondre à la question de recherche, une approche qualitative a été retenue. Au total, 18 entretiens approfondis semi-structurés ont été menés : 13 avec des juges de police et 5 avec des assistants de justice. Cette approche a permis d'explorer à la fois les points de vue des acteurs qui prononcent les sanctions et ceux des professionnels chargés d'en assurer le suivi et la mise en œuvre.

Pour la sélection des juges de police, il a été recouru à un échantillonnage à variation maximale, une stratégie raisonnée fondée sur une liste exhaustive des juges de police belges. Les répondants ont été sélectionnés de manière aléatoire, avec une stratification par province et par arrondissement, afin de garantir une large diversité d'expériences. L'échantillon comprend ainsi des juges de police issus de toutes les provinces flamandes, de Bruxelles et des provinces wallonnes de Liège, du Luxembourg et du Hainaut, provenant tant d'arrondissements urbains que ruraux et de juridictions de police variées.

Les assistants de justice ont été recrutés par échantillonnage en boule de neige (*snowball sampling*), mais n'ont pu être joints qu'en Flandre. Malgré des tentatives répétées, aucune réponse n'a été obtenue à Bruxelles ni en Wallonie. L'échantillon des assistants de justice reflète donc exclusivement des pratiques flamandes.

Lorsque le texte fait référence à « l'ensemble des juges de police » ou à « l'ensemble des assistants de justice », il s'agit uniquement des répondants ayant participé à cette étude, et non de l'ensemble de la population belge concernée. Les résultats ne peuvent dès lors pas être considérés comme représentatifs, mais offrent une première indication de la manière dont les acteurs interrogés perçoivent l'efficacité et la mise en œuvre des sanctions routières.

3.1.1 Collecte des données

Tous les entretiens se sont déroulés dans un cadre ouvert et sécurisant, permettant aux répondants de s'exprimer librement sur leurs expériences, réflexions et arbitrages. Avant chaque entretien, un consentement éclairé a été obtenu : les participants ont été informés des objectifs de l'étude, des questions de recherche, de la répartition des rôles au sein de l'équipe de recherche et du traitement des données. Une autorisation explicite a été demandée pour l'enregistrement audio, assortie de garanties en matière d'anonymat et de confidentialité.

Chaque entretien a été mené par deux chercheurs : un interviewer et un preneur de notes. Cette méthode a favorisé à la fois la qualité des échanges et la précision des observations. À l'issue de chaque entretien, les éléments saillants, les émotions observées et les premières interprétations ont été discutés et consignés. Les entretiens ont été enregistrés et traités sous forme de synthèses structurées (fiches), dans lesquelles les questions principales et les réponses clés ont été systématiquement organisées. Ces fiches ont constitué la base de l'analyse ultérieure.

3.1.2 Méthode d'analyse

L'analyse qualitative a été réalisée au moyen d'une analyse thématique. Dans une première phase, des codes inductifs ont été élaborés à partir des données issues des entretiens, sans catégories prédéfinies. Lors des phases suivantes, ces codes ont été regroupés en thèmes plus larges, puis affinés de manière itérative par des processus de recodage, de restructuration et de comparaison. L'analyse et la collecte des données se sont déroulées en grande partie en parallèle, ce qui a permis d'intégrer les nouveaux éclairages apparus lors des entretiens dans les conversations suivantes. Cette approche cyclique a renforcé à la fois la profondeur analytique et l'ancrage pratique de l'étude.

Grâce au dispositif fondé sur la variation maximale, une diversité de points de vue a pu être prise en compte : des juges de police issus d'arrondissements ruraux et urbains, des répondants néerlandophones et francophones, ainsi que des juges de police débutants comme très expérimentés. Le recrutement a été interrompu lorsque la saturation empirique a été atteinte : lors des derniers entretiens, très peu de nouveaux thèmes sont apparus.

3.1.3 Portée, limites et valeur de l'étude

L'objectif de cette recherche n'est pas de mesurer l'efficacité des sanctions routières, mais de comprendre la manière dont ces sanctions sont vécues par les acteurs qui les façonnent. Les résultats ne sont pas généralisables à l'ensemble des juges de police ou des assistants de justice en Belgique, mais offrent une image riche et détaillée de ce qui est perçu, dans la pratique, comme efficace, pertinent ou problématique.

La valeur ajoutée de ce rapport réside dans la mise en lumière de thèmes récurrents et de perceptions peu explorées, qui reçoivent encore peu d'attention tant dans le débat scientifique que dans le discours politique. L'étude fournit ainsi de nouveaux points d'ancrage pour des recherches futures portant sur la relation entre le vécu des acteurs de la chaîne judiciaire et l'efficacité perçue ou supposée des sanctions routières.

L'analyse thématique est présentée dans les chapitres suivants. Les résultats sont d'abord discutés par catégorie de sanctions : (1) les sanctions classiques à caractère punitif, (2) les sanctions réparatrices et éducatives et (3) les mesures de gestion du risque et d'aptitude. Quatre thèmes transversaux sont ensuite abordés. Enfin, un aperçu des recommandations formulées par les répondants et des conclusions générales clôt le rapport.

3.2 Résultats

3.2.1 Sanctions classiques à caractère punitif

Les sanctions classiques comprennent l'amende, l'interdiction de conduire et la peine d'emprisonnement. Il s'agit des sanctions punitives plus traditionnelles figurant dans l'arsenal du juge de police. Ces sanctions visent avant tout la rétribution et la dissuasion.

3.2.1.1 L'amende

Il n'est pas question ici des perceptions immédiates, qui peuvent être proposées par la police à l'auteur immédiatement après la commission de certains faits, mais bien des amendes classiques, infligées par le juge à l'auteur de l'infraction.

L'amende est de loin la sanction la plus fréquemment prononcée par les juges de police et est généralement considérée comme un « instrument de base » du droit de la circulation, au même titre que l'interdiction de conduire. Elle est simple à mettre en œuvre, efficacement organisée et peut, en principe, être exécutée rapidement. Son impact financier est en outre immédiatement perceptible, ce qui constitue, selon de nombreux répondants, une condition essentielle pour que la sanction soit perçue comme « tangible » et donc dissuasive. « Le but d'une peine est qu'elle soit embêtante, qu'elle fasse comprendre à la personne qu'elle a commis une faute et qu'elle dissuade de recommencer », explique un juge de police.

L'efficacité de l'amende est toutefois remise en question sur plusieurs plans. Plusieurs répondants soulignent que l'amende perd son potentiel correctif auprès de certains publics cibles. L'un de ces publics est celui des jeunes. Ainsi, des juges de police indiquent que, chez les jeunes, ce sont souvent les parents qui paient l'amende, de sorte que le signal adressé à l'auteur lui-même se perd largement : « Le jeune n'en tire aucune leçon », a ainsi remarqué un juge de police. Un autre groupe concerné est celui des personnes socialement et financièrement vulnérables. Pour ces publics fragilisés, l'amende risque même d'avoir un effet inverse : elle ne modifie pas leur comportement, mais les enfonce davantage dans une problématique structurelle de surendettement, qui peut précisément constituer un facteur déclencheur de comportements infractionnels en matière de circulation (par exemple : conduire sans assurance). « On ne peut pas tondre un caillou », ont répété plusieurs juges. Selon plusieurs juges de police, loin de provoquer un changement de comportement, l'amende conduit, pour ces groupes, à une aggravation de leur situation sociale ou à une forme de fait d'impunité. Ainsi, un juge de police déclarait : « Ça fait mal au portefeuille, donc forcément ça a une incidence. Les gens organisent leur quotidien autour de ce qu'ils peuvent se permettre. Mais condamner un jeune à une amende que ses parents vont payer ? Ça n'a pas de sens. Pareil pour quelqu'un qui n'a quasiment pas de revenus. »

Le montant des amendes constitue à cet égard un problème supplémentaire important. Plusieurs répondants, tant juges de police qu'assistants de justice, soulignent le risque qu'une amende trop élevée produise un effet contre-productif. En raison des décimes additionnels et des frais de justice, une amende de base relativement limitée peut rapidement atteindre plusieurs centaines d'euros, ce qui suscite souvent incompréhension et

résistance chez les prévenus ainsi que dans l'opinion publique. Cela alimente l'idée que l'amende est « injuste » ou « disproportionnée » et porte, selon les juges de police interrogés, atteinte à la légitimité de la sanction.

Plusieurs juges de police indiquent éprouver des difficultés à adapter le montant de l'amende à la capacité financière du prévenu. Les informations relatives aux revenus, à l'endettement ou aux charges familiales sont souvent inexistantes ou incomplètes. Les juges affirment vouloir tenir compte de la situation financière des prévenus, mais ne pas disposer de données suffisantes pour le faire de manière étayée. Comme l'exprimait l'un d'eux : « On ne peut pas punir les gens parce qu'ils sont riches, mais on punit bien plus durement ceux qui sont pauvres. » Il en résulte un risque de sanction inégale, les prévenus les plus précarisés étant touchés de manière disproportionnée.

Enfin, une grande frustration ressort chez de nombreux répondants quant au recouvrement des amendes. Les juges de police indiquent ne pas avoir de visibilité sur le paiement effectif des amendes prononcées et expriment leur mécontentement face au taux de recouvrement qu'ils estiment faible. « On aura beau insister, certains ne paieront jamais », selon un juge. Chez les multirécidivistes en particulier, cela engendre un sentiment d'impuissance chez les juges de police. De surcroît, cela mine selon eux le caractère punitif de la sanction : « Notre pays affiche un très faible taux de recouvrement effectif des amendes routières. J'ai peur que nous soyons arrivés à une situation où des multirécidivistes ne paient pas un euro des amendes infligées, alors qu'au tribunal on a l'impression d'avoir été très sévère. »

L'absence de suivi automatisé et de transparence quant à l'exécution effective des amendes fait que, selon les juges interrogés, ceux-ci « tâtonnent dans le noir ». L'exécution relève formellement de la compétence du parquet, mais les informations ne sont pas systématiquement répercutées vers les juges de police. Il en résulte une véritable « boîte noire » structurelle qui porte atteinte à l'autorité du pouvoir judiciaire. Les assistants de justice relèvent eux aussi que les amendes sont souvent ignorées ou payées tardivement, et estiment que celles-ci donnent rarement lieu à un véritable changement de comportement. Selon leur perception, les contrevenants considèrent surtout l'amende comme une charge supplémentaire, et non comme un moment d'apprentissage ayant des effets durables sur leur comportement.

La crédibilité sociétale de l'amende en tant qu'instrument pénal s'en trouve dès lors fragilisée. Dans l'opinion publique, les amendes sont souvent perçues comme des sanctions « rachetables », en particulier lorsqu'il est supposé qu'elles ne sont pas toujours effectivement recouvrées. Par ailleurs, il existe fréquemment, chez les personnes condamnées, une certaine confusion quant au montant réel des amendes, en raison d'une communication insuffisante sur la différence entre le montant de base et le montant effectivement dû (majoré des décimes additionnels et des frais), domaine dans lequel l'avocat a un rôle à jouer. Plusieurs juges de police plaident dès lors pour une meilleure communication de la part de la justice et pour une politique de recouvrement plus transparente, afin de renforcer l'adhésion à cette sanction : « L'opinion publique ne comprend pas l'exécution des peines. On pense qu'une amende de dix euros ne représente rien, sans se rendre compte qu'on arrive souvent à plusieurs centaines d'euros. »

Les avis des répondants divergent quant à la combinaison avec d'autres sanctions. L'amende est fréquemment associée à une interdiction de conduire ou, plus rarement, remplacée par une peine de travail, à condition que l'intéressé soit motivé. Les amendes assorties d'un sursis total sont en revanche peu utilisées. Plusieurs juges interrogés se montrent critiques à cet égard : selon eux, cela affaiblit le message de la sanction, en particulier pour des infractions dont la norme est largement connue, comme la conduite sous l'influence de l'alcool. « L'éthylotest existe depuis 60 ans, les campagnes BOB depuis 30 ans ; les gens savent quand même très bien qu'on ne peut pas boire et conduire », explique un juge de police.

Il existe néanmoins aussi des juges qui indiquent que, dans certains cas spécifiques, l'amende peut bel et bien être pertinente et efficace. « Toucher les gens au portefeuille, c'est la seule chose qui fonctionne », affirme l'un d'eux. Selon cette vision, l'amende constitue une sanction rapide et mesurable, à l'impact clair, pour autant que l'intéressé paie effectivement et comprenne la portée de la sanction.

En résumé, l'amende est reconnue par les juges de police et les assistants de justice comme un instrument de base du droit de la circulation, mais également comme une mesure présentant d'importantes limites. Selon eux, son efficacité dépend fortement du public visé, du contexte financier, du recouvrement effectif et de l'adhésion sociale. Sans efforts supplémentaires en matière de suivi, de différenciation et de communication, la légitimité et l'impact comportemental de l'amende risquent, d'après les répondants, d'être encore davantage mis sous pression. Les entretiens montrent par ailleurs que les perceptions à l'égard de l'amende ne sont pas uniformes : alors que certains juges de police et assistants de justice la considèrent comme un signal nécessaire et efficace, d'autres s'interrogent surtout sur sa valeur correctrice et sur son exécution effective.

3.2.1.2 Interdiction de conduire

Outre l'amende, l'interdiction de conduire constitue également l'une des sanctions les plus fréquemment prononcées, conformément aux dispositions de la loi relative à la circulation routière. L'interdiction de conduire est considérée par la quasi-totalité des répondants comme l'une des mesures les plus efficaces de l'arsenal répressif actuel : « La déchéance fait plus réfléchir que l'amende. » Contrairement aux amendes, l'interdiction de conduire est, en principe, immédiatement perceptible dans la vie quotidienne, selon les juges de police interrogés. La restriction directe de la liberté de mouvement, l'impact sur le travail et la vie familiale, ainsi que la stigmatisation qui l'accompagne, font que les contrevenants cherchent, selon ces juges, à éviter cette sanction autant que possible.

Les juges de police décrivent dès lors l'interdiction de conduire comme une mesure dotée d'un effet dissuasif clair. Ils constatent à l'audience que les prévenus mettent souvent tout en œuvre pour contourner l'interdiction de conduire ou pour en être dispensés. L'efficacité est étroitement liée aux conséquences pratiques : les personnes doivent remettre physiquement leur permis de conduire, ne peuvent plus se rendre elles-mêmes au travail et sont contraintes d'informer leur entourage de la situation. « C'est visible, ça fait mal, et cela montre clairement qu'une limite a été franchie », indique un juge interrogé. De ce fait, l'interdiction de conduire ne fonctionne pas uniquement comme une sanction, mais aussi comme un signal adressé à l'environnement social, ce qui renforce le potentiel de prise de conscience de cette mesure. Les conséquences secondaires, telles que la dépendance à l'égard d'autrui pour les déplacements, ne sont pas perçues par de nombreux juges de police comme de simples effets collatéraux, mais comme une composante essentielle de la peine. De cette manière, la dépendance ne constitue pas seulement un désagrément, mais un mécanisme susceptible de stimuler la réflexion et le changement de comportement, selon les juges interrogés.

Parallèlement, certains juges de police mettent en garde contre le risque de disproportionnalité. Lorsqu'ils prononcent une interdiction de conduire, ils tiennent, dans la mesure du possible, compte de la situation professionnelle : un boulanger ou un chauffeur routier qui ne peut plus exercer son métier subit un impact plus lourd qu'une personne qui peut se rendre au bureau à vélo. Plusieurs juges de police interrogés indiquent prendre en considération le contexte professionnel du contrevenant, par exemple en prononçant une interdiction de conduire limitée aux week-ends ou en prévoyant une date d'entrée en vigueur différée lorsqu'ils estiment que la sanction pourrait entraîner une exclusion professionnelle. Une interdiction de conduire trop longue ou trop lourde peut conduire à l'isolement social, voire à l'exclusion du marché du travail, ce qui doit, selon plusieurs juges interrogés, être évité autant que possible. D'autres juges soulignent toutefois que les personnes fortement dépendantes de leur permis de conduire portent précisément une responsabilité accrue au volant. L'un d'eux l'exprimait ainsi : « Quand on est boucher, on fait aussi particulièrement attention à ses couteaux. Quelqu'un qui dépend entièrement de son permis pour son travail devrait, lui aussi, être d'autant plus vigilant. » Ces perspectives divergentes montrent qu'il n'existe pas d'uniformité de vues parmi les juges de police : certains mettent l'accent sur la proportionnalité et l'évitement de l'exclusion, tandis que d'autres insistent sur la responsabilité particulière des conducteurs professionnels. Ce débat reflète ainsi la tension plus large entre proportionnalité et responsabilité qui caractérise l'imposition des interdictions de conduire.

Une frustration récurrente chez les juges de police concerne le manque de suivi et de contrôle. Bien que l'interdiction de conduire soit formellement prononcée, il existe également, pour cette sanction, peu de visibilité quant à son respect effectif. Selon les répondants, les contrevenants qui enfreignent une interdiction de conduire sont insuffisamment contrôlés et il n'existe pratiquement pas de contrôle automatisé. Cela rend la sanction vulnérable, selon les juges interrogés : une faible probabilité de contrôle réduit en effet l'efficacité. « Il faudrait beaucoup plus vérifier si les personnes sous le coup d'une interdiction de conduire ne prennent réellement pas le volant », a-t-on entendu à plusieurs reprises. Ce manque de surveillance est décrit par beaucoup comme une « zone d'ombre » qui porte atteinte à la crédibilité de la mesure.

La rapidité d'exécution semble en outre varier fortement d'un arrondissement à l'autre. Dans certaines régions, il s'écoule des mois après le jugement définitif avant que l'interdiction de conduire ne prenne effectivement cours, ce qui fait perdre l'impact immédiat de la sanction. Quelques juges soulignent toutefois que ce retard peut aussi avoir un effet psychologique favorable : il agit comme une « épée de Damoclès » au-dessus de la tête du contrevenant et l'incite, dans l'intervalle, à adopter un comportement plus conscient et plus prudent dans la circulation. Dans d'autres arrondissements, la signification du jugement et donc le dépôt du permis interviennent plus rapidement, une pratique que plusieurs juges de police interrogés considèrent comme particulièrement efficace.

Par ailleurs, l'inégalité contextuelle entre les régions ressort explicitement de plusieurs entretiens. Un juge de police, ayant exercé dans différents arrondissements, déclare : « J'ai été juge dans différentes régions, et je

peux dire que ce n'est pas du tout la même population ni les mêmes réalités. Dans certaines zones, il y a beaucoup d'agriculteurs, de travailleurs transfrontaliers, et surtout très peu de solutions de transport : pas de taxis, très peu de transports en commun. Même pour moi, je dois prendre la voiture, ce n'est pas possible autrement. Donc il faut vraiment être attentif à ça : même si on est un petit pays, les contextes sont très différents d'un endroit à l'autre. »

Enfin, il ressort que les juges de police diffèrent fortement dans leur manière d'appliquer l'interdiction de conduire. Certains recourent à des modalités telles qu'une déchéance limitée aux week-ends ou à des délais plus longs avec entrée en vigueur différée, afin de permettre à l'intéressé de s'organiser. D'autres se montrent au contraire plus réticents et estiment que ces sanctions « sur mesure » affaiblissent la force de l'interdiction de conduire. Ils soulignent l'importance de l'égalité de traitement : à fait identique doit correspondre sanction identique. Malgré ces divergences de vues, la majorité plaide pour une approche équilibrée : stricte lorsque nécessaire, mais attentive au contexte individuel, afin que la sanction conserve son effet sans devenir contre-productive.

Plus spécifiquement en matière d'usage du smartphone au volant, plusieurs juges indiquent avoir connu une évolution dans leur pratique. Si la sanction paraissait initialement lourde en cas de première infraction, un juge de police affirme : « Il y a eu tellement de campagnes, tout le monde est désormais conscient des dangers, aujourd'hui une interdiction de conduire se justifie. Mais je commence par huit jours, je ne donne pas une peine plus lourde que nécessaire. L'interdiction de conduire en soi constitue déjà un sérieux signal d'alarme. ».

En résumé, l'interdiction de conduire est considérée dans la pratique comme une sanction particulièrement efficace. Elle offre des possibilités d'adaptation, mais soulève également des questions relatives à l'égalité devant la loi, au contrôle, au suivi et à la proportionnalité. Lorsqu'elle est appliquée de manière adéquate, elle présente toutefois le potentiel de prévenir non seulement la récidive, mais aussi de susciter un changement de comportement plus large, précisément en raison de l'impact considérable qu'elle exerce sur la vie du contrevenant. Dans le même temps, de nombreux répondants soulignent que cette efficacité dépend largement de la probabilité de contrôle et de la possibilité d'un contrôle effectif du respect de la mesure.

