



Rapport n° 2024 – R – 07 - FR

Évaluation de la catégorisation des infractions routières

Réflexions sur les infractions routières et le risque d'accident mortel



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Numéro de rapport	2024 – R - 07 - FR
Dépôt légal	D/2024/0779/14
Client	Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Date de publication	[Publish Date]
Auteur(s)	Shirley Delannoy, Isabel Verwee
Relecteur(s)	Yves Régimont (Justice)
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 : Delannoy, S. & Verwee, I. (2024). Évaluation de la catégorisation des infractions routières – Réflexions sur les infractions routières et le risque d'accident mortel, Bruxelles : Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands.

This report includes a summary in English.

L'institut Vias remercie l'ensemble des membres de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière et les experts en matière de sécurité routière et en toxicologie, ainsi que les représentants de la justice, ayant participé à l'étude.

Table des matières

Liste des tableaux et figures	5
Résumé	6
Summary	8
Terminologie	10
1 Introduction	11
1.1 Contexte – Plan fédéral	11
1.2 Cadre législatif – en bref	12
2 Méthodologie	14
2.1 Objectifs et approche	14
2.2 Collecte de données	14
2.2.1 Analyse objective (revue documentaire)	14
2.2.2 Questionnaire d'évaluation auprès d'experts	15
2.2.3 Approche approfondie auprès des experts	17
2.3 Approche méthodologique – discussion des biais	18
3 Résultats de l'analyse documentaire	20
3.1 La conduite sous influence	21
3.1.1 Conduite sous influence d'alcool – Risque Relatif	23
3.1.2 Conduite sous influence de drogues – Risque Relatif	27
3.1.3 Conduite sous influence de médicaments – Risque Relatif	32
3.1.4 Conduite sous influence d'alcool et de drogues – Risque Relatif	33
3.1.5 Conduite sous influence – les cyclistes	34
3.2 Vitesse	34
3.3 Distraction	38
3.4 Non-port de la ceinture de sécurité et utilisation incorrecte du système de retenue pour enfant	41
3.5 Conclusions de l'analyse objective	43
4 Résultats de l'enquête « experts »	45
4.1 Les infractions ne représentant pas un risque augmenté	45
4.2 Les infractions représentant un risque modérément augmenté	46
4.3 Les infractions représentant un risque fortement augmenté	48
4.4 Les infractions aux évaluations contrastées	52
4.5 Les infractions complémentaires	54
4.6 Conclusions de l'analyse des experts	56
5 Résultats de l'approche approfondie	58
5.1 Les contrôles – Police	58
5.1.1 Discussion avec les représentants	58
5.1.2 Analyse détaillée menée par le CENTREX – en quelques mots	60
5.2 Le ministère public	61
5.2.1 Perspectives d'un avocat général	61
5.2.2 Perspectives du Ministère Public	63

5.3	Le tribunal	67
5.3.1	La catégorisation actuelle	67
5.3.2	Les infractions avec mise en danger directe	67
5.3.3	L'appréciation du magistrat	67
5.3.4	Sanctions efficaces et accidents mortels	68
5.3.5	Le système fonctionne	68
5.4	Toxicologie	69
5.4.1	Effets et risques	69
5.4.2	Des tendances de consommation	70
5.5	Conclusions – Analyse approfondie	70
6	Conclusions	72
7	Recommandations	74
	Références	75
	Annexe I – Liste des infractions soumises à évaluation par les Experts	79
	Annexe II – Evaluation des experts	82
	Annexe III – Les infractions complémentaires	86