3.2.1.3 Peine d'emprisonnement

La peine d'emprisonnement est considérée par l'ensemble des juges de police interrogés, dans le champ du droit de la circulation, comme un *ultimum remedium* : un ultime recours lorsque les autres mesures ont échoué. La quasi-totalité des juges de police indiquent que l'incarcération n'est appropriée que pour les récidivistes endurcis ou en cas de faits particulièrement graves nécessitant un signal sociétal clair. Pour les juges de police interrogés, la peine d'emprisonnement revêt dès lors avant tout une forte valeur symbolique : elle exprime la gravité du comportement et marque que certains dépassements de limites sont, dans le contexte de la circulation, totalement inacceptables.

Dans la pratique, cette fonction symbolique peine toutefois à se matérialiser. Plusieurs juges expriment leur frustration face au constat que les courtes peines d'emprisonnement sont rarement exécutées de manière effective. Cela engendre un sentiment d'impuissance et d'inutilité : « On peut donner six mois à quelqu'un, mais s'il ne fait pas un seul jour effectif, qu'est-ce qu'on a réellement prononcé ? », lance un juge de police de manière incisive. Cette situation rend les juges réticents à prononcer des peines de prison, sauf lorsqu'ils sont certains que le ministère public requerra une arrestation immédiate, ce qui, dans la pratique, se produit rarement. « Les peines de prison inférieures à trois ans ne sont pratiquement jamais exécutées. Si je veux être sûr de l'exécution, il faut une arrestation immédiate, mais même dans ce cas, le parquet ne la requiert pas toujours », explique un juge de police.

Bien que les juges de police interrogés considèrent la peine d'emprisonnement comme une option de tout dernier ressort, celle-ci est néanmoins jugée nécessaire dans certains cas, en particulier pour des récidivistes persistants et dans des dossiers impliquant des victimes. Pour les victimes et leurs proches, il est en effet important, selon les juges, que le jugement reflète et reconnaisse la gravité du préjudice subi. Dans ce type de contexte, la peine d'emprisonnement peut fonctionner comme une forme de rétribution ou comme une affirmation de la norme sociétale. Dans le même temps, les juges soulignent que l'indignation publique ne peut conduire à une sanction disproportionnée. Les infractions routières, aussi lourdes que puissent être leurs conséquences, résultent rarement d'une intention criminelle. « Presque personne ne prend le volant dans l'intention de tuer quelqu'un », rappelle un juge de police. Cela rend l'équilibre entre gravité et intention particulièrement délicat : la peine doit être appropriée, sans criminaliser inutilement l'auteur.

Une autre objection fréquemment formulée est que la peine d'emprisonnement contribue peu à un changement de comportement. Plus encore, la détention est souvent perçue comme contre-productive, tant par les juges de police interrogés que par les assistants de justice. Pour les auteurs cumulant des vulnérabilités sociales, l'incarcération entraîne plutôt une désorganisation sociale accrue, la perte d'un emploi ou d'un réseau, et un risque de récidive renforcé. Un juge résume ainsi : « On sort les gens de la société, mais on ne résout rien. » Cette inquiétude revient de manière récurrente : la prison est vécue comme déstabilisante et contribue rarement à la réhabilitation. Au lieu de traiter les causes sous-jacentes, la situation s'aggrave souvent.

Il existe toutefois, parmi les juges de police interrogés, une petite minorité qui dit croire à l'utilité de courtes peines d'emprisonnement pour les « multirécidivistes incorrigibles ». Lorsque les interdictions de conduire sont systématiquement ignorées, que les amendes ne sont pas payées et que les sanctions alternatives échouent, il ne reste, selon ces juges, que l'incarcération comme signal clair. « Les gens, les pirates de la route, comme on les appelle. Et ça, franchement, on en a. Ce n'est pas une exception. Des gens qui conduisent sans permis, qui conduisent sans avoir réussi les examens, qui font un accident, qui ont bu de l'alcool... mais tout ça, ils le cumulent, hein. Et ils recommencent trois jours après. On a des citations qui font quatre pages comme ça de faits. Mais ces gens-là, j'en ai quelques-uns qui sont condamnés par défaut à la prison. Chaque fois, quand ils font opposition et que je les vois arriver à l'audience après une semaine ou deux d'incarcération, je peux vous dire qu'ils ont un profil bas. Ça a quand même percuté, quoi. Quand on passe deux semaines incarcéré, on réfléchit, quoi. » De tels cas sont le plus souvent décrits par les juges de police interrogés comme des personnes dépourvues de sens civique, réfractaires aux règles, insensibles à la menace d'une peine d'emprisonnement, et qui continuent à ignorer systématiquement toute norme et toute autorité. Un juge l'exprime ainsi : « Pour ce type de récidivistes endurcis, il n'y a finalement pas d'autre option. Non pas parce qu'on croit à l'efficacité de la détention, mais parce que l'impunité serait encore pire. »

Certains juges indiquent qu'ils ont, par le passé, requis une arrestation immédiate précisément pour renforcer le message : « Avant, je les faisais arrêter immédiatement. Arrêtés, présentés, puis peine de prison avec sursis. Surtout symboliquement, pour montrer : regardez, ici on ne plaisante pas. » La réalité demeure toutefois que la peine d'emprisonnement est peu exécutée, ce qui, selon les juges, porte atteinte à la crédibilité du système pénal. Un juge de police explique : « On a beau crier depuis notre estrade, mais si rien ne se passe au niveau de l'exécution, la sanction perd toute sa valeur. L'exécution des peines est une boîte noire. Nous n'avons aucune idée de savoir si quelqu'un purge réellement sa peine de prison. » Cet affaiblissement du pouvoir judiciaire est, selon les professionnels interrogés, encore renforcé par l'existence de circuits parallèles de traitement tels que les transactions pénales, les retraits immédiats du permis ou les libérations anticipées. De ce fait, ce qui figure dans le jugement semble avoir de moins en moins d'impact sur la réalité, selon plusieurs juges de police interrogés.

En résumé, la peine d'emprisonnement apparaît, en droit de la circulation, comme une mesure rarement appliquée, mais lourdement chargée sur le plan symbolique. Dans la perception des juges de police interrogés, cet instrument est vidé de sa substance par les défaillances de l'exécution des peines. En l'absence d'une politique cohérente garantissant l'exécution effective des peines d'emprisonnement et leur inscription comme ultime maillon d'un parcours de sanctions plus large, elle demeure essentiellement une menace sur papier. Pour un groupe restreint de personnes, l'incarcération reste nécessaire, mais aucun répondant ne plaide pour une extension de son usage. Plusieurs soulignent en outre que la peine de prison est surtout appliquée faute de mesures plus adéquates, plutôt que par conviction quant à sa valeur correctrice. Comme le formule un juge : « C'est un marteau, mais on veut l'utiliser le moins possible. »

3.2.2 Sanctions réparatrices et éducatives

Les sanctions à visée réparatrice et éducative comprennent notamment la peine de travail et les mesures à visée comportementale. La probation peut également y être rattachée, même si elle constitue, à strictement parler, une modalité de peine. Ces sanctions se distinguent en ce qu'elles sont moins axées sur la rétribution et la dissuasion que sur la stimulation d'un changement de comportement, le développement de la prise de conscience et la prévention de la récidive à plus long terme.

3.2.2.1 Peine de travail

La peine de travail est considérée par de nombreux juges de police comme une alternative pertinente à l'amende classique, particulièrement adaptée aux jeunes et aux personnes socialement vulnérables. Les juges de police en apprécient le caractère sensibilisant et l'approche réparatrice. Ils pointent toutefois diverses limites structurelles qui en minent l'efficacité dans la pratique.

Plusieurs juges de police signalent à nouveau des problèmes liés à l'exécution. Ainsi, l'exécution de la peine de travail fait souvent l'objet d'un suivi insuffisant. En tant que juge de police, ils disposent de peu d'informations sur le lieu, le moment et la manière dont cette peine est concrètement exécutée. « Le juge de police fixe uniquement le nombre d'heures, mais n'a ensuite aucune visibilité sur le contenu ou l'exécution concrète. C'est une zone d'ombre », explique un juge de police. Selon les juges interrogés, la peine de travail perd en crédibilité lorsqu'elle n'est pas exécutée intégralement, par exemple en raison d'un manque de motivation du justiciable ou d'une affectation à un poste inadapté. Certains juges de police ne prononcent dès lors une peine de travail que lorsque le prévenu en fait explicitement la demande et manifeste sa volonté de s'y engager. Comme l'exprime l'un d'eux : « Je ne prononce une peine de travail que si l'intéressé l'accepte pleinement. Sinon, ça ne sert à rien. On ne peut pas forcer quelqu'un à prendre conscience. » Cette approche repose sur la conviction qu'un changement de comportement par le biais d'une peine de travail n'est possible qu'en présence d'une motivation intrinsèque suffisante.

La peine de travail est également parfois utilisée de manière stratégique, par exemple comme mesure autonome de probation ou dans le cadre d'un mode de traitement alternatif, afin de préserver un casier judiciaire vierge. Cela est particulièrement pertinent pour les jeunes, chez qui l'importance d'un casier vierge pour les perspectives d'avenir est soulignée. Depuis l'abolition du travail forcé (loi du 17 avril 2002), une peine de travail ne peut être imposée qu'avec l'accord de l'intéressé, et les juges appliquent strictement cette exigence de consentement. « Ce n'est pas une sanction facile », précise un juge, « mais c'est justement le but : elle exige un engagement, et c'est normal. »

D'autres juges de police mettent en avant la plus-value sociale de la peine de travail, en particulier pour les personnes sans revenus ou pour les jeunes, afin d'éviter qu'une sanction soit « rachetée » financièrement par les parents. Selon eux, la peine de travail peut, dans ces cas, contribuer à la responsabilisation individuelle et à la réintégration sociale, surtout lorsque son contenu est en lien avec l'infraction commise ou avec des thématiques telles que la sécurité routière. « Si le travail est pertinent et, par exemple, lié à la sécurité routière, cela peut réellement faire la différence », affirme un juge de police. Dans la pratique, il s'avère toutefois difficile de trouver un nombre suffisant de postes de travail répondant à ces exigences de fond. Certains indiquent avoir cru autrefois au potentiel de la peine de travail, mais ne plus la prononcer aujourd'hui « parce que le système est grippé ». Un juge explique : « Au début de mon parcours comme juge, je prononçais énormément de peines de travail. Mais j'ai appris que le délai d'exécution dépasse aujourd'hui parfois deux ans. Entre la décision et la mise en œuvre, il s'écoule un temps tel que la sanction perd tout son sens. La vie des gens change. Ce qu'on peut accepter aujourd'hui n'est pas forcément faisable dans deux ans. Alors maintenant, je ne les prononce plus. »

Les assistants de justice interrogés confirment le rôle crucial de la motivation et pointent des obstacles pratiques susceptibles d'entraver une exécution réussie. Des agendas surchargés, des problématiques psychosociales, des horaires de travail irréguliers ou une mauvaise santé physique compliquent la recherche d'un poste de travail adapté pour leurs justiciables. Plusieurs assistants de justice interrogés indiquent que des peines de travail sont parfois imposées à des personnes médicalement inaptes au travail, ce qui soulève des questions quant à leur faisabilité. Ils soulignent en outre le caractère punitif de la peine de travail : « Pour certaines personnes, elle est utile, surtout pour celles qu'il faut activer. Mais pour celles qui travaillent déjà, par exemple avec des flexi-jobs, cela représente une perte d'un temps libre déjà rare. Dans ces cas-là, c'est surtout une lourde contrainte et donc très punitif, sans être nécessairement efficace. »

Selon les assistants de justice interrogés, il y a souvent trop peu de marge pour assurer une adéquation qualitative entre le profil du justiciable et le lieu de travail, notamment en raison de barrières linguistiques, de limitations physiques ou d'un lieu de résidence à l'étranger. Parallèlement, ils sont confrontés à un manque de postes de travail disponibles et à une pénurie de personnel au sein du service de dispatching chargé de coordonner les affectations. Certains assistants de justice souhaiteraient dès lors être impliqués plus en amont dans le processus décisionnel, afin de pouvoir contribuer à l'évaluation de ce qui est faisable et pertinent pour un profil donné.

Les juges de police soulignent également un manque de flexibilité dans l'attribution des postes de travail ou dans la détermination du nombre d'heures. « Plus on impose d'heures, plus la probabilité d'une exécution complète diminue », observe l'un d'eux. Un autre juge résume ainsi : « La peine de travail est en théorie une sanction idéale, mais aujourd'hui, les délais sont déraisonnables. Attendre un an ou plusieurs années avant l'exécution est ingérable. »

Un problème récurrent tient au fait que les peines de travail perdent leur impact sociétal lorsqu'elles ne sont pas, sur le fond, en adéquation avec les faits commis ou qu'elles sont à peine suivies. En l'absence d'un suivi

adéquat, d'un bon ajustement et d'un soutien structurel, la peine de travail risque de se réduire à un exercice administratif sans portée significative. Elle demeure néanmoins précieuse lorsqu'elle est correctement et rapidement exécutée. « Cela peut vraiment avoir du sens », affirme un juge de police, « surtout pour les personnes sans moyens ou pour les jeunes. Quand c'est bien fait, l'impact est bien plus grand que celui d'une amende. »

Si la peine de travail est largement appréciée en théorie, sa mise en œuvre pratique est aujourd'hui soumise à une forte pression. Sans amélioration structurelle du suivi, sans davantage de flexibilité dans les affectations et sans une meilleure adéquation entre la décision judiciaire et les capacités d'exécution, tant les juges de police que les assistants de justice interrogés craignent que cette sanction ne perde en légitimité et en efficacité.

3.2.2.2 Formation comportementale

La formation comportementale est considérée par les juges de police et les assistants de justice comme une forme de sanction alternative présentant un potentiel important, mais son évaluation varie fortement d'un répondant à l'autre. Pour une partie des juges de police interrogés, l'imposition d'une formation comportementale constitue un moyen pertinent d'accroître la prise de conscience, de susciter un changement de comportement et, partant, de prévenir la récidive. Elle est surtout perçue comme efficace chez les jeunes, les primo-délinquants ou les prévenus très motivés. Selon eux, les participants acquièrent de manière structurée une meilleure compréhension des conséquences de leur comportement et sont encouragés à l'autoréflexion. Un juge de police l'exprime ainsi : « Il y a quand même un profil de personnes que l'on envoie chez Vias, mais j'envoie énormément de gens chez Vias. Effectivement, les primo-délinquants et les gens à qui ça pourrait peut-être ouvrir les yeux. »

D'autres juges ayant eux-mêmes suivi une formation soulignent explicitement sa plus-value. Comme l'indique l'un d'eux : « Tout le monde devrait suivre un tel cours. » Ou encore : « J'ai eu l'occasion de suivre des formations, notamment en matière d'alcool, et je trouvais ça intéressant. Il faut conscientiser, parce que souvent, les gens ont une idée un peu trompeuse des dangers. »

Plusieurs répondants mettent en avant l'impact de la combinaison d'un retrait du permis et d'une formation comportementale. Le premier entraîne des conséquences concrètes et immédiatement perceptibles, tandis que la formation offre un espace de prise de conscience et de changement durable des comportements. Un juge résume : « La meilleure sanction, selon moi, c'est une combinaison entre la formation comportementale et le retrait du permis. Dans le cours, on les confronte aux conséquences de leur comportement au volant. » La plus-value est surtout attendue chez les participants ouverts au changement. Plusieurs juges de police insistent dès lors sur l'importance de la motivation du prévenu. « Je ne vais pas le proposer moi-même, mais si un contrevenant le suggère lui-même et montre de la motivation, je vais dans ce sens », explique l'un d'eux.

Parallèlement, certains juges de police interrogés expriment davantage de doutes quant à l'effet réel des formations comportementales et estiment que les normes de circulation sont en soi suffisamment connues. Dans ce cas, l'utilité d'une formation supplémentaire leur paraît limitée. Un juge de police le formule ainsi : « Une formation comportementale accordée dans le cadre d'une suspension probatoire, ce n'est pas la voie idéale pour assurer le respect du droit de la circulation. C'est une forme d'infantilisation du droit routier, initiée par notre législateur. »

Pour ce groupe, la formation manque du caractère punitif nécessaire. D'autres juges soulignent toutefois que la charge temporelle et l'organisation pratique d'une formation, surtout lorsqu'elle est combinée à une amende ou à un retrait du permis, peuvent bel et bien être vécues comme une sanction par le prévenu. Ces différences de perception se reflètent également dans le débat sur le coût de la formation. Certains juges plaident pour une offre gratuite afin d'abaisser le seuil d'accès et d'accroître l'efficacité. D'autres insistent au contraire sur l'importance d'une contribution financière, estimant qu'elle renforce l'implication et souligne le caractère sanctionnant. Comme l'exprime un juge : « Ça va plus vite, cela ne nécessite pas une Maison de justice, et je trouve que le fait que la personne paie pour la formation constitue une meilleure sanction. En termes d'efficacité, c'est préférable, car ils sont motivés, ils vont réfléchir, apprendre, et ainsi changer leur comportement pour éviter de récidiver. »

Les cinq assistants de justice interrogés se montrent unanimement positifs quant au recours à la formation comportementale. Selon eux, la formation offre aux participants la possibilité de réfléchir à leurs actes dans un cadre sécurisant, de dépasser certaines résistances et, parfois, d'être touchés de manière inattendue par le contenu du cours. Ils indiquent que la mesure est surtout efficace chez les jeunes et chez les personnes

sans passé pénal lourd. Un effet important, selon eux, réside dans l'élément de surprise : les participants débutent souvent avec de la résistance, mais quittent la session avec de nouvelles prises de conscience. D'après les assistants de justice, l'efficacité augmente lorsque la formation est en phase avec le vécu des participants, lorsqu'elle privilégie l'interaction, des exemples reconnaissables et un espace pour la réflexion personnelle. Le moment de l'intervention est ici crucial : plus la formation intervient rapidement après les faits, plus l'effet d'apprentissage est fort. Lorsque trop de temps s'écoule, la mesure perd de son impact.

Les assistants de justice signalent néanmoins également des obstacles structurels. La disponibilité limitée des formations, l'absence de modules dans d'autres langues, les problèmes de transport, les barrières linguistiques et les délais d'attente constituent des freins pratiques à une exécution efficace. Malgré ces difficultés, ils continuent de croire en la plus-value de cette sanction. Ils plaident pour une collaboration plus étroite avec les juges de police, en particulier avec ceux qui se montrent sceptiques à l'égard des sanctions alternatives : « Une collaboration plus étroite avec le donneur d'ordre, le juge de police, serait utile. Surtout pour les *non-believers*, on pourrait les convaincre de l'utilité des sanctions alternatives. Certains juges ont une vision en tunnel, avec des œillères, et n'y sont pas ouverts. » Ils expriment à cet égard le souhait de pouvoir partager avec les juges de police leurs expériences concernant les justiciables ayant suivi ce type de formations.

Les avis divergent également quant au « public cible » idéal de la formation comportementale. Certains répondants pointent spécifiquement les jeunes, chez qui l'impact peut encore être important. D'autres estiment au contraire que les jeunes ayant récemment obtenu leur permis de conduire tirent moins de bénéfices d'une formation supplémentaire. Comme l'indique un juge de police : « Une formation, en règle générale, je sais bien que c'est contraire à certains de mes collègues, mais pour un jeune, je dis non. Il vient de suivre toutes les formations : le théorique, le pratique, l'acceptation des risques, etc. Pour moi, il n'a pas besoin de rafraîchissement, il a déjà reçu toutes ces informations récemment pour obtenir son permis. »

Chez les personnes qui comparaissent régulièrement devant le juge de police (souvent qualifiées d'« habitués » par les juges) ou chez celles souffrant d'un problème d'alcool persistant, l'effet d'une formation comportementale est également jugé plus limité par les juges interrogés. Ces personnes bénéficieraient davantage, selon eux, d'un suivi individuel à plus long terme. À l'inverse, certains juges indiquent réagir positivement à des signes de rétablissement ou de motivation, y compris chez des récidivistes. Comme le formule un juge de police : « Quand quelqu'un a soudainement un trou dans sa carrière criminelle, c'est ce que l'on cherche. Ça, je le valorise. La formation arrive alors au bon moment. »

Enfin, les opinions divergent quant à la place de la formation comportementale dans la politique de sanctions au sens large. Pour certains, il s'agit d'une sanction à part entière, pour autant qu'elle soit correctement imposée. D'autres la considèrent plutôt comme un outil éducatif, voire comme une faveur accordée au prévenu. Plusieurs répondants soulignent que l'efficacité dépend fortement de la mise en œuvre : une formation de qualité, au bon moment et destinée au bon public, peut, selon beaucoup, avoir un impact réel. D'autres estiment que le soutien éducatif constitue une plus-value, mais qu'il est insuffisamment punitif pour être qualifié de sanction à part entière en matière d'infractions routières. Les répondants divergent donc fortement dans leur interprétation de la formation comportementale : pour certains, elle représente une sanction à part entière ; pour d'autres, un instrument éducatif ou préventif ; tandis qu'un troisième groupe la juge trop légère pour être considérée comme une sanction. Ces perceptions contrastées mettent en lumière la tension sous-jacente, dans le droit de la circulation, entre une approche punitive et une approche de sensibilisation.

Chez un nombre important de répondants, tant juges de police qu'assistants de justice, on observe néanmoins une confiance dans le potentiel de cette mesure, surtout lorsqu'elle est appliquée de manière rapide, correcte et ciblée. Son efficacité dépend largement de la volonté du participant et des conditions pratiques dans lesquelles la formation est proposée. Lorsque ces éléments sont adéquatement alignés, la formation comportementale est considérée par la majorité des répondants interrogés comme une étape significative vers un comportement de conduite plus conscient et une réduction de la récidive.

3.2.2.3 Probation : suspension/sursis/probation autonome

Les modalités conditionnelles telles que la suspension, le sursis ou la probation autonome sont appliquées de manière très variable par les répondants. Certains juges de police y recourent régulièrement, en particulier pour les jeunes contrevenants ou les primo-délinquants. En assortissant la suspension de conditions telles qu'un accompagnement, une thérapie ou une formation comportementale, ils perçoivent la suspension probatoire comme une opportunité de s'attaquer aux problématiques sous-jacentes sans créer immédiatement un casier judiciaire. En matière de faits liés à l'alcool, un sursis probatoire est souvent prononcé, couplé à la

participation à une formation comportementale ou à un suivi médical de la problématique alcoolique. Dans ces situations, la sanction revêt un caractère clairement réparateur et préventif : « C'est une chance de remettre quelqu'un sur le droit chemin sans le/la stigmatiser d'emblée », selon les propos d'un juge de police.

D'autres juges se montrent en revanche très réservés. La suspension probatoire, en particulier, est perçue par eux comme un signal trop faible, comportant le risque que les contrevenants ne prennent pas suffisamment conscience de la gravité de leur comportement. Ils craignent que, pour certains profils, cela n'engendre un sentiment d'impunité : « Je ne veux pas qu'ils pensent qu'ils s'en sortent comme ça », a ainsi fait remarquer un juge de police. À leurs yeux, la visibilité et le caractère tangible de la sanction sont essentiels en matière routière, davantage que des trajectoires d'accompagnement de longue durée qui se déroulent en dehors de la salle d'audience.

Un autre point de blocage, régulièrement évoqué, concerne les limites juridiques et pratiques liées à la combinaison de la probation avec d'autres sanctions. Concrètement, les répondants soulignent que lorsqu'un sursis probatoire est prononcé, celui-ci doit nécessairement être total. Les juges qui souhaitent malgré tout imposer des conditions supplémentaires (telles qu'une formation comportementale) se heurtent dès lors à un paradoxe : soit ils accordent un sursis total et perdent la possibilité de faire exécuter effectivement une amende, soit ils optent pour un sursis partiel, au risque de voir l'affaire portée en appel. Certains assument délibérément ce risque : « Alors ils n'ont qu'à faire appel », selon les propos d'un juge interrogé, tandis que d'autres indiquent que cette contrainte les conduit précisément à recourir moins souvent à la probation qu'ils ne le souhaiteraient.

Il existe par ailleurs une préoccupation récurrente concernant le suivi des conditions imposées. Les juges de police indiquent recevoir rarement un retour d'information sur leur respect effectif. La communication avec la commission de probation est également décrite comme sporadique et fragmentée : dans certains arrondissements, il n'existe guère de concertation structurelle, parfois limitée à une réunion annuelle. Ce manque de transparence mine, selon les répondants, la crédibilité de la probation en tant qu'instrument, puisqu'ils n'ont aucune visibilité sur le déroulement ou l'issue des conditions imposées. Les assistants de justice confirment également qu'ils disposent souvent de trop peu d'informations sur l'intention précise des décisions judiciaires, ce qui complique leur mission d'accompagnement.

Enfin, plusieurs juges de police s'interrogent sur la place de la probation dans le droit de la circulation. Là où, dans les dossiers correctionnels, un accompagnement de longue durée et une réhabilitation paraissent plus évidents, les affaires de circulation mettent davantage l'accent sur une mesure rapide et immédiatement perceptible. Beaucoup reconnaissent toutefois que la probation peut, dans certains cas, démontrer sa valeur, par exemple auprès de contrevenants motivés, de jeunes ou de primo-délinquants qui tirent bénéfice d'un accompagnement comportemental ou médical. En ce sens, la probation demeure, selon les répondants, un instrument ambivalent : potentiellement puissant dans des contextes spécifiques, mais problématique lorsqu'il est utilisé comme mesure générique pour des infractions routières.

En résumé, les modalités de probation sont perçues par les juges de police et les assistants de justice comme des instruments fortement dépendants du contexte : pour certains, elles constituent une option réparatrice pertinente pour des contrevenants motivés, tandis que d'autres les considèrent comme trop clémentes et peu visibles. Cette application disparate reflète à la fois les contraintes juridiques et l'absence de suivi structurel, ce qui fait de la probation, dans le droit de la circulation, une mesure principalement utilisée de manière sélective.

3.2.3 Mesures d'atténuation des risques et d'aptitude

Parmi les mesures de sécurité visant à limiter les risques et à évaluer l'aptitude à la conduite figurent notamment l'éthylotest antidémarrage et les examens de réintégration. La confiscation peut également être rattachée à cette catégorie, dans la mesure où elle vise à empêcher l'usage futur de véhicules ou d'autres moyens de transport. Ces mesures se distinguent des sanctions classiques et des sanctions réparatrices ou éducatives en ce qu'elles s'inscrivent moins dans une logique de rétribution, et sont avant tout orientées vers la maîtrise des risques, l'évaluation et la garantie de l'aptitude à la conduite, ainsi que la promotion de la sécurité collective.

3.2.3.1 Éthylotest antidémarrage

L'éthylotest antidémarrage suscite des réactions diverses et souvent tranchées chez les juges de police interrogés. Sur le plan idéologique, un large consensus existe quant à la valeur de cette mesure : l'éthylotest

empêche effectivement les personnes de conduire sous l'influence de l'alcool et présente, à ce titre, un impact préventif direct, concret et contrôlable. Dans la pratique, toutefois, il est relativement peu imposé, principalement en raison de son coût élevé, des obstacles pratiques et des lacunes légales qui laissent une marge pour contourner le dispositif.

Les juges peuvent imposer un éthylotest antidémarrage en cas de conduite sous l'influence de l'alcool et y sont légalement tenus dans deux situations : à partir d'un taux d'alcoolémie de 0,78 mg/l ou 1,8 ‰ (le juge pouvant toutefois s'en écarter moyennant motivation), et en cas de récidive lorsque l'intéressé a été contrôlé au moins deux fois dans un délai de trois ans avec un taux supérieur à 1,2 ‰ (sans possibilité de dérogation). Dans la pratique, c'est surtout la première catégorie — l'application en principe obligatoire à partir de 0,78 mg/l — qui fait fréquemment l'objet d'une motivation dérogatoire. Comme l'exprime un juge : « l'éthylotest obligatoire au-dessus de 0,77, mais c'est absurde. Il ne s'agit pas toujours d'un problème structurel. » Les juges procèdent souvent à une appréciation fondée sur le taux d'alcoolémie, l'absence d'antécédents et les circonstances concrètes. En particulier chez les primo-délinquants ne présentant pas de problème manifeste d'alcool, l'éthylotest est souvent perçu comme disproportionné. La marge de motivation dérogatoire prévue par la loi en cas d'intoxication alcoolique sévère mais isolée est dès lors jugée utile, tout en étant considérée par certains comme problématique.

Selon plusieurs répondants, l'application varie fortement selon les régions et les juridictions. En Flandre, d'après certains interviewés (juges de police comme assistants de justice), l'éthylotest antidémarrage serait plus fréquemment imposé qu'en Wallonie, où son usage est qualifié de « rareté » par un juge interrogé. D'autres soulignent des différences individuelles entre juges de police, la conviction personnelle du juge s'avérant parfois plus déterminante que le cadre légal ou la région. Cette variabilité est perçue par plusieurs répondants comme problématique au regard de l'égalité devant la loi. Certains mettent également en garde contre une « clémence inappropriée », lorsque le pouvoir d'appréciation conduit à trop de reports ou à des motivations dérogatoires systématiques. À l'inverse, d'autres entretiens montrent que cette marge de dérogation est, pour certains juges, précisément nécessaire afin de procéder à des arbitrages socialement équitables.

Le seuil financier constitue de loin le principal obstacle à sa mise en œuvre. Tant les juges que les assistants de justice soulignent que le coût de l'installation, de l'entretien et de l'accompagnement obligatoire rend l'éthylotest antidémarrage inaccessible pour de nombreuses personnes. En particulier pour les prévenus disposant d'une capacité financière limitée, la sanction entraîne des conséquences disproportionnées. Un juge de police l'a formulé sans détour : « L'éthylotest antidémarrage est une sanction magnifique... si on peut se le permettre. » Un autre répondant ajoutait : « Les personnes pauvres ne peuvent pas le payer, donc elles ne l'installent pas. Elles cherchent à contourner le système et s'enfoncent ainsi encore davantage dans les problèmes. » La mesure est dès lors perçue par certains comme socialement discriminante : les usagers occasionnels disposant de peu de moyens sont plus durement touchés que les multirécidivistes possédant plusieurs véhicules ou les ressources nécessaires pour trouver des alternatives. « Cela touche surtout ceux qui se font attraper par hasard. Ceux qui veulent vraiment continuer à boire trouvent des moyens de contourner la mesure », selon l'un des juges de police. Dans ce contexte, certains juges rappellent que l'éthylotest antidémarrage n'est juridiquement pas une charge obligatoire sans alternative, mais une mesure de choix. La personne condamnée peut en effet opter pour une déchéance effective du droit de conduire d'une durée équivalente, plutôt que pour l'installation d'un éthylotest antidémarrage. La durée minimale de l'éthylotest varie d'un à trois ans, voire peut être imposée à vie, la personne concernée restant libre, pour cette même période, de renoncer entièrement à la conduite. Dans cette optique, l'éthylotest antidémarrage est perçu par certains juges de police non pas tant comme une sanction que comme une faveur : il offre la possibilité de continuer à conduire, sous des conditions strictes, et de poursuivre une vie quotidienne relativement normale de manière sûre et contrôlée.

Dans cette perspective, plusieurs répondants nuancent également l'argument du coût élevé. Ils rappellent que la mobilité, la consommation d'alcool et la sécurité routière impliquent intrinsèquement des coûts, et que le coût sociétal et personnel des accidents de la route est sans commune mesure avec celui de la mesure. L'éthylotest antidémarrage est alors envisagé comme une mesure intrusive mais justifiée, permettant de prendre ses responsabilités, plutôt que comme un instrument purement punitif.

L'éthylotest antidémarrage est ainsi reconnu par plusieurs juges de police interrogés comme l'une des rares sanctions susceptibles d'entraîner une véritable modification des comportements. Selon certains, il est « excellent » dans les dossiers où le prévenu est motivé à s'attaquer à sa consommation d'alcool. La combinaison de la technologie, de l'accompagnement et du contrôle produit, selon eux, un effet marqué chez

les personnes prêtes à assumer leurs responsabilités. En revanche, chez les multirécidivistes ou les auteurs dans le déni, l'efficacité apparaît limitée, notamment parce qu'ils semblent plus souvent capables de contourner la mesure, par exemple en utilisant d'autres véhicules, en faisant souffler des tiers ou en faisant preuve de créativité dans le contournement des obligations imposées.

Une autre source de résistance à l'égard de l'éthylotest antidémarrage réside dans le discours sociétal sur l'alcool au volant. Plusieurs répondants soulignent que la consommation d'alcool derrière le volant reste relativement socialement acceptée, surtout en comparaison avec les drogues. Comme l'exprimait un juge : « La résistance ne vient pas seulement du prix, mais aussi de l'idée sociétale selon laquelle l'alcool au volant est, jusqu'à un certain point, normal. Cela en dit long. » Un autre juge a évoqué la différence de perception sociale par rapport à d'autres sanctions : « Il y a une vraie honte associée à l'éthylotest antidémarrage chez les contrevenants. Mais bon, c'est à eux de la surmonter. On en voit beaucoup trop peu sur la route. »

Une piste évoquée à plusieurs reprises consiste à intégrer structurellement l'éthylotest antidémarrage dans les véhicules, éventuellement avec un financement public. Un juge de police l'a formulé ainsi : « Moi, je suis tout à fait pour qu'on mette ça dans les véhicules. Surtout que chez nous, il y a une réelle banalisation de l'alcool. Enfin, c'est social, c'est : "on boit un petit verre". Est-ce que ça va toucher à la liberté ? Il y en a toujours qui vont venir dire ça. Mais bon, on voit aussi les conséquences : tous les accidents, les blessés, les morts... C'est la société qui paye tout ça, au final. »

D'autres plaident pour une application plus sélective et réfléchie, par exemple comme alternative à une déchéance pour inaptitude physique ou psychique (en cas de dépendance à l'alcool ou aux drogues, une telle déchéance doit être prononcée et l'éthylotest antidémarrage ne peut être imposé). Dans ce cas, l'éthylotest peut être imposé à des personnes disposées à changer de comportement, pour lesquelles une interdiction totale de conduire serait trop lourde ou non nécessaire. L'éthylotest est alors envisagé comme un parcours encadré et temporaire, visant la restauration d'un comportement responsable au volant.

Parallèlement, des critiques émergent quant à l'élaboration juridique de la mesure. Les dispositions légales sont jugées par certains juges de police à la fois trop rigides dans leurs principes et trop floues dans leur application. La possibilité de motivation dérogatoire est considérée par plusieurs répondants comme essentielle pour parvenir à des décisions équilibrées, mais elle crée en même temps un espace de subjectivité et d'incohérence. Certains juges indiquent imposer systématiquement l'éthylotest antidémarrage en cas de refus de souffler — « on ne reçoit pas de récompense pour un refus » — tandis que d'autres prennent précisément ce refus en compte comme circonstance atténuante, faute de certitude quant au taux d'alcoolémie exact.

Enfin, plusieurs répondants soulignent la nécessité de mener des recherches empiriques approfondies sur l'application et l'efficacité de l'éthylotest antidémarrage, en accordant une attention particulière aux différences géographiques, aux motifs de motivation dérogatoire et au rapport entre coût et impact. Un juge résumait la situation de la manière suivante : « La justice est un vieux diesel. On y installe toutes sortes de composants modernes, mais la voiture n'avance pas plus vite pour autant. »

L'éthylotest antidémarrage est ainsi perçu par beaucoup comme un instrument précieux mais sous-utilisé du droit de la circulation. Lorsqu'il est correctement appliqué, ciblé sur les bons profils et assorti d'un coût supportable, il peut constituer l'une des rares sanctions agissant réellement sur la récidive. Dans le même temps, plusieurs juges de police mettent en garde contre les effets négatifs d'une utilisation disproportionnée ou insuffisamment nuancée, notamment lors de premières infractions ou en l'absence de capacité financière. Les opinions concernant l'éthylotest antidémarrage apparaissent particulièrement polarisées, plus que pour toute autre mesure, oscillant entre un fort enthousiasme et un scepticisme de principe quant à sa proportionnalité, à la possibilité de le contourner et à son coût. La mesure recèle un potentiel certain, mais requiert un affinement, un soutien accru et surtout une plus grande cohérence dans son application.

3.2.3.2 Examens de réintégration

Les examens de réintégration¹⁴, y compris les examens médicaux, sont reconnus par de nombreux juges de police comme des instruments susceptibles d'avoir un impact comportemental potentiellement important, en particulier dans le cadre de la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues. La combinaison d'un retrait du permis, d'une amende et de l'imposition d'examens de réintégration est souvent perçue comme un ensemble lourd, mais en principe justifié. Selon plusieurs répondants, la complexité des procédures, le coût

¹⁴ Les examens de réintégration sont des épreuves médicales, psychologiques, théoriques et/ou pratiques obligatoires, imposées par le tribunal après une déchéance du droit de conduire, par exemple en raison de conduite sous influence d'alcool ou de drogues, ou d'autres infractions routières graves, afin d'évaluer si la personne est à nouveau apte à conduire et peut récupérer son permis.

cumulé et l'investissement en temps requis font naître chez de nombreux contrevenants une certaine crainte à l'égard de ces mesures. Aux yeux de certains juges de police, cela renforce l'efficacité de leur imposition.

Parallèlement, des critiques sont également formulées quant à la qualité intrinsèque, à la fiabilité et à la proportionnalité de ces examens. Certains juges de police déclarent accorder peu de crédit à la valeur des examens de réintégration actuels tels qu'ils sont réalisés par des organismes commerciaux. Ils préfèrent désigner un expert agréé, capable d'établir, au moyen d'un rapport approfondi, une analyse plus complète de l'aptitude médicale et psychologique de l'intéressé. D'autres indiquent qu'ils font confiance au principe des épreuves de réintégration actuelles, à condition que leur exécution soit rigoureuse et objective. D'autres juges interrogés reconnaissent disposer de peu d'informations sur le contenu exact des épreuves, tout en considérant que le fait de confronter des personnes ayant des problèmes de consommation aux conséquences de leurs actes au moyen d'examens de réintégration est en soi pertinent.

L'expérience pratique de ces épreuves est, pour plusieurs juges de police interrogés, source de frustration. Un premier point sensible concerne le manque de transparence et de contrôle. Les juges indiquent qu'il existe des cas de prélèvements urinaires susceptibles de fraude, notamment via des médecins généralistes qui, en raison de leur lien avec le patient, portent une appréciation trop indulgente ou accordent à plusieurs reprises des reports. Des problèmes se posent également lorsque le prélèvement d'urine est effectué sans surveillance ou par des laboratoires dont la qualité n'est ni standardisée ni contrôlée de manière indépendante. En outre, l'aptitude temporaire ou conditionnelle à la conduite est jugée peu crédible par certains : « soit on est apte, soit on ne l'est pas, mais être déclaré apte par périodes de six mois, là-dessus j'ai vraiment des doutes », a ainsi déclaré l'un des juges de police interrogés.

Dans les dossiers où subsistent de sérieux doutes quant à l'aptitude médicale ou psychologique à la conduite, certains juges choisissent délibérément de désigner un expert indépendant. Ils soulignent que ces examens sont plus approfondis et plus fiables, mais aussi plus coûteux et plus longs. Certains juges indiquent ainsi qu'ils tiennent parfois compte de ce coût dans la fixation de l'amende. La frustration sous-jacente exprimée par plusieurs juges de police est similaire : « Les examens de réintégration ? Ça reste un point sensible. C'est quand même discutable que les gens puissent simplement aller chez leur médecin traitant. »

Une deuxième préoccupation récurrente concerne la manière dont est appliquée la « récidive croisée » prévue par la loi sur la circulation routière, c'est-à-dire lorsqu'une personne commet, dans les trois ans suivant une condamnation définitive, une nouvelle infraction figurant sur la liste des infractions routières graves (une infraction du quatrième degré, un excès de vitesse grave, la conduite sans permis, le délit de fuite, des infractions liées à la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, la conduite malgré un retrait du droit de conduire ou sans avoir réussi les examens requis, la perturbation des communications radio de la police, ou la conduite sans assurance). Dans ce cas, le juge est tenu d'imposer les quatre examens de réintégration et un retrait minimal du droit de conduire de trois mois. Selon de nombreux juges de police, cette obligation est disproportionnée et contre-productive, et ne laisse aucune marge d'appréciation adaptée au dossier. Plusieurs répondants citent des exemples de personnes qui, après quelques faits relativement mineurs, se voient contraintes, à plusieurs reprises sur quelques années, de subir l'ensemble des quatre examens de réintégration.