Liste des tableaux et figures

Tableau 1. Légendes des Risques relatifs et des Odds ratios	20
Tableau 2. Aperçu des travaux de synthèse relatifs à la conduite sous influence (CSI)	22
Tableau 3. Résultats des risques relatifs pour la conduite sous influence d'alcool.	25
Tableau 4. Résultats des risques relatifs pour la conduite sous influence de drogues.	29
Tableau 5. Résultats des risques relatifs pour la conduite sous influence de médicaments.	32
Tableau 6. Résultats des risques relatifs pour la conduite sous influence d'une combinaison d'alcool et de drogues.	34
Tableau 7. Résultats des risques relatifs pour la conduite sous influence pour les cyclistes.	34
Tableau 8. Risque relatif d'accident associé à la vitesse, comparé au risque relatif associé à la CSI d'alcool.	37
Tableau 9. Aperçu des travaux de synthèse relatifs à la distraction	39
Tableau 10. Résultats des risques relatifs pour la distraction au volant – Dingus et al. (2016, 2019) et Ziakopoulos et al. (2017).	40
Tableau 11. Résultats des risques relatifs pour le non-port de la ceinture de sécurité et du DRE.	42
Tableau 12. Résultats des infractions évaluées comme présentant un risque non augmenté	46
Tableau 13. Les infractions évaluées comme présentant un risque modérément augmenté – Code de la route (AR 01/12/1975)	47
Tableau 14. Les infractions évaluées comme présentant un risque modérément augmenté – Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière	48
Tableau 15. Les infractions évaluées comme présentant un risque "fortement augmenté" – Code de la route (AR 01/12/1975)	49
Tableau 16. Les infractions évaluées comme présentant un risque "fortement augmenté" – Loi du 16/03/1968 relative à la police de la circulation routière.	52
Tableau 17. Infractions aux évaluations contrastées	53
Tableau 18. Résultats détaillés des articles 48 et 62bis, AR 01/12/1975	53
Tableau 19. Le délit de fuite – évaluation (Loi du 16/03/1968)	53
Tableau 20. Infractions complémentaires identifiées par les répondants	86
Figure 1. Les cinq axes d'action du Plan Fédéral de Sécurité Routière	11
Figure 2. Illustration du risque relatif d'accident pour la CSI d'alcool, de drogues et de combinaison d'alcool et de drogues.	21
Figure 3. Augmentation relative du risque à mesure que le taux d'alcool augmente.	26
Figure 4. Estimations du risque relatif (RR) d'accident impliquant des conducteurs sous l'influence de l'alcool dans les catégories de CAS les plus élevées et les tailles d'échantillon sous-jacentes (N).	27
Figure 5. Risque de lésion mortelle en fonction de la vitesse d'impact et du type d'usager.	36
Figure 6. Relation entre la vitesse et le risque d'accident sur la base des exposants d'Elvik et al. (2019) – Rapport de risque en comparaison avec le risque à 50 km/h.	37
Figure 7. Tués et blessés graves évités si 100 % des conducteurs respectent la limitation de vitesse, en fonction de la zone de vitesse.	38

Résumé

Actuellement établi en quatre degrés, le système de catégories des infractions a été fondé sur les notions de « mise en danger indirecte », « mise en danger directe » et de « mise en danger directe impliquant presque irrémédiablement des dégâts physiques » (Arrêté Royal du 30 septembre 2005). En documentant les risques d'accident mortel que représente une sélection d'infractions, la présente étude vise à identifier les premiers chantiers à mettre en œuvre pour implémenter une catégorisation des infractions sur la base du risque d'accident mortel qu'elles représentent. Construite en trois phases, cette étude doit être considérée comme un document de travail initiant les premiers axes de réflexions portant sur la révision de la catégorisation des infractions.

La première phase de l'étude est dédiée à une revue documentaire des quatre principales causes de mortalité routière : la conduite sous influence (CSI), la vitesse excessive, la distraction au volant et le non-port de la ceinture de sécurité ou de la non-utilisation de dispositif de retenue pour enfants (DRE). A travers cette revue documentaire, il peut être établi, sans grande surprise, que ces comportements sont particulièrement problématiques sur la route et représentent une source de danger importante tant pour les conducteurs que pour les autres usagers de la route, surtout si ces comportements sont largement adoptés et socialement acceptés.

- Les risques d'accident associés à la CSI d'alcool sont statistiquement significatifs dès une concentration de 0,3 g/l. Ce risque augmente de manière linéaire avec les concentrations d'alcool, atteignant des risques d'être impliqué dans un accident mortel ou avec blessés jusqu'à 200 fois supérieur que pour une conduite sobre. Pour la CSI de drogues, sans conteste, le risque d'accidents augmente quel que soit le type de substances illicites consommées, avec en tête, les amphétamines, les opiacées et les combinaisons de drogues. Concernant les médicaments, en fonction de leurs effets, le risque d'accidents augmente également. Tandis que la polyconsommation de drogues et/ou d'alcool augmente de 20 à 200 fois le risque d'accident pour les conducteurs sous influence.
- La vitesse représente un facteur à haut risque d'accident mortel et/ou avec blessés, en particulier si les différences de vitesses adoptées entre les usagers de la route sont élevées, ou encore si cette vitesse est adoptée dans des lieux à forte densité d'interactions, en ce compris avec des usagers vulnérables. Ces derniers courent, en outre, de plus grands risques de lésions corporelles en cas d'impact en fonction de l'augmentation de la vitesse.
- La distraction est un autre facteur important de l'augmentation du risque d'accidents, tout type d'accident confondu. En tête des distractions associées avec les plus grands risques : la composition d'un numéro avec le téléphone en main, la lecture ou l'écriture sur une tablette et le fait d'atteindre un objet dans la voiture.
- Le non-port de la ceinture, bien que de plus en plus marginal parmi les conducteurs et passagers belges, implique des conséquences dramatiques en cas d'accident, notamment pour les passagers. En outre, ce comportement marginal semble plus fortement adopté par des profils plus extrêmes en termes de prises de risque, ce qui implique un risque relatif d'accidents élevé. Concernant la non-utilisation du DRE, ou une utilisation incorrecte, le risque pour les enfants d'être victimes d'un accident mortel est jusque à 10 fois supérieur que s'ils étaient correctement attachés.