Comme le résume un juge : « Les examens, je trouve que c'est très bien. C'est peut-être lourd pour une personne âgée, ou pour des personnes limitées intellectuellement, qui ont déjà mis des années à réussir l'examen. Devoir tout recommencer pour reconduire, ce n'est pas évident. Mais parfois, on demande les quatre examens un peu trop facilement. Deux excès de vitesse, l'un après l'autre, et on impose les quatre examens ? Je trouve ça ridicule. »

Un sentiment d'agacement apparaît lorsque des examens de réintégration sont imposés alors qu'il semble y avoir peu de justification sur le fond. Un exemple cité par plusieurs répondants concerne l'application automatique des examens de réintégration aux personnes qui ont oublié de payer leur assurance. Le juge est alors contraint d'imposer une série lourde de mesures, sans disposer d'aucun pouvoir d'appréciation discrétionnaire, ce qui est perçu comme « agaçant » voire « absurde ». Un juge de police illustre cela à l'aide d'un exemple : « Des gens qui sont mauvais en administratif. Ils oublient de payer leur assurance, se font contrôler, et l'année suivante, évidemment, ils sont toujours mauvais en administratif, donc ils oublient à nouveau de payer. Et ils se retrouvent encore devant moi, avec une récidive croisée. Selon l'article 38 § 6 de la loi sur la circulation routière, je dois alors obligatoirement imposer tous les examens de réintégration : théorique, pratique, médical et psychologique. C'est quand même absurde ? On sanctionne une négligence administrative comme s'il s'agissait d'une criminalité routière grave. Pas étonnant que les gens sortent du tribunal [en étant] frustrés. »

Les juges indiquent qu'ils sont tenus d'imposer ces examens même lorsqu'une personne les a déjà réussis peu de temps auparavant dans le cadre d'une condamnation antérieure. Cela conduit à des situations absurdes dans lesquelles la récidive est non seulement sanctionnée, mais où les efforts de réintégration déjà fournis sont totalement ignorés : « Quelqu'un vient devant moi, il vient de réussir les quatre examens, mais comme c'était avant mon jugement, il doit les repasser. Je trouve ça ridicule, et je ne suis pas la seule. On est plein à penser comme ça. Parfois, les avocats leur disent : "Surtout, ne passez pas les examens maintenant, attendez de passer devant le juge, parce que vous devrez de toute façon les refaire." Donc bien évidemment, ils attendent. Et je comprends ça. » Selon les répondants, cette application rigide conduit les personnes concernées à retarder volontairement le passage des examens, sachant qu'ils devraient autrement les repasser. De cette manière, la mesure perd non seulement sa crédibilité, mais aussi son potentiel de motivation.

L'article 42 de la loi sur la circulation routière, qui concerne l'inaptitude médicale, soulève des questions similaires. La majorité des juges de police interrogés indiquent ne pas disposer de l'expertise médicale adéquate pour apprécier, sur la base de valeurs sanguines ou de rapports médicaux, l'aptitude d'une personne à conduire. Cela entraîne une insécurité juridique et des situations dans lesquelles les juges ont le sentiment de sortir de leur rôle. Comme l'a déclaré un juge de police : « Nous ne devons pas non plus nous prendre pour Dieu, un certain sens de la réalité est important. » Un autre juge de police l'a formulé ainsi : « La réglementation relative à l'aptitude à la conduite est un véritable cauchemar. Ce n'est pas au tribunal de jouer au médecin. Nous devons interpréter toutes ces valeurs médicales et les utiliser pour faire une estimation, pendant ce temps-là, ils continuent à rouler sous influence. Il y a vraiment besoin d'une instance distincte et spécialisée, indépendante du juge, qui puisse décider de l'aptitude à la conduite. »

Afin de remédier à ces problèmes, plusieurs juges de police plaident pour la création d'un organisme spécialisé et indépendant chargé de l'aptitude à la conduite, à l'image de ce qui existe dans des pays comme les Pays-Bas ou l'Allemagne. Un tel organe serait composé d'experts disposant de compétences médicales, psychologiques et en sécurité routière, et pourrait statuer sur l'aptitude à la conduite sur la base de critères fixes et de procédures standardisées, sans intervention du tribunal. Ils plaident également pour l'utilisation de valeurs seuils uniformes, de laboratoires agréés et pour une orientation immédiate après l'infraction.

En résumé, les examens de réintégration constituent potentiellement des instruments puissants dans la politique de sanctions routières. Toutefois, ils souffrent aujourd'hui d'un manque de cohérence, de transparence et d'expertise médicale. L'appel à une professionnalisation et à une objectivation accrues de cette pratique est dès lors largement et fermement soutenu par les juges de police interrogés.

3.2.3.3 Confiscation

La confiscation du véhicule est considérée par plusieurs juges de police comme une sanction particulièrement puissante, surtout à l'égard de conducteurs endurcis qui semblent insensibles aux amendes classiques ou aux retraits du permis de conduire. Elle est perçue comme une mesure lourde et concrètement ressentie, qui agit directement sur la capacité de récidiver plutôt que comme une peine purement symbolique. Comme l'exprime un juge : « La confiscation du véhicule, c'est une mesure que j'aimerais pouvoir prononcer plus, mais les situations où cela est possible sont extrêmement rares. C'est dommage, car lorsqu'une personne est propriétaire du véhicule utilisé pour commettre l'infraction, la confiscation a tout son sens. C'est l'arme du crime, et elle devrait être retirée. Pour moi, c'est une vraie peine patrimoniale, et une des clés dans le trousseau pour certains profils. »

Cette citation illustre la manière dont la confiscation n'est pas seulement envisagée comme une sanction, mais aussi comme un moyen de prévenir structurellement la répétition des infractions en retirant littéralement le véhicule – « l'arme du crime » – de la circulation. La logique préventive qui la sous-tend recueille un large assentiment dans plusieurs entretiens, en particulier dans des dossiers où des conducteurs continuent à enfreindre les règles malgré des sanctions répétées.

Dans le même temps, les juges de police interrogés soulignent d'importantes limitations pratiques et juridiques. Les conditions légales permettant aujourd'hui la confiscation sont très strictes. Dans la majorité des cas, celle-ci n'est possible que lorsqu'il s'agit d'un véhicule non assuré et lorsque le contrevenant est effectivement propriétaire du véhicule. C'est précisément ce dernier élément qui pose souvent problème dans la pratique. Les récidivistes semblent bien connaître la réglementation et savent comment contourner la confiscation. Ils utilisent des véhicules immatriculés au nom de tiers, recourent à des voitures de location ou à des montages étrangers, ou choisissent délibérément des situations dans lesquelles le lien de propriété n'est pas démontrable. Dès lors, les juges ne peuvent que rarement procéder effectivement à une confiscation. Plusieurs

répondants ont évoqué cinq à dix cas par an, précisant que la mesure n'est le plus souvent appliquée qu'à la demande du parquet.

Certains juges de police estiment qu'il s'agit là d'une occasion manquée. Ils voient dans la confiscation une mesure à fort impact symbolique et dissuasif, en particulier pour des conducteurs qui se soustraient structurellement aux règles et ne se laissent guère impressionner par des amendes ou même par des peines privatives de liberté. Dans de tels cas, atteindre financièrement l'intéressé pourrait avoir un effet plus marqué. Comme l'a formulé un juge : « Il est absurde que cela ne puisse pas être plus facilement appliqué. Si l'on veut vraiment toucher les gens, il faut les toucher là où ça fait mal : au portefeuille. La confiscation pourrait être un excellent outil pour cela. »

Pour certains, la confiscation constitue en ce sens avant tout une sanction symbolique : non pas tant pour punir que pour rendre le comportement indésirable tangible et concrètement dissuasif. Pour certains profils, la saisie du véhicule ne touche pas seulement leur moyen de transport, mais aussi leur statut et leur identité. Un juge a comparé cela au fait de retirer un jouet : « C'est leur jouet, cette voiture, comme retirer le jouet d'un enfant. Si on ne le lui enlève pas, il n'apprend rien. Mais le problème, c'est que c'est souvent tout simplement trop difficile de le lui enlever. »

À l'inverse, quelques juges de police interrogés expriment également des inquiétudes quant aux effets secondaires potentiels de la confiscation. Dans certains cas, la mesure n'affecte pas uniquement le contrevenant, mais aussi sa famille ou d'autres utilisateurs réguliers du véhicule. Surtout dans des régions où les alternatives de mobilité sont limitées, la perte d'un véhicule peut avoir un impact disproportionné sur la vie quotidienne d'autrui. Les juges indiquent qu'ils tentent de tenir compte de ces conséquences, mais que cela n'est pas toujours évident dans le cadre légal strict en vigueur.

Enfin, la question du rapport entre le coût et le rendement effectif de la mesure est également soulevée. Certains véhicules susceptibles de confiscation ont une faible valeur ou sont en mauvais état, ce qui conduit à constater que l'exécution de la mesure peut, dans certains cas, coûter plus qu'elle ne rapporte. Malgré cela, pour de nombreux juges de police, la valeur symbolique de la confiscation demeure intacte.

En pratique, la confiscation est donc largement reconnue comme une sanction puissante, mais sous-utilisée. Son application est fortement limitée par des contraintes juridiques, ce qui est perçu par plusieurs juges de police interrogés comme problématique. Une demande claire de réforme législative se fait entendre, afin de permettre d'envisager la confiscation dans un plus grand nombre de situations, sans perdre de vue le principe de proportionnalité. Si personne ne considère cette mesure comme la solution unique à la récidive, beaucoup de juges la voient néanmoins comme un élément important de l'arsenal global des sanctions visant à influencer les comportements et à protéger la société.

3.2.4 Thèmes transversaux

Outre les constats spécifiquement liés aux différentes catégories de sanctions, l'analyse a également fait émerger un certain nombre de thèmes transversaux. Ces enseignements dépassent la distinction entre sanctions classiques, alternatives et restauratrices, et portent sur des questions plus générales relatives à l'efficacité, à l'exécution et à la signification sociétale des sanctions. Trois de ces thèmes sont développés ci-dessous : (1) la relation entre sévérité et efficacité, (2) le manque de transparence dans l'exécution des peines, et (3) le rôle pédagogique que les juges de police s'attribuent dans le domaine plus large de la circulation routière.

3.2.4.1 L'efficacité n'est pas synonyme de sévérité

L'un des constats les plus récurrents chez les répondants est que la sévérité ne conduit pas automatiquement à l'efficacité. « Nous ne devons pas sanctionner plus sévèrement. Nous devons sanctionner plus rapidement et plus efficacement. Si la sanction n'intervient que des mois plus tard, l'effet est nul », explique un juge de police. Bien que certaines sanctions soient perçues comme sévères, telles que la peine d'emprisonnement, cela ne signifie pas qu'elles produisent effectivement le résultat escompté. Les juges soulignent qu'une sanction trop lourde ou trop tardive peut même s'avérer contre-productive : les contrevenants peuvent se rebeller, interjeter appel ou tout simplement ignorer la peine. « Une sanction doit être ressentie, mais elle ne doit pas écraser quelqu'un », indique l'un des juges de police interrogés. À cet égard, plusieurs juges font état d'une évolution dans leur propre parcours. En début de carrière, ils avaient tendance à sanctionner plus sévèrement, mais l'expérience a modifié leur perception de l'efficacité des peines lourdes : « En tant que juge de police, on est en première ligne, on voit à quel point la problématique de la circulation est lourde, même

pour des infractions mineures. Avec l'expérience, on apprend comment aborder cette problématique. On apprend à tenir compte d'autres circonstances qui amènent les gens à adopter certains comportements dans le trafic. Les sanctions sévères sont parfois faciles à prononcer, mais elles n'ont pas tellement d'effet, on l'apprend vite. »

Selon la majorité des répondants, l'efficacité dépend avant tout de quatre facteurs : (1) la rapidité avec laquelle la sanction est exécutée, (2) son impact direct ou son caractère « ressenti » dans la vie quotidienne, c'est-à-dire l'élément punitif, (3) la capacité de la mesure à susciter une prise de conscience, et (4) le degré auquel la sanction est effectivement suivie et contrôlée. Lorsqu'un ou plusieurs de ces éléments font défaut, une sanction perd souvent sa force, quelle que soit sa sévérité. Ainsi, une peine de travail est perçue comme peu effective lorsqu'elle n'est exécutée que plusieurs années après les faits, et l'éthylotest antidémarrage est jugé moins impactant lorsqu'il n'est financièrement accessible qu'aux personnes les plus aisées.

Presque tous les juges et assistants de justice interrogés insistent sur l'importance de sanctions rapides et visibles. Les délais de traitement actuels des dossiers sont jugés excessivement longs. Il s'écoule parfois des mois, voire des années, entre l'infraction et la sanction. Cette lenteur fait perdre à la peine sa fonction de signal et rend le lien entre le comportement et sa conséquence peu lisible. Une sanction plus rapide est considérée comme cruciale pour influencer les comportements, en particulier pour les infractions routières où la correction immédiate est essentielle. Il s'agit là d'un point de friction majeur dans le fonctionnement actuel, évoqué par l'ensemble des juges de police et des assistants de justice interrogés.

« La sanction, pour être utile, doit être désagréable. Ce doivent être des sanctions qui sont à la fois embêtantes pour la personne, qui lui fassent comprendre la gravité des faits, et qui la dissuadent de recommencer. Mais aussi, qui servent à dissuader les spectateurs présents pendant l'audience. Si tout cela est réussi, c'est bon », explique un juge de police interrogé.

Le fait que les sanctions aient peu d'effet lorsqu'elles ne sont ni immédiatement ressenties ni urgentes ressort pour des mesures très diverses, allant de l'amende au retrait du permis de conduire, en passant par la peine d'emprisonnement. Il ne s'agit donc pas de remarques isolées liées à une sanction spécifique, mais d'un schéma observable à travers l'ensemble du système : ce n'est pas tant la lourdeur de la peine en elle-même qui fait la différence, mais la manière dont elle s'inscrit concrètement dans la vie de la personne concernée et dont elle est suivie et exécutée.

3.2.4.2 La « boîte noire » de l'exécution des peines

Un autre point de friction largement partagé par les répondants concerne le manque de visibilité sur l'exécution effective des peines prononcées. Les juges de police indiquent qu'ils ignorent souvent si les amendes ont réellement été payées, si les peines de travail ont été correctement exécutées ou si les interdictions de conduire prononcées ont effectivement été respectées. L'audience est vécue comme le point final de leur visibilité sur un dossier : « Nous prononçons le jugement, mais après cela, c'est un trou noir. »

Le parquet est également régulièrement décrit, dans ce contexte, comme un circuit fermé. De nombreuses décisions prises après le prononcé du jugement — telles que l'exécution d'une peine ou l'application d'une transaction pénale — se déroulent, selon les répondants, sans concertation ni retour d'information vers les juges de police. Ce manque de transparence et de retours entre les différents maillons de la chaîne est dès lors perçu comme une lacune fondamentale.

Cette fracture informationnelle entraîne plusieurs conséquences. Elle érode non seulement la confiance des juges de police dans leur propre travail, mais complique également la prise de décision dans de nouvelles affaires. Il est ainsi souvent difficile de savoir si un prévenu a encore des dossiers pendants ou s'il s'est déjà vu imposer des mesures antérieures, exécutées ou non (dans la mesure où celles-ci ne figurent pas au casier judiciaire). Faute d'accès à ces informations, les juges doivent, dans une certaine mesure, statuer à l'aveugle.

Les répondants pointent en outre l'obsolescence des systèmes d'information au sein de la justice. Les défaillances des bases de données et l'accès limité aux outils numériques font que des informations cruciales ne sont pas toujours disponibles ou fiables. Un juge de police a ainsi évoqué l'idée d'un dossier pénal numérique global, par analogie avec le dossier médical global, qui offrirait aux juges de police une vision structurelle de ce qui se passe avant, pendant et après l'audience pour un même prévenu.

L'absence d'un suivi rigoureux de l'exécution des peines est également directement reliée, par certains juges, à un risque accru de récidive. Comme l'a formulé l'un d'eux : « Si la justice n'arrive pas à faire exécuter les peines, cet échec de la politique d'exécution contribue aussi à la récidive. » Le problème n'est donc pas perçu

comme un simple dysfonctionnement administratif, mais comme une faiblesse structurelle qui entame la crédibilité de l'ensemble du système de sanctions.

Les assistants de justice signalent eux aussi des difficultés importantes. Il leur manque parfois des informations sur le contexte d'un dossier ou sur l'intention sous-jacente à une décision judiciaire, ce qui complique leur mission d'accompagnement. En outre, ils ne reçoivent souvent aucun retour concernant les mesures non exécutées, ce qui nuit également à l'efficacité de leur travail. Selon plusieurs répondants, une intervision structurelle, une concertation mutuelle et un meilleur partage de l'information permettraient non seulement d'améliorer la collaboration, mais aussi de renforcer la confiance dans les sanctions prononcées et dans leur efficacité.

Parallèlement, certains assistants de justice soulignent l'existence de pratiques positives. Dans certains arrondissements, la collaboration avec le parquet et le tribunal de police se déroule de manière fluide et ciblée, notamment lorsqu'il existe un espace pour des évaluations conjointes quant à la pertinence de mesures alternatives. De tels moments de concertation permettent, selon eux, un véritable travail sur mesure, par exemple via des orientations adaptées en fonction du profil ou de la motivation de la personne concernée.

3.2.4.3 Le juge de police comme pédagogue

Dans plusieurs entretiens, il est souligné que les sanctions routières ne constituent pas uniquement une intervention juridique, mais revêtent également une dimension sociétale. Les juges décrivent la circulation comme un contrat social qui doit être respecté par tous. Lorsque des citoyens enfreignent ce contrat, il ne suffit pas, selon beaucoup, de se limiter à infliger une sanction : la conscientisation et l'éducation sont également essentielles.

Plusieurs juges de police constatent qu'un déficit de perception du risque semble s'être installé dans la société. La conduite sous l'influence de l'alcool, la conduite sous l'emprise de drogues et l'usage du smartphone au volant sont cités comme des exemples de comportements normalisés qui compromettent la sécurité routière. Dans ce contexte, le juge de police endosse, à l'audience, un rôle pédagogique affirmé : « Nous devons expliquer à l'audience pourquoi quelqu'un est sanctionné. Sinon, les gens ne comprennent pas et rien ne change. »

Pour de nombreux juges de police, la sanction est bien plus qu'un acte juridique : elle constitue un moment clé pour susciter la prise de responsabilité et la compréhension. Ils indiquent consacrer volontairement du temps à expliquer la peine et les raisons qui la justifient, convaincus que cette démarche contribue à prévenir la récidive. Plusieurs juges considèrent ce moment éducatif comme une composante centrale de leur mission : en donnant des explications et en montrant qu'ils écoutent, la mesure imposée peut gagner en sens et, partant, en efficacité.

Les répondants soulignent toutefois les limites de ce rôle. D'une part, en raison du nombre élevé de dossiers traités au cours d'une audience et du rythme toujours plus soutenu des séances. D'autre part, parce qu'un juge de police n'est ni un travailleur social ni un éducateur et ne peut, à lui seul, résoudre des problématiques structurelles telles que l'addiction, la précarité ou des troubles comportementaux persistants. Comme l'a formulé un magistrat : « J'essaie d'avoir un échange avec les personnes à l'audience, mais chez certaines, l'audience glisse comme l'eau sur les plumes d'un canard. »

La majorité des juges de police interrogés insistent dès lors sur le fait que la dimension pédagogique ne peut être efficace que si elle est soutenue par une meilleure collaboration au sein de la chaîne judiciaire. Une compréhension partagée des objectifs et des effets des sanctions, ainsi qu'un retour d'information clair entre juges, parquet et assistants de justice, sont jugés indispensables pour renforcer tant la dimension éducative de la sanction que son efficacité globale.

Dans ce cadre, l'importance des médias est également évoquée. Plusieurs répondants apprécient le rôle de la couverture médiatique lors d'accidents de la route graves, estimant qu'elle contribue à accroître la sensibilisation de la société à la sécurité routière. Comme l'a résumé un juge de police : « L'attention médiatique rend les gens plus conscients. C'est positif. Avant, le contentieux de la circulation était le parent pauvre du parquet. Aujourd'hui, c'est un sujet brûlant, très médiatisé. » Ils pointent toutefois aussi les effets pervers : une forte focalisation médiatique peut accroître la pression et rendre un débat serein plus difficile. En outre, une part de responsabilité est également attribuée aux médias dans le processus de normalisation de certains comportements à risque : en montrant régulièrement la consommation d'alcool dans des

programmes populaires, ils légitimeraient implicitement ces pratiques. Certains juges de police plaident dès lors pour que les médias contribuent plus activement à une culture de la sécurité routière.

Au-delà de leur rôle à l'audience, plusieurs répondants soulignent la nécessité d'une sensibilisation sociétale large et structurelle. À leurs yeux, l'intervention judiciaire constitue souvent un ultime filet de sécurité : « Comme juge de police, on passe avec le camion-poubelle. On intervient quand quelque chose a déjà mal tourné dans la circulation. Il est bien plus important de sensibiliser en amont pour désapprendre beaucoup plus tôt les comportements antisociaux et dangereux sur la route. »

La consommation d'alcool, l'usage du smartphone au volant et la diminution de la perception du risque sont, selon eux, des tendances qui ne peuvent être durablement combattues que par des campagnes sociétales et par l'éducation, notamment à l'école. Dans ce contexte plus large, le juge de police n'est qu'un maillon d'un système préventif beaucoup plus vaste.

Comme le résume succinctement un magistrat : « L'éducation à la sécurité routière est essentielle. Il faut rappeler aux citoyens qu'ils n'ont pas seulement des droits, mais aussi des devoirs dans la circulation. Nous devons continuer à marteler l'importance de la sécurité routière. Les gens se rendent insuffisamment compte que c'est une loterie, et que cela pourrait leur arriver à eux aussi, à tout moment, sur la route. »

3.2.4.4 Sur mesure versus égalité devant la loi

La majorité des juges de police soulignent qu'ils disposent d'une marge d'appréciation suffisante dans leurs décisions. Ils se considèrent comme des experts capables, sur la base de leur expérience et de la vision globale qu'ils acquièrent à l'audience, d'adapter les sanctions à la situation concrète de l'auteur de l'infraction. Le sur-mesure n'est dès lors pas perçu comme de l'arbitraire, mais comme un élément central de leur professionnalisme. Comme l'a formulé un juge de police interrogé : « Le contexte est plus important que le fait en lui-même. »

Selon eux, cette approche individualisée est indispensable, car le droit de la circulation est par excellence un domaine sensible au contexte. L'impact d'une sanction dépend souvent davantage de la personne et de ses circonstances que de la nature objective de l'infraction. La différence entre une personne interpellée pour la première fois pour conduite sous l'influence de l'alcool et une autre ayant déjà fait l'objet de plusieurs condamnations, ou encore entre un jeune conducteur et un conducteur plus âgé, peut être déterminante pour l'efficacité de la sanction. Un autre magistrat l'exprime ainsi : « Nous devons traiter de manière égale les situations comparables, mais aucun individu n'est identique à un autre. »

Dans le même temps, il est reconnu que cette recherche de sur-mesure engendre des tensions, tant dans la pratique quotidienne que dans le cadre plus large de l'État de droit. Les juges soulignent que la charge de travail élevée et la standardisation croissante des procédures comportent le risque d'un traitement « à la chaîne » : des ensembles de mesures prédéfinis appliqués de manière quasi automatique, sans que les circonstances individuelles soient encore suffisamment prises en compte. Cette uniformisation va, selon eux, à l'encontre de la conviction que la différenciation est essentielle tant pour la crédibilité que pour l'efficacité des sanctions routières.

Les juges de police font également état de contraintes juridiques qui limitent leur marge d'appréciation. Un exemple fréquemment cité est l'article 38, § 6, de la loi sur la circulation routière (récidive dite « croisée »), qui les oblige à prononcer une sanction déterminée, même lorsque celle-ci ne leur paraît pas appropriée au regard de leur jugement professionnel. Un répondant résume cette situation en ces termes : « On est obligé de sanctionner, même lorsque cela ne correspond pas au dossier. » De telles obligations sont perçues comme une atteinte à leur rôle d'évaluateurs attentifs au contexte spécifique. À cela s'ajoutent des limitations informationnelles, telles que l'absence de données fiables sur la situation financière de l'auteur de l'infraction, qui compliquent l'adaptation des amendes à la capacité contributive réelle de la personne concernée.

La tension entre individualisation et égalité devant la loi ne se manifeste d'ailleurs pas uniquement au sein d'une même salle d'audience, mais également entre différents arrondissements. L'analyse met en évidence des différences parfois importantes dans la manière dont certains faits sont sanctionnés ou dans le recours à des mesures alternatives jugées appropriées. Cette variabilité est en partie acceptée comme une conséquence inévitable de la marge d'appréciation, mais elle soulève en même temps des questions quant à l'égalité des citoyens devant la loi. Les assistants de justice signalent également ce champ de tension. Ils indiquent que leur accompagnement est plus efficace lorsqu'ils peuvent contribuer à l'adaptation des mesures au profil de la

personne, mais que des formes trop rigides de standardisation entravent leur travail. Par ailleurs, ils constatent que les différences d'approche entre juges ou entre régions peuvent nuire à la prévisibilité du système.

L'équilibre entre une différenciation équitable et un traitement égal apparaît ainsi comme une question délicate et structurelle. D'une part, juges de police et assistants de justice considèrent le sur-mesure comme une condition nécessaire à l'efficacité des sanctions ; d'autre part, ils reconnaissent qu'une trop grande variabilité des décisions peut porter atteinte à la perception de l'égalité devant la loi. Cette tension demeure dès lors un défi fondamental du droit de la circulation.

3.2.5 Recommandations (de politique publique) formulées par les répondants

Au cours des entretiens menés avec les juges de police et les assistants de justice, plusieurs recommandations (de politique publique) concrètes ont été formulées afin de renforcer le régime actuel de sanctions. Certaines de ces recommandations ont déjà été évoquées tout au long du rapport ; elles sont ici rassemblées et présentées de manière systématique. Bien que ces propositions aient été explicitement formulées par les répondants interrogés, nous, en tant que chercheurs, en partageons le contenu et la portée. Les recommandations s'inscrivent étroitement dans le prolongement des constats empiriques de cette étude et sont considérées par les auteurs comme découlant directement de l'analyse du matériau de recherche collecté. Elles dépassent de simples suggestions opérationnelles et apportent des éclairages structurels sur les difficultés auxquelles la pratique est aujourd'hui confrontée. À ce titre, les recommandations ci-dessous peuvent être lues non seulement comme des réflexions issues du terrain, mais aussi comme les recommandations politiques de cette étude, visant une plus grande efficacité, équité et faisabilité de la sanction en matière de circulation routière.

1. Étudier la possibilité d'un recours préventif à l'éducation

Certains répondants plaident pour une mobilisation plus précoce des formations de sensibilisation, avant même qu'une première infraction grave ne soit commise. Il s'agirait par exemple d'intégrer des modules relatifs à l'alcool, à la distraction ou à l'agressivité au volant dans les programmes de formation à la conduite, mais aussi dans l'enseignement secondaire, au niveau de la formation de base. Une telle approche préventive pourrait, selon les juges de police interrogés, contribuer à réduire les risques chez les conducteurs jeunes ou vulnérables. Il a également été souligné que cette prévention doit être multilingue et adaptée à différents publics, afin d'atteindre chacun de manière compréhensible et pertinente.

2. Réduire le délai entre l'infraction et l'exécution de la sanction

Les répondants plaident pour une réduction drastique du délai entre le moment de l'infraction et l'exécution effective de la sanction. Les formations ou les peines de travail qui n'interviennent que plusieurs années après les faits perdent, selon eux, tout leur potentiel de changement comportemental.

3. Renforcer les formes de sanctions existantes plutôt que d'en créer de nouvelles

Plusieurs répondants expriment des réserves face à l'élargissement constant de l'éventail des sanctions. Selon eux, le véritable problème ne réside pas dans la mesure elle-même, mais dans son exécution et son suivi. Plutôt que d'investir dans de nouvelles alternatives, ils demandent un renforcement des mesures existantes, telles que les peines de travail, les formations et l'éthylotest antidémarrage, avec un accompagnement suffisant, des moyens adéquats et des conditions-cadres réalistes.

4. Élargir le champ thématique des formations comportementales

Tant les juges de police que les assistants de justice signalent que l'offre actuelle de mesures éducatives est trop limitée. Pour des comportements tels que l'usage du smartphone au volant ou la conduite agressive, il n'existe actuellement pas de formations spécifiques. Une formation plus générale axée sur le sens civique a également été évoquée comme un complément utile à l'arsenal existant. Plusieurs répondants plaident dès lors pour le développement de modules plus ciblés, adaptés aux comportements à risque concrets rencontrés dans la pratique. En outre, il a été souligné que proposer ces formations dans d'autres langues que le néerlandais et le français constituerait une étape importante pour en accroître la portée et l'accessibilité.

5. Rendre le système de sanctions structurellement accessible sur le plan linguistique

Dans ce prolongement, il a été observé qu'il n'existe actuellement pas d'offre multilingue systématique pour les mesures éducatives. Les formations en anglais, en particulier, font défaut, ce qui complique l'exécution des sanctions à l'égard de conducteurs étrangers ou allophones. Les assistants de justice signalent que cela entrave non seulement l'atteinte de certains publics, mais conduit dans certains cas à la non-exécution des sanctions. Des modules multilingues ou numériques sont proposés comme un complément indispensable à l'offre actuelle.

6. Améliorer la collaboration et le partage d'informations au sein de la chaîne judiciaire

Selon de nombreux acteurs, il existe un manque fondamental de concertation et de transparence entre les différentes composantes de la chaîne. Les assistants de justice indiquent disposer de peu d'informations sur les motivations sous-jacentes à certaines décisions judiciaires, tandis que les juges de police déclarent ne pas savoir ce qu'il advient concrètement de leurs jugements. La quasi-totalité des répondants plaident pour une concertation structurelle, des objectifs partagés et des lignes de communication plus claires entre la magistrature, le parquet, les services d'exécution et les organismes de formation.

7. Créer un bureau indépendant de l'aptitude à la conduite

Dans les dossiers comportant des problématiques médicales ou psychiques complexes, une grande incertitude entoure l'évaluation de l'inaptitude à la conduite. Les juges indiquent se sentir mal à l'aise lorsqu'ils doivent poser des appréciations médicales pour lesquelles ils ne disposent pas des compétences nécessaires. La création d'un bureau spécialisé et multidisciplinaire, comparable au modèle de la médecine légale, est jugée nécessaire afin de garantir des décisions uniformes et scientifiquement étayées.

8. Développer un dossier juridique global par contrevenant

Le système d'information actuel ne permet qu'une évaluation fragmentée : les données médicales, l'historique judiciaire et les informations psychosociales sont répartis entre différents services. Les répondants plaident pour le développement d'un dossier intégré réunissant ces éléments. Une telle approche améliorerait non seulement l'appréciation judiciaire, mais faciliterait également la coopération entre les différents acteurs.

9. Élargir les possibilités de confiscation et de saisie

Pour certains comportements à risque, tels que l'usage répété du smartphone au volant, la possibilité de confiscation est évoquée comme un instrument potentiellement efficace de régulation des comportements. Certains répondants proposent que, sous certaines conditions, les smartphones ou d'autres objets pertinents puissent également faire l'objet d'une confiscation. Le cadre légal actuel n'offre pas suffisamment de possibilités en ce sens, alors que l'impact symbolique et pratique pourrait être considérable.

10. Réviser la législation relative à la récidive croisée

Les juges de police ont à plusieurs reprises exprimé des critiques à l'égard de l'article 38, § 6, de la loi sur la circulation routière, qui les oblige, en cas de récidive croisée, à imposer une sanction déterminée, même lorsque celle-ci ne leur paraît pas appropriée au regard de leur appréciation professionnelle. Cette automaticité dans le lien entre les faits et les sanctions est considérée comme portant atteinte à la marge discrétionnaire et à la possibilité d'un ajustement proportionné au cas par cas. Les répondants plaident dès lors pour une révision de ce cadre légal, offrant davantage de latitude pour prendre en compte le contexte concret, la motivation du prévenu et l'objectif plus large de changement comportemental.

4 Discussion

Ce chapitre examine les résultats de la recherche à la lumière de la littérature existante sur les sanctions routières. L'objectif est d'interpréter et d'expliquer les constats empiriques : comment les observations issues de la pratique se situent-elles par rapport à ce que les recherches antérieures révèlent en matière d'efficacité ? En confrontant théorie et pratique, il devient possible d'identifier les conditions dans lesquelles les sanctions produisent réellement des effets, ainsi que les tensions ou limites qui apparaissent dans leur application. La discussion constitue ainsi la transition entre l'analyse empirique et les conclusions orientées vers des recommandations.

La littérature internationale montre que le retrait du permis de conduire constitue l'une des sanctions les plus efficaces contre les comportements de conduite dangereux, en particulier en cas de conduite sous l'influence de l'alcool et d'excès de vitesse. Le retrait du permis offre à la fois un avantage immédiat en matière de sécurité et un effet dissuasif (McKnight & Voas, 1991). Des études mettent en évidence des diminutions significatives des accidents liés à l'alcool et de la récidive, le retrait du permis s'avérant souvent plus efficace que les amendes ou les programmes éducatifs (Nichols & Ross, 1990 ; DeJong & Hingson, 1998 ; Masten & Peck, 2004 ; Wagenaar & Maldonado-Molina, 2007). En matière de vitesse également, le retrait du permis apparaît comme un instrument puissant (DeYoung et al., 1997 ; Gehrsitz, 2017 ; Imberger et al., 2019).

Ces constats sont toutefois nuancés par d'autres travaux. La durée du retrait du permis s'avère déterminante pour son efficacité (Fell & Scherer, 2017 ; Kim et al., 2011), tandis que des retraits prolongés peuvent entraîner des conséquences sociales ou économiques négatives, telles que la perte d'emploi ou l'isolement (Ross & Gonzales, 1988 ; Wells-Parker & Cosby, 1987). En outre, l'efficacité diminue fortement lorsque des conducteurs continuent à conduire malgré le retrait du permis (Watson, 2004).

Les résultats empiriques de la présente étude s'inscrivent dans cette lignée. Les juges de police considèrent le retrait du permis comme une sanction visible et tangible, à fort impact, tout en soulignant l'importance de la proportionnalité. Certains tiennent compte de la situation professionnelle du prévenu en prévoyant un retrait limité ou différé, tandis que d'autres estiment que les conducteurs professionnels portent justement une responsabilité accrue. Parallèlement, la crainte subsiste que des interdictions de conduire lourdes ou de longue durée puissent s'avérer contre-productives lorsque les contrevenants continuent à conduire sans permis. Le retrait du permis est ainsi décrit par les juges de police comme un instrument puissant mais délicat, dont l'efficacité dépend de sa durée, de son respect et de son ajustement au contexte individuel.

La littérature scientifique souligne que l'efficacité des amendes routières en matière de prévention et de réduction de la conduite sous l'influence de l'alcool demeure incertaine (Chaloupka et al., 1993 ; Chang & Yeh, 2004 ; Mann et al., 1991 ; Ross, 1984 ; Yu & Williford, 1995). Certaines études relèvent des effets à court terme, tels qu'une baisse temporaire des accidents liés à l'alcool après une augmentation des amendes (Chang & Yeh, 2004 ; Stout et al., 2000), mais l'effet dissuasif demeure souvent limité. L'efficacité dépend de facteurs tels que l'âge, la problématique de dépendance et la combinaison avec d'autres mesures, notamment le retrait du permis (Boets et al., 2008 ; Delannoy et al., 2022).

Les résultats de cette étude confirment ces observations. Les juges de police constatent que les amendes ont un impact limité sur le changement de comportement. Elles sont fréquemment impayées, en particulier chez les jeunes ou les multirécidivistes, et peuvent peser de manière disproportionnée sur les groupes socialement vulnérables. Plusieurs juges relèvent en outre que les conducteurs se contentent souvent de payer l'amende sans prendre conscience de la gravité de leur comportement. Là où l'amende sanctionne essentiellement sur le plan financier, sa valeur pédagogique apparaît, selon les répondants interrogés, faible.

Dans la littérature, la peine de travail autonome est considérée comme une sanction communautaire pertinente et légitime, notamment en matière d'infractions routières (Beyens, 2010 ; Delannoy & De Greef, 2024). Elle combine des éléments de punition, de réparation et de réintégration, et est souvent perçue comme une alternative valable aux courtes peines d'emprisonnement ou aux amendes. Les recherches soulignent toutefois des obstacles structurels dans sa mise en œuvre : possibilités de placement limitées, suivi lent et manque d'encadrement peuvent nuire à l'efficacité et à la légitimité de la peine de travail (Delannoy & De Greef, 2024).

Les constats empiriques de la présente étude confirment ce tableau. Tant les juges de police que les assistants de justice signalent un écart croissant entre les décisions judiciaires et la capacité d'exécution. Sans une meilleure coordination, une plus grande flexibilité des lieux d'exécution et un suivi renforcé, la peine de travail risque de perdre sa crédibilité en tant qu'alternative constructive et proportionnée.

La littérature comme les résultats de cette recherche soulignent le potentiel des formations comportementales pour influencer durablement le comportement routier. Les programmes éducatifs peuvent contribuer à la prise de conscience et à la réduction de la récidive, en particulier lorsqu'ils intègrent des éléments réhabilitatifs et ciblent des comportements concrets (Wells-Parker et al., 1995 ; Bakker et al., 2000 ; Kluppels et al., 2021). Dans cette perspective, les juges de police considèrent la formation comportementale comme un complément utile à des sanctions plus tangibles telles que le retrait du permis.

La plus-value semble surtout présente chez les contrevenants disposés à changer de comportement. Les juges insistent dès lors sur l'importance de la motivation du prévenu, tandis qu'une capacité d'exécution limitée et des délais d'attente peuvent en atténuer l'efficacité. Globalement, la formation comportementale est perçue comme une mesure à fort potentiel, pour autant qu'elle soit appliquée en temps utile, de manière ciblée et assortie d'un suivi suffisant.

L'éthylotest antidémarrage est considéré dans la littérature comme l'une des mesures techniques les plus efficaces pour prévenir la conduite sous l'influence de l'alcool, avec des effets démontrés sur la récidive et la sécurité routière (Beirness, 2011 ; Fell, 2014 ; Boets et al., 2008). Les juges de police reconnaissent également le potentiel de cette mesure : l'éthylotest antidémarrage empêche concrètement la conduite sous l'influence de l'alcool et offre un avantage sécuritaire clair et contrôlable.

Toutefois, son application pratique reste relativement limitée. Les juges interrogés évoquent principalement le coût élevé, la complexité administrative et les possibilités légales de dérogation comme obstacles majeurs. Certains expriment en outre des doutes quant à la proportionnalité de la mesure dans des cas moins graves. Dès lors, malgré son efficacité démontrée, l'éthylotest antidémarrage est surtout perçu comme un instrument puissant mais difficile à mettre en œuvre, dont le succès dépend fortement de sa faisabilité et de son acceptation sociale. Les chiffres montrent néanmoins que le nombre d'installations d'éthylotests antidémarrage et de programmes d'accompagnement (visant un changement comportemental durable) augmente d'année en année ; cette mesure de sécurité recèle donc un réel potentiel, et la Belgique est d'ailleurs considérée en Europe comme un modèle en matière de législation relative à l'éthylotest antidémarrage.

L'un des constats les plus marquants issus de notre enquête est que la sévérité ne se confond pas avec l'efficacité. Les juges de police soulignent que ce sont avant tout la rapidité et la certitude de la sanction qui déterminent son impact. Ce constat rejoint la littérature internationale, qui montre que l'effet dissuasif des sanctions dépend principalement de la probabilité et de la proximité temporelle de la punition, plutôt que de sa gravité (Ross, 1984 ; Homel, 1988 ; Watson, 2004). Bien que des mesures telles que de courtes peines d'emprisonnement soient perçues comme sévères, elles ne s'avèrent pas nécessairement plus efficaces. Au contraire, des sanctions trop lourdes ou prononcées tardivement peuvent avoir un effet contre-productif : les contrevenants s'y opposent, interjettent appel ou ignorent la peine. L'absence d'un suivi cohérent des sanctions prononcées est en outre directement associée, selon plusieurs répondants, à un risque accru de récidive.