La deuxième phase de l'étude a consisté en une évaluation de 128 infractions par des experts de la sécurité routière, dont principalement les membres de la Commission Fédérale de la Sécurité Routière. Ces experts ont été invités à attribuer à chacune des infractions sélectionnées une note relative au risque d'accident mortel qu'elles représentent lorsqu'elles sont commises. De cet exercice, il est ressorti de grandes tendances permettant d'identifier les infractions potentiellement catégorisées dans un degré inférieur ou supérieur à la mise en danger qu'elles représentent. Ce sont 22 infractions du deuxième degré qui ont été évaluées par les experts comme présentant un risque d'accident mortel fortement à extrêmement augmenté. Parmi ces infractions, nous retrouvons des infractions relatives à la cohabitation avec les usagers vulnérables, aux conditions climatiques, à la priorité/céder le passage, au stationnement (dans un tunnel, virage...) ou encore au port de la ceinture de sécurité. Le consensus des experts indique dès lors que le degré de ces infractions doit être réévalué. En outre, dix infractions du deuxième degré ont également été évaluées comme présentant un risque modérément augmenté. Quant aux infractions de troisième degré, 38 d'entre elles ont été identifiées comme présentant un risque d'accident mortel de « fortement à extrêmement augmenté ». Pour ces infractions qui correspondent à une mise en danger directe sans entraîner de dommages physiques, cette évaluation par le consensus des experts invite à une évaluation

plus approfondie de leur degré de catégorisation actuelle. Concernant les infractions du quatrième degré, celles-ci ont toutes été évaluées comme présentant un risque fortement à extrêmement augmenté, l'évaluation des experts confirmant en quelque sorte leur degré de mise en danger. Quant aux infractions non-catégorisées (traitées par la loi de 1968 relative à la police de la circulation routière), celles-ci ont été majoritairement évaluées comme présentant un risque fortement à extrêmement augmenté.

La troisième phase s'est attelée à collecter les perspectives des trois maillons (contrôle – poursuite – sanctions) de la chaîne décisionnelle de la Politique Criminelle en matière de sécurité routière et de d'experts en toxicologie. Par le biais d'entretiens, les questions de la catégorisation actuelle des infractions, de l'éventail des sanctions assorti à cette catégorisation et leur application sur le « terrain » ont été abordées. Pour la police fédérale et le CENTREX Circulation routière, de nombreuses inconsistances dans la catégorisation actuelle existent. Ces inconsistances sont principalement dues aux nombreuses modifications et aux ajouts apportés aux infractions, ainsi qu'à une perte de vue des trois degrés de mise en danger. Pour le représentant du ministère public, la révision de la catégorisation des infractions (sur la base de la mise en danger) doit également s'accompagner d'une révision des sanctions assorties aux catégories afin d'apporter plus de cohérence au sein même des degrés d'infractions. En outre, les trois représentants du ministère public et du tribunal de police ont rappelé que le droit prévoit un ensemble de peines lors d'accident de la route avec décès. Et enfin, les experts en toxicologie ont pour leur part, mis en évidence les limites des méthodes d'évaluation des risques associés à la CSI de drogues, méthodes qui ne permettent pas de rendre compte de toute la complexité des effets des drogues sur la conduite. Ces experts ont également indiqué une hausse notable de dossiers relatifs à des polyconsommation (drogues et alcool et ou des combinaisons de drogues) dans les dossiers traités par leurs services.

Cette approche en trois volets a mis en exergue la nécessité d'un retour à l'essence de l'AR du 30 septembre 2005 par l'application des notions de mise en danger indirecte et directe. Ces mises en danger pouvant à la fois être estimées sur la base de la littérature (pour quatre comportements particulièrement problématiques pour la sécurité routière, mais pour d'autres également) et sur les expériences de terrain des différents acteurs de la politique criminelle en matière de sécurité routière, et des représentants des différents usagers de la route. En outre, la recatégorisation des infractions doit également s'inscrire dans une réflexion plus large des comportements socialement acceptés par les conducteurs belges et l'opportunité que la catégorisation des infractions et l'éventuelle requalification des infractions peut jouer dans l'acceptabilité symbolique de certains comportements.