Ce constat s'inscrit dans la continuité des analyses antérieures de Robert et al. (2015 ; 2019), qui soulignent le manque de données fiables et systématiquement disponibles sur la récidive en Belgique, ainsi que les possibilités limitées de suivi de l'exécution des sanctions. De même, la récente étude de faisabilité relative à un moniteur de la récidive routière met en évidence que l'insuffisance de données de suivi intégrées complique l'évaluation des sanctions et affaiblit l'efficacité des politiques menées en la matière (De Roeck & Verwee, 2024a). Le problème n'est dès lors pas perçu par les répondants uniquement comme une lacune administrative, mais comme une faiblesse structurelle qui porte atteinte à la crédibilité et à la portée préventive du système de sanctions.

5 Conclusions

Cette étude montre que, selon les juges de police et les assistants de justice interrogés, l'efficacité perçue des sanctions routières ne dépend pas de la sévérité de la peine, mais de trois conditions fondamentales : la rapidité de l'exécution de la sanction, son impact tangible et son suivi. Une sanction n'est considérée comme effective que lorsqu'elle est prononcée peu de temps après l'infraction, qu'elle affecte concrètement la vie quotidienne du contrevenant et qu'elle fait l'objet d'un suivi et/ou d'un accompagnement rigoureux par les instances concernées. Dans ce cadre, les juges de police évaluent les différents types de sanctions en fonction de leurs mérites propres.

La perception ou l'amende reste l'instrument le plus fréquemment utilisé, mais sa valeur dissuasive est jugée limitée par les répondants. Chez les jeunes, son impact est souvent atténué lorsque les parents paient l'amende, tandis que, chez les conducteurs financièrement vulnérables, elle peut au contraire entraîner un endettement supplémentaire et renforcer la défiance à l'égard du système. La peine d'emprisonnement est considérée par la quasi-totalité des juges de police interrogés comme un ultime recours, un *ultimum remedium*, et est principalement appliquée aux multirécidivistes endurcis. Selon la majorité des juges, elle a peu d'effet correctif et peut même s'avérer contre-productive. Certains croient toutefois encore à l'effet de choc de la détention, à condition que la peine prononcée soit effectivement exécutée. La déchéance du droit de conduire, en revanche, est perçue comme une sanction à forte valeur symbolique et à haut degré de perceptibilité, dans la mesure où elle affecte directement l'autonomie quotidienne des contrevenants. Les juges soulignent néanmoins la nécessité d'un juste équilibre et de proportionnalité : une déchéance trop longue ou insuffisamment contrôlée peut devenir contre-productive et nuire à la crédibilité de la sanction. La mesure a par ailleurs des répercussions sur l'entourage du contrevenant. Si certains juges estiment cet effet indésirable, d'autres y voient au contraire une plus-value, la sanction devenant ainsi d'autant plus tangible. Les peines de travail et les mesures à visée comportementale sont évaluées positivement pour leurs effets pédagogiques et responsabilisants, en particulier lorsqu'elles sont bien adaptées au profil et à la motivation de l'auteur. Dans la pratique, elles se heurtent toutefois à des limites organisationnelles — telles que les barrières linguistiques, les listes d'attente, la disponibilité restreinte de postes adaptés ou encore la lenteur de l'exécution — qui peuvent en affaiblir l'impact éducatif. Les mesures de sécurité d'atténuation des risques, telles que l'éthylotest antidémarrage et les examens de réintégration (y compris les épreuves médicales), sont perçues comme des instruments pertinents mais complexes. Elles peuvent prévenir la récidive en agissant directement sur le comportement au volant, mais nécessitent un suivi stable ainsi qu'un soutien technique et financier suffisant. L'éthylotest antidémarrage est théoriquement considéré comme une sanction très efficace, mais son coût élevé est unanimement identifié par les répondants comme un obstacle majeur. Les avis sont plus partagés concernant les examens de réintégration : certains juges croient fermement en leur valeur ajoutée, tandis que d'autres expriment des doutes quant à la qualité des épreuves. La confiscation est perçue comme une sanction puissante mais sous-utilisée. Les conditions juridiques strictes en limitent fortement l'application, ce qui alimente une demande claire de réforme législative, dans le respect du principe de proportionnalité. Sans être considérée comme la solution miracle contre la récidive, elle constitue néanmoins un élément précieux de l'arsenal de sanctions visant à protéger la société.

De manière générale, les juges de police interrogés partagent le sentiment que l'efficacité du droit de la circulation ne repose pas prioritairement sur un durcissement des peines, mais sur le bon fonctionnement d'une chaîne cohérente, centrée sur des sanctions rapides, proportionnées et correctement exécutées. Ce n'est qu'à cette condition que les sanctions peuvent atteindre leur objectif : favoriser un changement de comportement, prévenir la récidive et renforcer la confiance dans l'équité du système.

Au-delà des constats relatifs aux sanctions individuelles, trois champs de tension structurels ressortent clairement. Premièrement, de nombreux juges de police se perçoivent non seulement comme des acteurs répressifs, mais aussi comme des acteurs pédagogiques, cherchant à susciter compréhension et changement de comportement à travers leur décision. Cette ambition se heurte toutefois fréquemment à la « boîte noire » de l'exécution des peines — le manque de retour d'information sur ce qu'il advient concrètement après le prononcé du jugement. Les juges savent rarement si une peine de travail est effectivement exécutée, si une déchéance est respectée ou si une amende est recouvrée. Cette absence de feedback affecte leur sentiment d'efficacité et de responsabilité. Enfin, les juges de police sont confrontés à la tension entre le souci de personnalisation — rendre une sanction adaptée au contexte individuel de l'auteur — et la nécessité d'assurer cohérence et prévisibilité entre les différents arrondissements. Ensemble, ces tensions montrent que l'efficacité des sanctions ne peut être dissociée du fonctionnement de l'ensemble de la chaîne judiciaire. Elle repose tout

autant sur la confiance, la transparence et la cohérence entre les étapes de la décision, du suivi et de l'exécution.

Bien que cette étude soit exploratoire et repose sur un échantillon limité (N=18), elle offre un éclairage précieux sur l'expérience de terrain des acteurs judiciaires. Elle comble une lacune importante dans les connaissances existantes, principalement quantitatives et centrées sur la récidive. En plaçant au cœur de l'analyse les perceptions des acteurs de terrain, elle met en lumière les mécanismes qui déterminent, dans la pratique quotidienne, si les sanctions sont perçues comme pertinentes, applicables et justes.

Les recommandations formulées par les juges de police et les assistants de justice interrogés révèlent un large consensus quant aux dysfonctionnements actuels du régime des sanctions routières et aux leviers d'amélioration possibles. Leurs propositions ne visent pas un durcissement des peines, mais des sanctions plus rapides, plus cohérentes et mieux suivies. Un plaidoyer clair se dégage en faveur d'une meilleure applicabilité, d'une plus grande transparence et d'une coordination renforcée au sein de la chaîne judiciaire. Les répondants appellent à consolider les sanctions existantes, à réduire les délais, à élargir et à mobiliser de manière préventive les mesures éducatives, ainsi qu'à renforcer la coopération et l'échange d'informations.

Au terme de cette recherche, nous pouvons pleinement souscrire à ces recommandations politiques. Elles reflètent avec acuité les besoins mis en évidence dans cette étude : la nécessité de sanctions plus rapides, mieux suivies et porteuses de sens.

Parallèlement, nous identifions des points d'attention supplémentaires qui devront être intégrés de manière prioritaire dans les politiques futures et dans la recherche à venir.

6 Recommandations pour la recherche future

6.1 Nécessité structurelle de données fiables et longitudinales

La principale lacune mise en évidence par cette recherche est le manque persistant de données robustes et interconnectées relatives à la récidive routière en Belgique. Ce constat ne constitue pas uniquement un résultat de recherche, mais a également déterminé de manière décisive le choix méthodologique de cette étude. À l'origine, l'objectif était d'analyser l'efficacité des sanctions en matière d'infractions routières à partir de données statistiques sur la récidive. Ce projet a toutefois dû être abandonné, faute de données actuellement disponibles de manière systématique et accessible en Belgique. En l'absence de statistiques fiables et intégrées sur la récidive, un concept de recherche qualitative a donc été privilégié, permettant, par le biais d'entretiens approfondis avec des acteurs clés, d'acquérir une compréhension fine de l'application, de la perception et de l'efficacité supposée des sanctions dans la pratique.

Aujourd'hui, tant les juges de police que les chercheurs doivent composer avec des chiffres fragmentaires et non harmonisés, disséminés entre différentes institutions. Il demeure dès lors impossible d'évaluer de manière systématique quelles sanctions entraînent effectivement un changement de comportement, qui récidive et dans quelles circonstances. Il ne s'agit pas d'un constat inédit : cette lacune constitue depuis de nombreuses années un problème structurel du champ de la recherche judiciaire en Belgique. Des publications antérieures, notamment celles de Robert et al. (2015 ; 2019), soulignaient déjà le retard de la Belgique par rapport à des pays où les bases de données juridiques et administratives sont systématiquement couplées. Malgré des recommandations répétées, l'infrastructure de données nécessaire n'a, à ce jour, toujours pas été mise en place.

Une récente étude de faisabilité portant sur le développement d'un moniteur de récidive routière confirme ce point de blocage structurel et met en évidence le manque persistant de données intégrées sur les infractions routières (De Roeck & Verwee, 2024b). Si le tableau de bord actuel relatif à la récidive routière constitue une première étape précieuse, il reste limité à une représentation partielle et rétrospective des données de récidive. Des sources de données essentielles — telles que les données policières et judiciaires, les sanctions administratives ou les informations relatives aux mesures et interventions imposées — n'y sont pas encore intégrées. Il en résulte une absence de vision cohérente et longitudinale de la dynamique de la récidive routière en Belgique.

L'étude souligne en outre que la situation belge contraste fortement avec celle de pays voisins où le suivi de la récidive est structurellement ancré tant dans les pratiques politiques que scientifiques. Une plateforme de données performante et intégrée permettrait non seulement d'analyser la récidive routière sur des bases scientifiquement solides, mais aussi d'élaborer et d'évaluer des politiques fondées sur des preuves. L'absence persistante d'une telle infrastructure illustre dès lors un défi structurel plus large de la recherche judiciaire en Belgique, à savoir l'insuffisance en matière d'accès, de couplage et de valorisation des données judiciaires et administratives (De Roeck & Verwee, 2024b).

Ce déficit structurel en données a des conséquences concrètes pour l'action publique. Tant que les données ne sont pas intégrées de manière systématique, les politiques demeurent largement aveugles aux effets réels des sanctions. La base de connaissances actuelle repose principalement sur des indicateurs isolés et des chiffres fragmentés, ce qui empêche une compréhension suffisante des mécanismes expliquant pourquoi certaines sanctions sont — ou non — efficaces dans la pratique. Les éclairages qualitatifs, tels que ceux apportés par la présente étude, offrent une interprétation indispensable et précieuse de l'application et de la perception des sanctions, mais ils ne peuvent se substituer à la nécessité d'un socle quantitatif permettant de mettre en évidence des tendances structurelles. Ce n'est qu'à l'intersection des approches qualitatives et quantitatives qu'une image complète et fiable de l'efficacité des sanctions peut émerger.

Nous plaidons dès lors pour le développement d'un réseau de données durable et interinstitutionnel, dans lequel les données juridiques, administratives et pénales seraient systématiquement interconnectées. Idéalement, des données médicales, sociales et, le cas échéant, financières pertinentes y seraient également intégrées. Ce n'est qu'à cette condition que la récidive routière pourra être suivie longitudinalement, que les politiques pourront être étayées empiriquement et que l'efficacité des sanctions pourra être réellement mesurée plutôt que présumée.

6.2 Étudier les sanctions routières à partir d'une perspective de chaîne

Les résultats de cette étude montrent clairement que les sanctions routières ne peuvent être comprises indépendamment du contexte dans lequel elles sont prononcées et exécutées. Les différents acteurs de la chaîne judiciaire développent des représentations marquées du rôle, des responsabilités et des décisions des autres maillons. Cette construction mutuelle des perceptions se fait toutefois avec peu de transparence quant à la manière dont les choix sont opérés ailleurs dans la chaîne ou quant aux effets qu'ils y produisent. Bien que les acteurs disposent d'un pouvoir discrétionnaire important, il existe un manque de concertation structurelle et de compréhension partagée quant à l'usage de cette marge de manœuvre.

Il en résulte une chaîne dans laquelle les décisions sont étroitement liées, mais où l'interaction entre les maillons demeure limitée et où les malentendus sont difficilement corrigés. L'efficacité, la proportionnalité et l'équité sont évaluées depuis la perspective d'acteurs isolés, alors que l'impact final des sanctions routières est le produit d'une succession de décisions, de moments de communication et de formes de suivi tout au long de l'ensemble du parcours — parfois très long — allant de l'infraction à l'exécution. La recherche future doit dès lors adopter une perspective de chaîne : comment les décisions, la communication et les délais de traitement s'influencent-ils mutuellement tout au long de ce parcours ? En cartographiant l'ensemble de la chaîne judiciaire, il devient possible d'identifier les points où l'efficacité se trouve compromise (retards, suivi insuffisant, incohérences) et ceux où un renforcement est envisageable (transmission plus rapide, meilleur retour d'information, objectifs partagés).

Un tel cadre intégré de recherche et de politique publique pourrait contribuer à davantage de cohérence et de transparence dans la justice routière, tout en renforçant la confiance entre les partenaires de la chaîne. Il permettrait également d'évaluer l'impact concret d'initiatives existantes — telles que des plateformes locales de concertation ou des protocoles de coopération dans certaines régions — et, le cas échéant, de les étendre à un niveau plus large.

Enfin, il est essentiel d'intégrer de manière systématique la voix des contrevenants dans les recherches futures. La présente étude s'est centrée sur les acteurs chargés de l'exécution au sein de la chaîne judiciaire, mais la dimension expérientielle des personnes sanctionnées demeure largement méconnue. Comprendre comment les contrevenants perçoivent les sanctions — comme (in)justes, pertinentes, dissuasives ou au contraire contre-productives — est indispensable pour orienter les politiques vers un véritable changement de comportement. Cela suppose d'étudier leurs perceptions de la justice, de la proportionnalité, de la stigmatisation et de la motivation, mais aussi les conditions sociales et économiques qui influencent le respect des mesures.

En combinant ces perspectives avec des données quantitatives et les éclairages des praticiens, il devient possible de construire une image complète et équilibrée de l'efficacité réelle des sanctions routières. C'est là le fondement d'un droit routier plus réactif et plus humain, dans lequel la sanction ne se limite pas à corriger, mais apprend et répare de manière structurelle. La valeur de cette recherche ne réside pas uniquement dans ce qu'elle mesure, mais dans ce qu'elle rend visible : les perceptions, les doutes et les arbitrages professionnels des acteurs qui façonnent quotidiennement les sanctions routières. Elle offre ainsi un rare aperçu de la réalité qui se cache derrière la loi et montre comment les instruments juridiques ne prennent sens qu'à travers leur mise en œuvre, et comment justice et efficacité peuvent se renforcer — ou au contraire se fragiliser mutuellement. Les enseignements de cette étude peuvent contribuer à un système de sanctions routières qui ne soit pas plus sévère, mais surtout plus intelligent : plus rapide dans sa réaction, mieux suivi, davantage en phase avec la réalité vécue des contrevenants, et porté par celles et ceux qui en assurent l'application.

À ce titre, ce rapport apporte des éclairages essentiels sur les marges de progression du droit de la circulation, telles qu'identifiées par les professionnels eux-mêmes.

Références

- Abouk, R., & Adams, S. (2013). Texting Bans and Fatal Accidents on Roadways: Do They Work? Or Do Drivers Just React to Announcements of Bans? *American Economic Journal: Applied Economics*, *5*(2), 179–199.
- Alghnam, S., Towhari, J., Alkelya, M., Binahmad, A., & Bell, T. M. (2018). The effectiveness of introducing detection cameras on compliance with mobile phone and seatbelt laws: a before-after study among drivers in Riyadh, Saudi Arabia. *Injury Epidemiology*, *5*(1). <https://doi.org/10.1186/s40621-018-0161-z>
- Ali, Y., & Haque, M. M. (2023). Modelling the response times of mobile phone distracted young drivers: A hybrid approach of decision tree and random parameters duration model. *Analytic Methods in Accident Research*, *39*, 100279. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.amar.2023.100279>
- Alonso, F., Esteban, C., Montoro, L., & Useche, S. A. (2017). Knowledge, perceived effectiveness and qualification of traffic rules, police supervision, sanctions and justice. *Cogent Social Sciences*, *3*(1). <https://doi.org/10.1080/23311886.2017.1393855>
- Asbridge, M., Mann, R. E., Smart, R. G., Stoduto, G., Beirness, D., Lambie, R., & Vingilis, E. (2009). The effects of Ontario's administrative driver's licence suspension law on total driver fatalities: A multiple time series analysis. *Drugs: Education, Prevention and Policy*, *16*(2), 140–151. <https://doi.org/10.1080/09687630701804507>
- Bakker, L. W., Hudson, S. M., & Ward, T. (2000). Reducing Recidivism in Driving While Disqualified: A Treatment Evaluation. *Criminal Justice and Behavior*, *27*(5), 531–560. <https://doi.org/10.1177/0093854800027005001>
- Bandura, A. (1977). Self-efficacy: Toward a Unifying Theory of Behavioral Change. *Psychological Review*, *84*(2), 191–215.
- Bandura, A. (1997). *Self-Efficacy: The exercise of control*. Worth Publishers.
- Bates, L., Anderson, L., Rodwell, D., & Blais, E. (2020). A qualitative study of young drivers and deterrence based road policing. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *71*, 110–118. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.04.003>
- Bauernschuster, S., & Rekers, R. (2022). Speed limit enforcement and road safety. *Journal of Public Economics*, *210*, 104663. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2022.104663>
- Baum, L. (2006). *Judges and their Audiences: A Perspective on Judicial Behavior*. Princeton University Press.
- Bautista, R., Sitges, E., & Tirado, S. (2015). Psychosocial Predictors of Compliance with Speed Limits and Alcohol Limits by Spanish Drivers: Modeling Compliance of Traffic Rules. *Laws*, *4*(3), 602–616. <https://doi.org/10.3390/laws4030602>
- Beck, K. H., Rauch, W. J., & Williams, A. F. (1999). Effects of Ignition Interlock License Restrictions on Drivers With Multiple Alcohol Offenses: A Randomized Trial in Maryland Requests for reprints should be sent to. *American Journal of Public Health*, *89*(11), 1696–1700.
- Beck, K. H., 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. <https://doi.org/10.1080/15389588.2020.1791323>
- Becker, G. S. (1968). Crime and punishment: An economic approach. *Journal of Political Economy*, *76*(2), 169–217.
- Beirness, D. J., & Marques, P. R. (2004). Alcohol Ignition Interlock Programs. *Traffic Injury Prevention*, *5*(3), 299–308. <https://doi.org/10.1080/15389580490465418>
- Bjerre, B. (2005). Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcolock device and program: Swedish experiences. *Accident Analysis & Prevention*, *37*(6), 1145–1152. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.06.020>

- Bjerre, B., & Thorsson, U. (2008). Is an alcohol ignition interlock programme a useful tool for changing the alcohol and driving habits of drink-drivers? *Accident Analysis & Prevention*, *40*(1), 267–273. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.06.008>
- Boets, S., Meesmann, U., Klipp, S., Bukasa, B., Braun, E., Panosch, E., Wenniger, U., Rösner, S., Kraus, L., & Assailly, J.-P. (2008). *DRUID (5.1.1) - State of the art on driver rehabilitation - Literature analysis & provider survey*. Brussels: DRUID.
- Boets, S., Wardenier, N., De Vos, N., & Bouwen, L. (2023). *Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2021. Drinken en rijden in België*. Brussel: Vias institute.
- Boets, S., Wardenier, N., Moreau, N., & De Roeck, M. (2023). *Tweede nationale gedragsmeting "afleiding tijdens het rijden". Prevalentie van zichtbare potentiële afleiding achter het stuur*. Brussel: Vias institute.
- Boudry, E., & Verwee, I. (2022). *Rijden onder invloed van drugs. Briefing*. Brussel: Vias institute.
- Bouffard, J. A., & Muftić, L. R. (2007). The Effectiveness of Community Service Sentences Compared to Traditional Fines for Low-Level Offenders. *The Prison Journal*, *87*(2), 171–194. <https://doi.org/10.1177/0032885507303741>
- Bourgeon, J.-M., & Picard, P. (2007). Point-record driving licence and road safety: An economic approach. *Journal of Public Economics*, *91*(1), 235–258. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2006.05.007>
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, *3*(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Briscoe, S. (2004). Raising the bar: Can increased statutory penalties deter drink-drivers? *Accident Analysis and Prevention*, *36*(5), 919–929. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2003.10.005>
- Burger, N. E., Kaffine, D. T., & Yu, B. (2014). Did California's hand-held cell phone ban reduce accidents? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *66*, 162–172. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.05.008>
- Caird, J. K., Johnston, K. A., Willness, C. R., Asbridge, M., & Steel, P. (2014). A meta-analysis of the effects of texting on driving. *Accident Analysis & Prevention*, *71*, 311–318. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.06.005>
- Caird, J. K., Willness, C. R., Steel, P., & Scialfa, C. (2008). A meta-analysis of the effects of cell phones on driver performance. *Accident Analysis & Prevention*, *40*(4), 1282–1293. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2008.01.009>
- Campbell, D. T., & Ross, H. L. (1968). The Connecticut Crackdown on Speeding: Time-Series Data in Quasi-Experimental Analysis. *Law & Society Review*, *3*(1), 33–53. <https://doi.org/10.2307/3052794>
- C'de Baca, J., Lapham, S. C., Liang, H. C., & Skipper, B. J. (2001). Victim impact panels: do they impact drunk drivers? A follow-up of female and male, first-time and repeat offenders. *Journal of Studies on Alcohol*, *62*(5), 615–620. <https://doi.org/10.15288/jsa.2001.62.615>
- Chaloupka, F. J., Saffer, H., & Grossman, M. (1993). Alcohol-control policies and motor-vehicle fatalities. *Journal of Legal Studies*, *XXII*, 161–186. <http://www.journals.uchicago.edu/t-and-c>
- Chang, H. L., & Yeh, C. C. (2004). The life cycle of the policy for preventing road accidents: An empirical example of the policy for reducing drunk driving crashes in Taipei. *Accident Analysis and Prevention*, *36*(5), 809–818. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2003.07.005>
- Chang, H.-L., & Yeh, C.-C. (2004). The life cycle of the policy for preventing road accidents: an empirical example of the policy for reducing drunk driving crashes in Taipei. *Accident Analysis & Prevention*, *36*(5), 809–818. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2003.07.005>
- Coben, J. H., & Larkin, G. L. (1999). Effectiveness of ignition interlock devices in reducing drunk driving recidivism. *American Journal of Preventive Medicine*, *16*(1), 81–87.

- Collet, C., Guillot, A., & Petit, C. (2010). Phoning while driving I: a review of epidemiological, psychological, behavioural and physiological studies. *Ergonomics*, *53*(5), 589–601. <https://doi.org/10.1080/00140131003672023>
- Corbett, C. (2012). Efficient, effective, and fair? Disqualifying drivers in their absence at London traffic courts. *Contemporary Issues in Law*, *11*(4), 249–276.
- Courtright, K. E., Berg, B. L., & Mutchnick, R. J. (1997). Effects of House Arrest with Electronic Monitoring on CSI Offenders. *Journal of Offender Rehabilitation*, *24*(3–4), 35–51. https://doi.org/10.1300/J076v24n03_03
- De Paola, M., Scoppa, V., & Falcone, M. (2013). The deterrent effects of the penalty points system for driving offences: A regression discontinuity approach. *Empirical Economics*, *45*(2), 965–985. <https://doi.org/10.1007/s00181-012-0642-9>
- De Roeck, M., & Verwee, I. (2024a). *Een gedragsmeting naar het rijden onder invloed van illegale drugs in het Belgische verkeer. Resultaten van een pilotstudie*. Brussel: Vias institute.
- De Roeck, M., & Verwee, I. (2024b). *Een haalbaarheidsstudie naar het ontwikkelen van een verkeersrecidivemonitor in België: Resultaten van een ideaaltypische analyse*. Brussel: Vias Institute.
- De Vos, N., & Tant, M. (2023). *Ex-postevaluatie van de wetgeving rond het alcoholslot*. Brussel: Vias institute.
- DeJong, W., & Hingson, R. (1998). Strategies to reduce driving under the influence of alcohol. *Annual Review of Public Health*, *19*, 359–378. <https://doi.org/https://doi.org/10.1146/annurev.publhealth.19.1.359>
- Delannoy, S., & De Greef, I. (2024). *Gemeenschapsstraffen als sancties voor verkeersovertredingen – Evaluatie van de doeltreffendheid van werkstraffen en aanbevelingen*. Brussel: Vias institute.
- Delannoy, S., Silverans, P., & Nieuwkamp, R. (2022). *Doeltreffendheid van sancties voor recidivisten in perspectief. Literatuurreview naar de effecten van sancties en verkennende kwalitatieve analyse van de beslissingsprocedure over sancties*. Brussel: Vias institute.
- Delannoy, S., Tant, M., Boudry, E., & Silverans, P. (2022). *Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen. Synthesenota*. Brussel: Vias institute.
- Delhay, E. (2007). The Enforcement of Speeding: Should Fines be Higher for Repeated Offences? *Transportation Planning and Technology*, *30*(4), 355–375. <https://doi.org/10.1080/03081060701461758>
- DeYoung, D. J., Peck, R. C., & Helander, C. J. (1997). Estimating the exposure and fatal crash rates of suspended/revoked and unlicensed drivers in California. *Accident Analysis & Prevention*, *29*(1), 17–23. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(96\)00056-5](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0001-4575(96)00056-5)
- Durnescu, I. (2013). Community sanctions. *The Routledge Handbook of European Criminology*, 409–421.
- Ehsani, J. P., Bingham, C. R., Ionides, E., & Childers, D. (2014). The Impact of Michigan’s Text Messaging Restriction on Motor Vehicle Crashes. *Journal of Adolescent Health*, *54*(5, Supplement), S68–S74. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jadohealth.2014.01.003>
- Elder, R. W., Voas, R., Beirness, D., Shults, R. A., Sleet, D. A., Nichols, J. L., Compton, R., & Services, T. F. on C. P. (2011). Effectiveness of ignition interlocks for preventing alcohol-impaired driving and alcohol-related crashes: a Community Guide systematic review. *American Journal of Preventive Medicine*, *40*(3), 362–376.
- Elvik, R. (2012). Actual and Perceived Risks of Apprehension for Speeding in Norway. *Transportation Research Record*, *2281*(1), 26–31. <https://doi.org/10.3141/2281-04>
- Elvik, R. (2016). Association between increase in fixed penalties and road safety outcomes: A meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, *92*, 202–210. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.03.028>
- Elvik, R., & Christensen, P. (2007). The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: The Norwegian experience. *Journal of Safety Research*, *38*(6), 689–695. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jsr.2007.09.007>

- Fell, J. C., & Scherer, M. (2017). Administrative license suspension: Does length of suspension matter? *Traffic Injury Prevention, 18*(6), 577–584.
- Foon, A. E. (1988). The Effectiveness of Drinking-Driving Treatment Programs: A Critical Review. *International Journal of the Addictions, 23*(2), 151–174. <https://doi.org/10.3109/10826088809085113>
- Fors, S. W., & Rojek, D. G. (1999). The effect of victim impact panels on CSI/DWI rearrest rates: a twelve-month follow-up. *Journal of Studies on Alcohol, 60*(4), 514–520. <https://doi.org/10.15288/jsa.1999.60.514>
- Friedman, J., Harrington, C., & Higgins, D. M. (1995). *Reconvicted drinking driver study*.
- Fry, J. M. (2023a). Do increased speeding fines save lives? *Economics of Transportation, 34*. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2023.100311>
- Fry, J. M. (2023b). Mobile phone penalties and road crashes: Are changes in sanctions effective? *Journal of Safety Research, 84*, 384–392. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.12.001>
- Fylan, F., Hempel, S., Grunfeld, E. A., Connor, M., & Lawton, R. (2006). Evidence-based behavioural change for speeding drivers. *Behavioural Research in Road Safety 2006 Sixteenth Seminar, 92*.
- Gauld, C. S., Lewis, I., & White, K. M. (2014). Concealing their communication: Exploring psychosocial predictors of young drivers' intentions and engagement in concealed texting. *Accident Analysis and Prevention, 62*, 285–293. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.10.016>
- Gehrsitz, M. (2017). Speeding, Punishment, and Recidivism: Evidence from a Regression Discontinuity Design. *The Journal of Law and Economics, 60*(3), 497–528. <https://doi.org/10.1086/694844>
- Goncalves, F., & Mello, S. (2017). Should the punishment fit the crime? Discretion and deterrence in law enforcement. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3064406> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3064406>.
- Gras, M. E., Font-Mayolas, S., Planes, M., & Sullman, M. J. M. (2014). The impact of the penalty point system on the behaviour of young drivers and passengers in Spain. *Safety Science, 70*, 270–275. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2014.06.014>
- Group, P. M. R. (1998). Matching Alcoholism Treatments to Client Heterogeneity: Project MATCH Three-Year Drinking Outcomes. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 22*(6), 1300–1311. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.1530-0277.1998.tb03912.x>
- Hamm, J. A., Ropp, J. W., Witwer, A., & Scott, B. A. (2024). Self-efficacy, prosocial impact, and self-legitimacy as psychological predictors of judicial officer performance. *Public Administration Review, 84*(4), 710–725. <https://doi.org/10.1111/puar.13723>
- Haque, M. M., Oviedo-Trespalacios, O., Debnath, A. K., & Washington, S. (2016). Gap Acceptance Behavior of Mobile Phone-Distracted Drivers at Roundabouts. *Transportation Research Record, 2602*(1), 43–51. <https://doi.org/10.3141/2602-06>
- Hingson, R., Heeren, T., Kovenock, D., Mangione, T., Meyers, A., Morelock, S., Lederman, R., & Scotch, N. A. (1987). Effects of Maine's 1981 and Massachusetts' 1982 Driving-Under-the-Influence Legislation. *American Journal of Public Health, 77*(5), 593–597.
- Hoekstra, A. T. G., Eenink, R. G., et Goldenbeld, C. (2017). Progressief boetestelsel en verkeersveiligheid: geschatte veiligheidseffecten van hogere boetes bij herhaalde snelheidsovertredingen. In opdracht van het Ministerie van Justitie, Wetenschappelijk Onderzoek-en Documentatiecentrum WODC.
- Horrey, W. J., & Wickens, C. D. (2006). Examining the Impact of Cell Phone Conversations on Driving Using Meta-Analytic Techniques. *Human Factors, 48*(1), 196–205. <https://doi.org/10.1518/001872006776412135>
- Huang, M.-C., Fang, S.-C., Chang, H.-M., Yang, T.-W., Tu, H.-Y., Chang, Y.-T., & Cheng, W.-J. (2023). Postintervention reoffense in CSI repeat offenders receiving alcohol treatment as a diversion intervention: A 2-year follow-up study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 94*, 413–421. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trf.2023.03.006>

- Imberger, K., Watson, A., & Kaye, S.-A. (2019). The effect of sanctions on Victorian speeding drivers. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 30(4), 41–49.
- Jones, R. K., Lacey, J. H., & Wiliszowski, C. H. (1996). *Evaluation of alternative programs for repeat DWI offenders*. United States. National Highway Traffic Safety Administration.
- Joyce, S., & Thompson, K. M. (2017). Do Victim Impact Panels reduce drunk driving recidivism? *Restorative Justice*, 5(2), 251–266. <https://doi.org/10.1080/20504721.2017.1343418>
- Junger-Tas, J. (1995). Alternative Sanctions: Myth and Reality. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 2(1), 44–66.
- Kaviani, F., Young, K. L., Robards, B., & Koppel, S. (2020). Understanding the deterrent impact formal and informal sanctions have on illegal smartphone use while driving. *Accident Analysis & Prevention*, 145, 105706.
- Killias, M., Aebi, M., & Ribeaud, D. (2000). Does Community Service Rehabilitate better than Short-term Imprisonment?: Results of a Controlled Experiment. *The Howard Journal of Criminal Justice*, 39(1), 40–57. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/1468-2311.00152>
- Killias, M., Villettaz, P., & Nunweiler-Hardegger, S. (2016). Higher Fines—Fewer Traffic Offences? A Multi-Site Observational Study. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 22(4), 619–634. <https://doi.org/10.1007/s10610-016-9301-6>
- Kim, K. S., Myeong, M. H., & Kweon, Y.-J. (2011). Differences in traffic violations and at-fault crashes between license suspension and revocation. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 755–761. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.10.022>
- Kluppels, L., Delannoy, S. & Silverans, P., (2021). *Kortdurende educatieve maatregelen voor verkeersovertreders: Overzicht, evaluatie en toepassingen van kortdurende interventies*. Brussels: Vias institute.
- Knoebel, K. Y., & Ross, H. L. (1997). Effects of administrative license revocation on employment. *Accident Analysis & Prevention*, 29(5), 595–611. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(97\)00012-2](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0001-4575(97)00012-2)
- Koops-Geuze, G. J., & Weerman, F. M. (2021). Community sanctions in youth justice compared to other youth crime responses: A meta-analysis. *European Journal of Criminology*. <https://doi.org/10.1177/147737082111035305>
- Kunitz, S. J., Woodall, W. G., Zhao, H., Wheeler, D. R., Lillis, R., & Rogers, E. (2002). Rearrest Rates After Incarceration for DWI: A Comparative Study in a Southwestern US County. *American Journal of Public Health*, 92(11), 1826–1831. <https://doi.org/10.2105/AJPH.92.11.1826>
- Lapham, S. C., C’de Baca, J., Lapidus, J., & McMillan, G. P. (2007). Randomized sanctions to reduce re-offense among repeat impaired-driving offenders. *Addiction*, 102(10), 1618–1625. <https://doi.org/10.1111/j.1360-0443.2007.01967.x>
- Lawpoolsri, S., Li, J., & Braver, E. R. (2007). Do Speeding Tickets Reduce the Likelihood of Receiving Subsequent Speeding Tickets? A Longitudinal Study of Speeding Violators in Maryland. *Traffic Injury Prevention*, 8(1), 26–34. <https://doi.org/10.1080/15389580601009764>
- Lee, J., Park, B.-J., & Lee, C. (2018). Deterrent effects of demerit points and license sanctions on drivers’ traffic law violations using a proportional hazard model. *Accident Analysis & Prevention*, 113, 279–286.
- Legge, J., & Park, J. (1994). Policies to Reduce Alcohol-Impaired Driving: Evaluating Elements of Deterrence. *Social Science Quarterly*, 75.
- Leiser, D., & Schatzberg, D. R. (2008). On the complexity of traffic judges’ decisions. *Judgment and Decision Making*, 3(8), 667–678. <https://doi.org/10.1017/s1930297500001613>
- Li, J., Amr, S., Braver, E. R., Langenberg, P., Zhan, M., Smith, G. S., & Dischinger, P. C. (2011). Are Current Law Enforcement Strategies Associated with a Lower Risk of Repeat Speeding Citations and Crash Involvement? A Longitudinal Study of Speeding Maryland Drivers. *Annals of Epidemiology*, 21(9), 641–647. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.annepidem.2011.03.014>

- Li, J., Lawpoolsri, S., & Braver, E. R. (2006). Speeding Tickets: Effective Deterrents for Future Violations or Not? *Transportation Research Board 85th Annual Meeting*.
- Lind, E. A., & Tyler, T. R. (1988). *The Social Psychology of Procedural Justice*. Plenum.
- Lipovac, K., Đerić, M., Tešić, M., Andrić, Z., & Marić, B. (2017). Mobile phone use while driving-literary review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 47*, 132–142. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.04.015>
- Lipsky, M. (1980). *Street-level bureaucracy: Dilemmas of the individual in public services*. Russell Sage Foundation.
- Little, G. L., Robinson, K. D., & Burnette, K. D. (1990). Treating Drunk Drivers with Moral Reconciliation Therapy: A Two-Year Recidivism Study. *Psychological Reports, 66*(3_suppl), 1379–1387. <https://doi.org/10.2466/pr0.1990.66.3c.1379>
- Lucker, G. W., & Osti, J. R. (1997). Reduced Recidivism Among First-Time DWI Offenders as a Correlate of Pre-Trial Intervention. *Journal of Offender Rehabilitation, 24*(3–4), 1–17. https://doi.org/10.1300/J076v24n03_01
- Mackay, N. L., Knight, L. L., & Leal, N. (2013). Driving attitudes and risk perceptions of high-frequency speeders: Results of a community attitudes survey. *Proceedings of the Australasian Road Safety Research Policing Education Conference, Brisbane, QL, Australia, 28–30*.
- Mäkinen, T., Zaidel, D., Andersson, G., Biecheler-Fretel, M.-B., Christ, R., Cauzard, J.-P., Elvik, R., Goldenfeld, C., Heidstra, J., & Jayet, M.-C. (2003). *Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future: Final report of the ESCAPE consortium* [Brussels: European Commission]. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects_sources/escape_final_report.pdf
- Mann, R. E., Vingilis, E. R., Gavin, D., Adlaf, E., & Anglin, L. (1991). Sentence severity and the drinking driver: relationships with traffic safety outcomes. *Accident Analysis & Prevention, 23*(6), 483–491.
- Mann, R. E., Vingilis, E. R., & Stewart, K. (1988). Programs to change individual behavior: Education and rehabilitation in the prevention of drinking and driving. In M. D. Laurence (Ed.), *Social control of the drinking driver* (pp. 248–269). The University of Chicago Press.
- Markšaitytė, R., Endriulaitienė, A., Šeibokaitė, L., Vadvilavičius, T., & Sullman, M. (2024). Exploring the perceived effectiveness and strictness of penalties for traffic offences: The influence of prior punishment experience and evaluation perspective (personal vs. general). *Journal of Safety Research, 90*, 192–198. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jsr.2024.04.010>
- Marques, P. R., Voas, R. B., Roth, R., & Tippetts, A. S. (2010). *Evaluation of the New Mexico Ignition Interlock Program*. United States. National Highway Traffic Safety Administration. Office of ...
- Masten, S. V., & Peck, R. C. (2004). Problem driver remediation: A meta-analysis of the driver improvement literature. *Journal of Safety Research, 35*(4), 403–425. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jsr.2004.06.002>
- McCartt, A. T., Geary, L. L., & Berning, A. (2003). Observational study of the extent of driving while suspended for alcohol impaired driving. *Injury Prevention, 9*(2), 133. <https://doi.org/10.1136/ip.9.2.133>
- McCartt, A. T., Hellinga, L. A., Strouse, L. M., & Farmer, C. M. (2010). Long-term effects of handheld cell phone laws on driver handheld cell phone use. *Traffic Injury Prevention, 11*(2), 133–141. <https://doi.org/10.1080/15389580903515427>
- McKnight, A. J., & Voas, R. B. (1991). The effect of license suspension upon DWI recidivism. *Alcohol, Drugs & Driving*.
- Meirambayeva, A., Vingilis, E., Zou, G., Elzohairy, Y., McLeod, A. I., & Xiao, J. (2014). Evaluation of Deterrent Impact of Ontario's Street Racing and Stunt Driving Law on Extreme Speeding Convictions. *Traffic Injury Prevention, 15*(8), 786–793. <https://doi.org/10.1080/15389588.2014.890721>
- Miller, P., & Rose, N. (2008). *Governing the present: Administering economic, social and personal life*. Polity.