Summary

Currently based on four levels, the offence categorisation system is based on the concepts of "indirect endangerment", "direct endangerment" and "direct endangerment involving almost irreparable physical damage" (Royal Decree of 30 September 2005). By documenting the risks of fatal accidents posed by a selection of offences, this study aims to identify the first steps to be taken to ensure a coherent categorisation of offences. The study, divided into three phases, should be seen as a working document initiating the first lines of reflections on the categorisation of offences.

The first phase of the study is devoted to a literature review of the four main causes of road deaths: driving under the influence, excessive speed, distracted driving, and non-use of the seatbelt or of a child restraint system (CRS). From this review of the literature, it can be established, not surprisingly, that these behaviours are particularly problematic on the road and represent a major source of danger for both drivers and other road users, especially if these behaviours are widely adopted and socially accepted.

- The accident risks associated with alcohol-impaired driving are statistically significant from a concentration of 0.3 g/l. This risk increases linearly with alcohol concentration, reaching risks of being involved in a fatal or injury accident up to 200 times higher than for sober driving. There is no doubt that the risk of accidents involving drugs increases whatever the type of illicit substance consumed, with amphetamines, opiates and combinations of drugs coming out on top. As for medicines, the risk of accidents also increases depending on their effects. Multiple use of drugs and/or alcohol increases the risk of accident by 20 to 200 times for drivers under the influence.
- Speed is a high-risk factor in fatal and/or injury accidents, particularly if the speed differentials between road users are high, and if the speed is adopted in areas with a high density of interactions, including with vulnerable road users. Vulnerable road users also run a greater risk of bodily injury in the event of an impact as speed increases.
- Distraction is another major factor in increasing the risk of accidents of all types. At the top of the list of distractions associated with the greatest risk are dialling a number with the phone in hand, reading or writing on a tablet and reaching for an object in the car.
- Although increasingly marginal among Belgian drivers and passengers, not wearing a seatbelt has dramatic consequences in the event of an accident, particularly for passengers. Moreover, this marginal behaviour seems to be more strongly adopted by more extreme profiles in terms of risk-taking, which implies a higher relative risk of accidents. If the CRS is not used, or is used incorrectly, the risk of children being involved in a fatal accident is up to ten times greater than if they were correctly fastened.

The second phase of the study involved an assessment of 128 offences by road safety experts, mainly members of the Federal Road Safety Commission. These experts were asked to give each offence a score relating to the risk of a fatal accident when committed. From this evaluation, broad trends emerged that made it possible to identify road offences that could potentially be categorised as being of a lower or higher degree than the danger they represent. A total of 22 second-degree offences were identified as presenting a greatly or extremely increased risk of fatal accident. These include offences relating to vulnerable road users, weather conditions, giving way/priority, parking (in tunnels, bends, etc.) and seatbelts. The experts' consensus therefore indicates that the degree of these offences needs to be reassessed. In addition, ten second-degree offences were also assessed as presenting a moderately increased risk. As for third-degree offences, 38 of them were identified as presenting a "greatly to extremely increased" risk of fatal accident. For these offences, which correspond to direct endangerment without causing physical harm, this assessment by expert consensus calls for a more in-depth evaluation of the degree to which they are currently categorised. Fourth-degree offences were all assessed as presenting a greatly increased to extremely increased risk, with the experts' assessment confirming their degree of endangerment. Most non-categorised offences (covered by the Road Traffic Police Act 1968) were assessed as presenting a high to extremely high risk.

The third phase was devoted to gathering the perspectives of the three links (control - prosecution - penalties) in the decision-making chain of criminal policy in the field of road safety and of toxicology experts. Interviews were held to discuss the current categorisation of offences, the range of penalties associated with this categorisation and their application on the ground. For the federal police and the CENTREX Circulation routière, there are numerous inconsistencies in the current categorisation. These inconsistencies are mainly due to the numerous modifications and additions made to the offences, as well as a loss of sight

of the three degrees of endangerment. For the representative of the public prosecutor's office, the revision of the categorisation of offences (on the basis of endangerment) must also be accompanied by a revision of the penalties attached to the categories in order to bring greater consistency within the degrees of offence. In addition, the three representatives of the public prosecutor's office and the police court pointed out that the law provides for a range of penalties in the event of a fatal road accident. Lastly, the toxicology experts highlighted the limitations of the methods used to assess the risks associated with drug ICS, methods that do not allow the full complexity of the effects of drugs on driving to be taken into account. These experts also reported a significant increase in cases involving multiple drug use (drugs and alcohol or combinations of drugs) in the cases handled by their departments.