- Mitchell, O., Wilson, D. B., & MacKenzie, D. L. (2007). Does incarceration-based drug treatment reduce recidivism? A meta-analytic synthesis of the research. *Journal of Experimental Criminology*, 3(4), 353–375. <https://doi.org/10.1007/s11292-007-9040-2>
- Moffatt, S., & Poynton, S. (2007). The deterrent effect of higher fines on recidivism: Driving offences. *Crime and Justice Bulletin*, 106, 1–16.
- Möller, H., Cullen, P., Senserrick, T., Rogers, K., Boufous, S., & Ivers, R. Q. (2022). Driving offences and risk of subsequent crash in novice drivers: the DRIVE cohort study 12-year follow-up. *Injury Prevention*, 28(5), 396–404. <https://doi.org/10.1136/injuryprev-2021-044482>
- Moolenaar, D. E. G. (2014). Motorist's Response to an Increase in Traffic Fines. *Journal of Criminology*, 2014(1), 827194. <https://doi.org/https://doi.org/10.1155/2014/827194>
- Moore, K. A., Harrison, M., Young, M. S., & Ochshorn, E. (2008). A cognitive therapy treatment program for repeat CSI offenders. *Journal of Criminal Justice*, 36(6), 539–545. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jcrimjus.2008.09.004>
- Muiluvuori, M.-L. (2001). Recidivism Among People Sentenced to Community Service in Finland. *Journal of Scandinavian Studies in Criminology and Crime Prevention*, 2(1), 72–82. <https://doi.org/10.1080/140438501317205556>
- Nagin, D. S. (1998). Criminal Deterrence Research at the Outset of the Twenty-First Century. *Crime and Justice*, 23, 1–42. <https://doi.org/10.1086/449268>
- Nieuwkamp, R. et Boudry, E. (2020). Quelles sont les mesures efficaces pour les conducteurs sous l'influence de l'alcool ? – Une étude sur l'efficacité des mesures éducatives. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Nichols, J. L., & Ross, H. L. (1990). The effectiveness of legal sanctions in dealing with drinking drivers. *Alcohol, Drugs, and Driving*, 6(2).
- Nochajski, T. H., Bell, J. A., & Augustino, D. K. (1995). Impact of treatment on DWI offenders: A 10 year follow-up. In *Alcohol, drugs and traffic safety-T95* (pp. 811–816). University of Adelaide.
- Nochajski, T. H., & Stasiewicz, P. R. (2006). Relapse to driving under the influence (CSI): A review. *Clinical Psychology Review*, 26(2), 179–195. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2005.11.006>
- Ochenasek, M., Truelove, V., Stefanidis, K. B., & Watson-Brown, N. (2022). Examining the impact of both legal and nonlegal factors on following a vehicle too closely utilizing three deterrence-based theories. *Journal of Criminology*, 55(1), 65–80.
- Ogden, J., Brown, P. M., & George, A. M. (2022). Young drivers and smartphone use: The impact of legal and non-legal deterrents. *Journal of Safety Research*, 83, 329–338.
- Olsson, B., Pütz, H., Reitzug, F., & Humphreys, D. K. (2020). Evaluating the impact of penalising the use of mobile phones while driving on road traffic fatalities, serious injuries and mobile phone use: A systematic review. In *Injury Prevention* (Vol. 26, Issue 4, pp. 378–385). BMJ Publishing Group. <https://doi.org/10.1136/injuryprev-2019-043619>
- Osilla, K. C., Paddock, S. M., McCullough, C. M., Jonsson, L., & Watkins, K. E. (2019). Randomized Clinical Trial Examining Cognitive Behavioral Therapy for Individuals With a First-Time CSI Offense. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, 43(10), 2222–2231. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/acer.14161>
- Oviedo-Trespalacios, O., Haque, Md. M., King, M., & Washington, S. (2016). Understanding the impacts of mobile phone distraction on driving performance: A systematic review. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 72, 360–380. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trc.2016.10.006>
- Pawson, R., & Tilley, N. (1997). *Realistic Evaluation*. SAGE.
- Polacek, M., Rogers, E. M., Woodall, W. G., Delaney, H., Wheeler, D., & Rao, N. (2001). MADD victim impact panels and stages-of-change in drunk-driving prevention. *Journal of Studies on Alcohol*, 62(3), 344–350. <https://doi.org/10.15288/jsa.2001.62.344>

- Popping, H. (2012). *Do Higher Fines Reduce Recidivism? Evidence from a twenty percent increase in (Dutch) traffic fines*. Masterthesis Econometrics: Erasmus University Rotterdam.
- Pratt, T. C., Cullen, F. T., Blevins, K. R., Daigle, L. E., & Madensen, T. D. (2008). The Empirical Status of Deterrence Theory: A Meta-Analysis. In F. T. Cullen, J. P. Wright, & K. R. Blevins (Eds.), *Taking Stock: The Status of Criminological Theory* (1st ed., Vol. 15, pp. 367–395). Routledge.
- Pratt, T. C., Holsinger, A. M., & Latessa, E. J. (2000). Treating the chronic CSI offender “Turning Point” ten years later. *Journal of Criminal Justice*, 28(4), 271–281. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0047-2352\(00\)00046-5](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0047-2352(00)00046-5)
- Quinn, T. P., & Quinn, E. L. (2015). The Effect of Cognitive-Behavioral Therapy on Driving While Intoxicated Recidivism. *Journal of Drug Issues*, 45(4), 431–446. <https://doi.org/10.1177/0022042615603390>
- Rahman, S., & Weatherburn, D. (2021). Does Prison Deter Drunk-Drivers? *Journal of Quantitative Criminology*, 37(4), 979–1001. <https://doi.org/10.1007/s10940-020-09476-4>
- Rauch, W. J., Ahlin, E. M., Zador, P. L., Howard, J. M., & Duncan, G. D. (2011). Effects of administrative ignition interlock license restrictions on drivers with multiple alcohol offenses. *Journal of Experimental Criminology*, 7(2), 127–148. <https://doi.org/10.1007/s11292-010-9118-0>
- Robert, L., De Blander, R., Detry, I., Maes, E., Mine, B., & Vanneste, C. (2019). Recidivism. Recidivism Research at the NICC. In C. Mincke, D. Brutyn, D. Burssens, A. Lemonne, E. Maes, B. Renard, & L. Robert (Eds.), *20 years of Criminology at the NICC. A Scientific Journey and its Perspectives*. (pp. 165–198). Gompel & Svacina.
- Robert, L., Pauwels, L., Vander Laenen, F., Maes, E., & Vermeulen, G. (2015). Meer en beter: onderzoek naar recidive in België. *Panopticon*, 151–157.
- Rogers, P. N., & Shoenig, S. E. (1994). A time series evaluation of California’s 1982 driving-under-the-influence legislative reforms. *Accident Analysis & Prevention*, 26(1), 63–78. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0001-4575\(94\)90069-8](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0001-4575(94)90069-8)
- Rojek, D. G., Coverdill, J. E., & Fors, S. W. (2003). The effect of victim impact panels on CSI rearrest rates: a five-year follow-up. *Criminology*, 41(4), 1319–1340. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.1745-9125.2003.tb01021.x>
- Ross, H. L. (1984). Social control through deterrence: Drinking-and-driving laws. *Annual Review of Sociology*, 10(1), 21–35.
- Ross, H. L., & Gonzales, P. (1988). Effects of license revocation on drunk-driving offenders. *Accident Analysis & Prevention*, 20(5), 379–391. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0001-4575\(88\)90020-6](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0001-4575(88)90020-6)
- Ross, H. L., & Klette, H. (1995). Abandonment of mandatory jail for impaired drivers in Norway and Sweden. *Accident Analysis & Prevention*, 27(2), 151–157. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0001-4575\(94\)00047-P](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0001-4575(94)00047-P)
- Ruhm, C. (1996). Alcohol Policies and Highway Vehicle Fatalities. *Journal of Health Economics*, 15, 435–454. [https://doi.org/10.1016/S0167-6296\(96\)00490-0](https://doi.org/10.1016/S0167-6296(96)00490-0)
- Ryeng, E. O. (2012). The effect of sanctions and police enforcement on drivers’ choice of speed. *Accident Analysis & Prevention*, 45, 446–454. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.08.010>
- Sagberg, F., & Ingebrigtsen, R. (2018). Effects of a penalty point system on traffic violations. *Accident Analysis & Prevention*, 110, 71–77. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.11.002>
- Sagberg, F., & Sundfør, H. B. (2019). Self-reported deterrence effects of the Norwegian driver’s licence penalty point system. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 62, 294–304. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.01.012>
- Serrano-Fernández, M. J., Tàpia-Caballero, P., Boada-Grau, J., & Araya-Castillo, L. (2020). Variables that predict Attitudes Toward Safety Regulations in professional drivers. *Journal of Transport & Health*, 19, 100967. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100967>

- Silverans, P., Delannoy, S., Boudry, E., & Tant, M. (2022). *Progressieve sanctiesystemen voor verkeersovertreders, met inbegrip van puntensystemen. Deel 2. Diepte-analyse van de sanctiesystemen in 6 Europese landen - Managementsamenvatting*. Brussel: Vias institute.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., Boudry, E., Delannoy, S., & Tant, M. (2022). *Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen. Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie-indicatoren, expertenbevraging en literatuurstudie*. Brussel: Vias institute.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). *Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer*. Brussel: Vias institute.
- Simmons, S. M., Hicks, A., & Caird, J. K. (2016). Safety-critical event risk associated with cell phone tasks as measured in naturalistic driving studies: A systematic review and meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention, 87*, 161–169. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.11.015>
- Sloan, F., Reilly, B. A., & Schenzler, C. (1994). Effects of prices, civil and criminal sanctions, and law enforcement on alcohol-related mortality. *Journal of Studies on Alcohol, 55*, 454–465. <https://doi.org/10.15288/jsa.1994.55.454>
- Snaphaan, T., Pauwels, L. J. R., & Hardyns, W. (2021). Oude wijn in nieuwe zakken? Een studie naar de gepercipieerde effectiviteit van buurtinformatienetwerken in een veranderende context. *Tijdschrift Voor Criminologie, 64*(1), 15–38.
- Socie, E. M., Wagner, S. A., & Hopkins, R. S. (1994). The Relative Effectiveness of Sanctions Applied to First-time Drunken Driving Offenders. *American Journal of Preventive Medicine, 10*(2), 85–90. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0749-3797\(18\)30623-8](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0749-3797(18)30623-8)
- Soole, D., Haworth, N., & Watson, B. (2008). Immediate licence suspension to deter high-risk behaviours. *Proceedings of High Risk Road Users-Motivating Behaviour Change: What Works and What Doesn't Work? National Conference of The Australasian College of Road Safety and The Travelsafe Committee of the Queensland Parliament 2008*, 163–176.
- Spaans, E. C. (1998). Community Service in the Netherlands: Its Effects on Recidivism and Net-Widening. *International Criminal Justice Review, 8*(1), 1–14. <https://doi.org/10.1177/105756779800800101>
- Stout, E. M., Sloan, F. A., Liang, L., & Davies, H. H. (2000). Reducing harmful alcohol-related behaviors: effective regulatory methods. *Journal of Studies on Alcohol, 61*(3), 402–412. <https://doi.org/10.15288/jsa.2000.61.402>
- Sunshine, J., & Tyler, T. R. (n.d.). *The Role of Procedural Justice and Legitimacy in Shaping Public Support for Policing*.
- Svenson, O., & Patten, C. J. D. (2005). Mobile phones and driving: a review of contemporary research. *Cognition, Technology & Work, 7*, 182–197.
- Tavares, A. F., Mendes, S. M., & Costa, C. S. (2008). The Impact of Deterrence Policies on Reckless Driving: The Case of Portugal. *European Journal on Criminal Policy and Research, 14*(4), 417–429. <https://doi.org/10.1007/s10610-008-9082-7>
- Taxman, F. S., & Piquero, A. (1998). On preventing drunk driving recidivism: an examination of rehabilitation and punishment approaches. *Journal of Criminal Justice, 26*(2), 129–143. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0047-2352\(97\)00075-5](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0047-2352(97)00075-5)
- Thompson, K., & Joyce, S. (2022). Do victim impact panels have sustained effects on CSI recidivism? *Laws, 11*(2), 28.
- Tims, M., Bakker, A. B., & Derks, D. (2014). Daily job crafting and the self-efficacy – Performance relationship. *Journal of Managerial Psychology, 29*(5), 490–507. <https://doi.org/10.1108/JMP-05-2012-0148>
- Tonry, M., & Lynch, M. (1996). Intermediate Sanctions. *Crime and Justice, 20*, 99–144. <https://doi.org/10.1086/449242>
- Truelove, V., Davey, B., & Watson-Brown, N. (2023). Examining the differences in perceived legal and non-legal factors between drink driving and drug driving. *Journal of Criminology, 56*(1), 59–77.

- Truelove, V., Freeman, J., Kaye, S.-A., Watson, B., Mills, L., & Davey, J. (2021). A unified deterrence-based model of legal and non-legal factors that influence young driver speeding behaviour. *Accident Analysis & Prevention, 160*, 106327.
- Truelove, V., Freeman, J., Mills, L., Kaye, S. A., Watson, B., & Davey, J. (2021). Does awareness of penalties influence deterrence mechanisms? A study of young drivers' awareness and perceptions of the punishment applying to illegal phone use while driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 78*, 194–206. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.02.006>
- Truelove, V., Watson-Brown, N., Parker, E., Freeman, J., & Davey, J. (2021). Driving through a pandemic: A study of speeding and phone use while driving during COVID-19 restrictions. *Traffic Injury Prevention, 22*(8), 605–610. <https://doi.org/10.1080/15389588.2021.1980213>
- Tyler, T. R. (n.d.). *Legitimacy and Criminal Justice: The Benefits of Self-Regulation*.
- Tyler, T. R. (1990). *Why people obey the law: Procedural Justice, legitimacy, and compliance*. Yale University Press.
- Tyler, T. R. (2006). Psychological perspectives on legitimacy and legitimation. In *Annual Review of Psychology* (Vol. 57, pp. 375–400). <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.57.102904.190038>
- Van Thienen, B. (2019). *Verkeer op punt: Drugsprocedure*. Inni publishers.
- Vanlaar, W. G. M., Hing, M. M., & Robertson, R. D. (2017). An evaluation of Nova Scotia's alcohol ignition interlock program. *Accident Analysis & Prevention, 100*, 44–52.
- Varet, F., Granié, M.-A., Carnis, L., Martinez, F., Pelé, M., & Piermattéo, A. (2021). The role of perceived legitimacy in understanding traffic rule compliance: A scoping review. *Accident Analysis & Prevention, 159*, 106299. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106299>
- Verwee, I. (2012). *De politierol bekeken door de bril van de burger. Een caleidoscoop van verwachtingen en betekenissen*. Vrije Universiteit Brussel.
- Vias Institute. (2023). *Het Alcoholslot*.
- Voas, R. B., & Fisher, D. A. (2001). Court procedures for handling intoxicated drivers. *Alcohol Research & Health, 25*(1), 32.
- Wagenaar, A. C., & Maldonado-Molina, M. M. (2007). Effects of Drivers' License Suspension Policies on Alcohol-Related Crash Involvement: Long-Term Follow-Up in Forty-Six States. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 31*(8), 1399–1406. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.1530-0277.2007.00441.x>
- Wagenaar, A. C., Maldonado-Molina, M. M., Erickson, D. J., Ma, L., Tobler, A. L., & Komro, K. A. (2007). General deterrence effects of U.S. statutory CSI fine and jail penalties: Long-term follow-up in 32 states. *Accident Analysis and Prevention, 39*(5), 982–994. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.01.003>
- Wählberg, A. E. (2011). Re-education of young driving offenders: Effects on recorded offences and self-reported collisions. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 14*(4), 291–299. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.02.002>
- Warchol, G. L. (2000). Intensive supervision probation: An impact evaluation. *The Justice Professional, 13*(3), 219–232. <https://doi.org/10.1080/1478601X.2000.9959589>
- Watson. (2004). *The psychosocial characteristics and on-road behaviour of unlicensed drivers*.
- Watson, B. C., Siskind, V., Fleiter, J. J., & Watson, A. (2012). *The impact of penalty increases on speeding behaviour in Queensland and a characterisation of speeding offenders*.
- Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J. J., Watson, A., & Soole, D. (2015a). Assessing specific deterrence effects of increased speeding penalties using four measures of recidivism. *Accident Analysis and Prevention, 84*, 27–37. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.08.006>

- Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J. J., Watson, A., & Soole, D. (2015b). Assessing specific deterrence effects of increased speeding penalties using four measures of recidivism. *Accident Analysis & Prevention*, *84*, 27–37. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.08.006>
- Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J., & Soole, D. (2015). Profiling high-range speeding offenders: Investigating criminal history, personal characteristics, traffic offences, and crash history. *Accident Analysis and Prevention*, *74*, 87–96. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.10.013>
- Weatherburn, D., & Moffatt, S. (2011). The specific deterrent effect of higher fines on drink-driving offenders. *British Journal of Criminology*, *51*(5), 789–803. <https://doi.org/10.1093/bjc/azr043>
- Weinrath, M. (1997). The Ignition Interlock Program for Drunk Drivers: A Multivariate Test. *Crime & Delinquency*, *43*(1), 42–59. <https://doi.org/10.1177/0011128797043001003>
- Wells-Parker, E., Anderson, B. J., Landrum, J. W., & Snow, R. W. (1988). Long-term Effectiveness of Probation, Short-term Intervention and LAI Administration for Reducing CSI Recidivism. *British Journal of Addiction*, *83*(4), 415–421. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.1360-0443.1988.tb00488.x>
- Wells-Parker, E., Bangert-Drowns, R., McMillen, R., & Williams, M. (1995). Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders. *Addiction*, *90*(7), 907–926. <https://doi.org/https://doi.org/10.1046/j.1360-0443.1995.9079074.x>
- Wells-Parker, E., & Cosby, P. J. (1987). *Impact of driver's license suspension on employment stability of drunken drivers*.
- Wells-Parker, E., & Williams, M. (2002). Enhancing the effectiveness of traditional interventions with drinking drivers by adding brief individual intervention components. *Journal of Studies on Alcohol*, *63*(6), 655–664. <https://doi.org/10.15288/jsa.2002.63.655>
- Wheeler, D. R., Rogers, E. M., Tonigan, J. S., & Woodall, W. G. (2004). Effectiveness of customized Victim Impact Panels on first-time DWI offender inmates. *Accident Analysis & Prevention*, *36*(1), 29–35. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(02\)00111-2](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00111-2)
- Whetten-Goldstein, K., Sloan, F. A., Stout, E., & Liang, L. (2000). Civil liability, criminal law, and other policies and alcohol-related motor vehicle fatalities in the United States: 1984-1995. In *Accident Analysis and Prevention* (Vol. 32). www.elsevier.com/locate/aap
- Wille, S., & Di Fazio, V. (2019). *Speekselanalyses bij rijden onder invloed van drugs. Korte toelichting over het hoe en waarom van speekselanalyses*.
- Williams, D. J., Simmons, P., & Thomas, A. (2000). Predicting CSI Recidivism Following an Alcohol Safety Action Program. *Journal of Offender Rehabilitation*, *32*(1–2), 129–145. https://doi.org/10.1300/J076v32n01_05
- Willis, C., Lybrand, S., & Bellamy, N. (2004). Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism. *Cochrane Database of Systematic Reviews*, *3*.
- Wundersitz, L. N., & Hutchinson, P. (2006). *South Australia's Driver Intervention Program: Participant characteristics, best practice discussion and literature review*. Centre for Automotive Safety Research.
- You, C.-W., Lin, Y.-F., Chuang, Y., Lee, Y.-H., Hsu, P.-Y., Lin, S.-Y., Chang, C.-C., Chung, Y.-J., Chen, Y.-L., & Huang, M.-C. (2018). Sobermotion: leveraging the force of probation officers to reduce the risk of dui recidivism. *Proceedings of the ACM on Interactive, Mobile, Wearable and Ubiquitous Technologies*, *2*(3), 1–34.
- Young, K. L., Stephan, K. L., Newstead, S. V., Rudin-Brown, C., Tomasevic, N., & Lenne, M. G. (2013). *Repeat Speeders Trial: Final evaluation report*.
- Yu, J. (1994). Punishment celerity and severity: Testing a specific deterrence model on drunk driving recidivism. *Journal of Criminal Justice*, *22*(4), 355–366. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0047-2352\(94\)90082-5](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0047-2352(94)90082-5)
- Yu, J., & Williford, W. R. (1995). Drunk-driving recidivism: predicting factors from arrest context and case disposition. *Journal of Studies on Alcohol*, *56*(1), 60–66. <https://doi.org/10.15288/jsa.1995.56.60>

Zhao, D., Han, F., Meng, M., Ma, J., & Yang, Q. (2019). Exploring the influence of traffic enforcement on speeding behavior on low-speed limit roads. *Advances in Mechanical Engineering*, *11*(12), 1687814019891572. <https://doi.org/10.1177/1687814019891572>



Institut Vias

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be