This three-pronged approach highlighted the need to return to the essence of the Royal Decree of 30 September 2005 by applying the concepts of indirect and direct endangerment. These endangerments can be estimated both on the basis of the literature (for four behaviours that are particularly problematic for road safety, but for other risky behaviours also) and on the basis of the field experience of the various players involved in road safety criminal policy, and representatives of the various road users. In addition, the re-categorisation of offences must also form part of a wider reflection on the behaviour socially accepted by Belgian drivers and the role that the categorisation of offences and the possible re-characterisation of offences can play in the symbolic acceptability of certain behaviours.

Terminologie

AR	Arrêté Royal
CCR	CENTREX Circulation Routière
CSI	Conduite sous influence
DRE	Dispositif de retenue pour enfant
DRUID	<i>Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe</i> , projet européen, impliquant plus de 20 pays européens, visant à aborder de façon intégrée la conduite dangereuse sous influence ¹
ng/mL	Nanogrammes par millilitre
OR	Odds Ratio
RR	Risque Relatif

¹ Pour plus de détails : <https://www.bast.de/Druid/EN/about-DRUID/about-DRUID-node.html>

1 Introduction

1.1 Contexte – Plan fédéral

Organisée en 2021, la dernière édition des États Généraux de la Sécurité Routière a lancé l'initiative « All for Zero » avec pour objectif ambitieux de réduire à zéro le nombre de tués sur les routes belges, à l'horizon 2050. Afin d'atteindre cet objectif, le Plan Fédéral de Sécurité Routière 2021-2025 a été établi et propose cinq axes d'actions pour accroître la sécurité routière et réduire substantiellement le nombre de tués sur les routes. Le troisième axe de ce Plan est dédié aux stratégies de contrôles, de sanctions, d'accompagnement et de formation (Service Public Fédéral Mobilité et Transports, 2021). Ce troisième axe s'inscrit à la suite des nombreuses évolutions qu'ont connues les mécanismes de contrôle-sanction, dont l'organisation des infractions routières en quatre degrés de mise en danger, la récidive croisée ou encore l'automatisation de certaines infractions par les perceptions immédiates. Ces évolutions visent notamment à lutter plus efficacement contre la récidive au volant qui malheureusement reste encore l'un des facteurs majeurs d'insécurité routière : dans un accident sur trois, un récidiviste est impliqué (Wardenier et al., 2021).

Au sein de ce troisième axe, la mesure 15 du Plan Fédéral identifie d'adresser des sanctions adaptées au danger généré par l'infraction :

« Des sanctions adaptées au danger généré : le législateur a introduit quatre degrés d'infractions. La catégorisation a été réalisée en 2005 et a connu plusieurs modifications depuis lors. Il convient de vérifier la cohérence générale du système, en tenant compte de la vulnérabilité de certaines catégories d'utilisateurs. Réexaminer les degrés d'infractions et les sanctions qui y sont liées pour veiller à adapter le niveau de sanction à la hauteur du danger généré, en particulier en ce qui concerne les usagers plus vulnérables. » (Service Public Fédéral Mobilité et Transports, 2021).

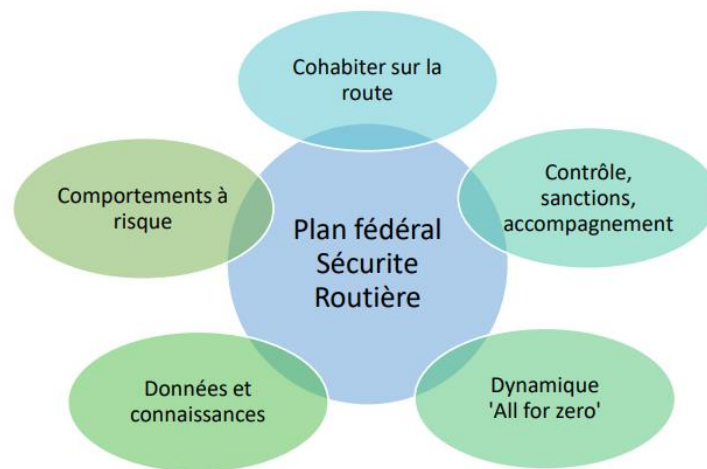


Figure 1. Les cinq axes d'action du Plan Fédéral de Sécurité Routière
Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports (2021)

S'inscrivant dans la suite de ce Plan Fédéral de Sécurité Routière, l'objectif de la présente étude vise à établir les possibles révisions de la catégorisation actuelle des infractions routières en tenant compte du danger qu'elles représentent sur la route et en partant de la question suivante : « Les infractions sont-elles classées de manière consistante en fonction du risque d'accident mortel qu'elles représentent dans la circulation ? ».

Afin de documenter la dangerosité des infractions routières et de nourrir cette réflexion portant sur la consistance de la catégorisation des infractions, l'étude a été déclinée en trois axes de collecte de données. Chaque axe permet de dresser un tableau des risques que présentent un certain nombre d'infractions, en procédant à la documentation des risques évalués par des recherches scientifiques et à la collecte des niveaux de risques que représentent une sélection d'infractions évaluées par un panel d'experts, et ensuite

en complétant le puzzle de la réflexion par les perceptions de représentants de la politique criminelle en matière de sécurité routière et de toxicologiques sur la question.

Le compte rendu de ces trois phases se doit idéalement d'être abordé comme un outil de travail et de réflexions visant à établir les pistes d'action permettant la révision des catégories d'infractions.

1.2 Cadre législatif – en bref

Les quatre degrés d'infractions routières ont été établis par l'arrêté royal (AR) du 30 septembre 2005. Cet AR statue que la distinction qui établissait préalablement les infractions comme simples ou graves est abrogée et que les infractions sont dès lors réparties selon les critères de l'article 29 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière. Ce même article spécifie également les sanctions accompagnant les infractions de vitesse, celles-ci étant dès lors traitées en parallèle au système des degrés.

Chapitre II. Infractions aux règlements, Art. 29² :

§ 1. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, désigner en tant que telles comme infractions du quatrième degré les infractions aux règlements pris en exécution des présentes lois coordonnées qui mettent directement en danger la sécurité des personnes et qui sont de nature à mener presque irrémédiablement à des dommages physiques lors d'un accident et les infractions qui consistent à négliger une injonction d'arrêt d'un agent qualifié. Ces infractions sont punies d'une amende de 40 euros à 500 euros et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus. Lorsque le juge ne prononce pas la déchéance de conduire, il motive cette décision.

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, désigner en tant que telles comme infractions du troisième degré les infractions aux règlements pris en exécution des présentes lois coordonnées qui mettent directement en danger la sécurité des personnes et les infractions qui consistent à négliger une injonction d'un agent qualifié. Ces infractions sont punies d'une amende de 30 euros à 500 euros.

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, désigner en tant que telles comme infractions du deuxième degré les infractions aux règlements pris en exécution des présentes lois coordonnées qui mettent indirectement en danger la sécurité des personnes et les infractions qui consistent en l'utilisation sans droit de facilités de stationnement pour les personnes handicapées, ou en des comportements en matière d'immatriculation permettant de se soustraire aux poursuites. Ces infractions sont punies d'une amende de 20 euros à 250 euros.

(...)

§ 2. Les autres infractions aux règlements pris en exécution des présentes lois coordonnées sont des infractions du premier degré et sont punies d'une amende de 10 euros à 250 euros.

(...)

§ 3. Le dépassement de la vitesse maximale autorisée déterminée dans les règlements pris en exécution des présentes lois coordonnées est puni d'une amende de 10 euros à 500 euros.

Le juge tient compte du nombre de kilomètres par heure avec lequel la vitesse maximale autorisée est dépassée.

De plus, les infractions suivantes sont punies d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus :

- le dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 40 kilomètres par heure, ou
- le dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 30 kilomètres par heure dans une agglomération, dans une zone 30, aux abords d'écoles, dans une zone de rencontre ou une zone résidentielle.

Lorsque le juge ne prononce pas la déchéance du droit de conduire, il motive cette décision.

Toutes les infractions aux règlements proclamés sur la base de ces lois coordonnées qui ne sont pas explicitement nommées dans cet arrêté, sont des infractions du premier degré (voir art. 29§2). Quant aux infractions pour excès de vitesse, le législateur les distingue des quatre degrés et des spécificités en fonction du lieu où elles sont commises, déterminent des sanctions supplémentaires qui accompagnent la sanction principale (art. 29§3, de la loi de mars 1968). En outre, au regard de chaque degré d'infractions, la loi prévoit les montants des amendes.

² <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1968031601~invynqx4tj#hmu7fmz1nu> (consulté le 13 mars 2023).

Les infractions relatives au permis de conduire et à la licence d'apprentissage, au délit de fuite, et à la conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues ou de médicaments sont traitées séparément des quatre degrés. Les dispositions pénales à leur égard sont définies par la Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, Titre IV – Dispositions pénales et mesures de sûreté, Chapitre III, art. 30, 33, 34 et 35, Chapitre Vbis, art. 37bis.

La catégorisation de degré d'infractions est donc établie sur les notions de mise en danger indirecte et directe. Si la distinction entre les termes « indirect » et « direct » semble limpide, en abordant la question de la catégorisation des infractions, et plus précisément la nature des infractions et la mise en danger qu'elles représentent, il ressort que cette distinction est moins imperméable qu'il n'y paraît, certaines infractions pouvant notamment évoluer de catégories au fil du temps.

Pour comprendre la portée de ces termes les travaux parlementaires portant sur le « Projet de loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière » fournissent une note permettant de mieux saisir la fluidité de la catégorisation des infractions, et dès lors, de comprendre comment elles ont été construites :

« Lors des travaux, le groupe de travail s'en est tenu à un point de départ clair : pour catégoriser une infraction, il faut tenir compte de la façon dont cette infraction est plus souvent commise, conformément aux circonstances les plus courantes et abstraction faite des cas exceptionnels.

En d'autres mots, on part de la nature de l'infraction elle-même et non des conséquences potentielles dues à d'autres facteurs.

Il ressort de ceci qu'il existe bien de facto une distinction entre mise en danger directe et indirecte.
(...)

Dans le contexte de la circulation routière, cela signifie que les infractions qui mettent directement en danger la sécurité des personnes sont qualifiées sur la base de l'ampleur du risque que prend le contrevenant par la mise en danger délibérée des personnes.

Plus précisément, quand le risque d'accident est réel, cela concerne des infractions du troisième ou quatrième degré ; si le risque est peu élevé (potentiel), il s'agit d'infractions du deuxième degré.

La suite de la distinction entre des infractions du troisième et du quatrième degré est faite sur la base du risque de dommages corporels : quand il n'y a pas seulement un risque réel d'accident mais que l'accident mène en outre presque irrémédiablement à des dommages physiques, il s'agit d'une infraction du quatrième degré.

(...)

Similitudes avec le droit pénal

Tant dans le Code pénal belge que dans la jurisprudence ou dans la doctrine, une distinction est faite entre les délits volontaires et les délits qui naissent de la négligence.

(...)

Par intention indirecte, l'auteur s'expose sciemment au risque non négligeable qu'une certaine conséquence, qui implique un fait punissable, va se produire.

Les délits involontaires se rapportent, conformément à la jurisprudence et à la doctrine dominantes, à un défaut de prudence ou à un défaut de prévoyance. L'auteur est bien conscient que son acte peut engendrer des dommages chez d'autres personnes, mais il espère avec confiance — par une mauvaise évaluation de la situation — que ces conséquences potentielles ne se produiront pas. (...) »

(le Sénat³, 5 juillet 2005).

³

<https://www.senate.be/www/webdriver?MItabObj=pdf&MIcolObj=pdf&MInamObj=pdfid&MItypeObj=application/pdf&MIvalObj=50333995>

2 Méthodologie

2.1 Objectifs et approche

Inscrite dans une démarche exploratoire, cette étude vise à déterminer les niveaux de risque d'accident mortel que représentent les infractions sur la route et les pistes de recatégorisation des infractions qui en découleraient. Pour se faire, une méthode d'analyse et de collecte de données en trois phases a été mise en œuvre. Ces trois phases se sont déroulées successivement sans être dépendantes l'une de l'autre :

- (1) Phase 1 – Analyse objective : une revue documentaire portant sur les risques d'accident de comportements dangereux sur la route a été effectuée. La sélection et les types de documents analysés sont décrits dans la section 2.2.1. Les résultats de cette revue documentaire sont décrits dans le chapitre 3.
- (2) Phase 2 – Évaluations des experts : à travers un questionnaire adressé aux membres de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière et à des experts en sécurité routière, 128 infractions ont été évaluées pour déterminer dans quelle mesure ces infractions augmentent le risque d'accident mortel lorsqu'elles sont commises. Les scores collectés par chaque infraction ont permis de déterminer si ces infractions présentent un risque d'accident modérément à extrêmement augmenté, ou ne représentent pas d'augmentation de risque d'accident. Les résultats de cette analyse sont présentés dans le chapitre 4. Et la méthodologie est développée en section 2.2.2.
- (3) Phase 3 – Analyse approfondie : une série d'entretiens approfondis ont été menés auprès de représentants de la politique criminelle en matière de sécurité routière (Police, Ministère public, Tribunal), ainsi qu'auprès de toxicologues, permettant d'affiner les paramètres, conditions et opportunités pour une recatégorisation des infractions sur la base du risque d'accident mortel qu'elles représentent. La méthode de collecte des données et la sélection des profils participants sont décrites en section 2.2.3 et les résultats sont décrits en chapitre 5.

2.2 Collecte de données

2.2.1 Analyse objective (revue documentaire)

L'analyse objective a été mise en œuvre à travers l'utilisation de documents de synthèse dans lesquels les résultats de différents travaux de recherche sont rassemblés. Plusieurs sources ont été consultées lors de l'analyse documentaire :

- Rapports thématiques de l'ERSO (https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en)
- Rapports du SafetyCube (<https://www.roadsafety-dss.eu/#/knowledge>)
- Fiches d'information du SWOV (<https://swov.nl/nl/factsheets?f%5B0%5D=thema%3A1487>)
- Rapports thématiques Briefings de l'Institut Vias (<https://www.briefings.vias.be/>)

Lorsque les données relatives à un comportement en particulier étaient limitées, des recherches complémentaires de documentations de synthèses ont été effectuées afin de compléter l'analyse objective en incluant les documents de synthèses et les évaluations disponibles sur le site de l'Union Européenne (https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy_en) ou encore, des études disponibles sur des plateformes en libre accès (telles que PubMed Central), et publiées après 2000 et avant avril 2023, date de clôture de cette phase d'analyse. Les mots clés utilisés pour ces recherches complémentaires consistaient à utiliser la description de l'infraction (« vitesse ») combinée à l'indication du type de risque et d'accident (« risque relatif d'accident »). Ces recherches ont été faites en français, néerlandais et anglais.

*[INFRACTION X] + [RISQUE D'ACCIDENT]
+ [RISQUE D'ACCIDENT MORTEL]
+ [RISQUE D'ACCIDENT BLESSES GRAVES]
+ [RISQUE D'ACCIDENT BLESSURES MORTELLES]*

Les évaluations relatives au risque d'accident, « tout type d'accident », ont été incluses dans la revue de la littérature car celles-ci fournissent des indications relatives au risque d'accident de manière générale,

notamment pour les comportements pour lesquels le risque d'accident mortel n'a pas été évalué, et permettent de prendre la mesure de la dangerosité du comportement en termes de risque d'accident.

Les risques relatifs ou rapports de cote d'accidents (tout type d'accident ou mortels et/ou avec blessés graves ou légers) en fonction du genre, de la tranche d'âge, du statut d'emploi, de l'ethnicité ne sont pas abordés dans le présent document. Les risques relatifs (RR) et les rapports de cotes (OR) exprimés dans les tableaux sont relatifs aux automobilistes. Quand ils étaient disponibles, les RR et OR relatifs aux cyclistes, piétons et autres usagers de la route ont été inclus et sont précisés.

2.2.2 Questionnaire d'évaluation auprès d'experts

Un questionnaire⁴ listant 128 infractions, du deuxième au quatrième degré, ainsi que des infractions relatives à la vitesse et à la conduite sous influence, a été soumis aux membres effectifs et suppléants de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière (CFSR). Les membres de la CFSR sont issus de différents horizons du domaine de la mobilité et de la sécurité routière. Y sont représentés :

- Le gouvernement fédéral : SPF Mobilité et Transports, Police fédérale et CENTREX Circulation Routière (CCR), Collège des procureurs généraux, SPF Économie ;
- Les trois Régions ;
- Les autorités locales ;
- Les groupements d'intérêts et les fédérations professionnelles ;
- L'institut VIAS.

En tant que représentants de divers domaines d'expertise en matière de mobilité et de sécurité routière, ces différents membres ont pour mission d'identifier et de discuter des tendances actuelles, des statistiques et des études sur la sécurité routière ; d'échanger des informations entre les différents représentants ; de formuler des avis et de recommandations sur les modifications légales ; de préparer le contenu des États généraux de la sécurité routière et de proposer des objectifs pour réduire le nombre d'accidents et de victimes de la route (SPF Mobilité et Transports).

Dans le cadre de ce projet, les membres de la CFSR ont été contactés par courrier électronique et ont été invités à évaluer une série d'infractions en déterminant dans quelle mesure l'infraction commise augmente le risque d'accident mortel ou le risque d'une blessure mortelle. Cette évaluation devait se faire sur la base d'une échelle d'évaluation allant de « non augmenté » à « extrêmement augmenté ».

Afin d'éviter certaines confusions, les directives précisaient que l'évaluation ne consistait pas à déterminer la prévalence du risque que l'infraction soit commise mais uniquement d'évaluer de combien le risque d'accident augmente si l'infraction est commise. Au regard de chaque infraction, l'article et le règlement auquel elle appartient, ainsi que le degré, étaient indiqués. Par ailleurs, les membres de la CFSR avaient également l'opportunité de compléter la liste des infractions évaluées en soumettant des infractions additionnelles dans un onglet dédié dans le document soumis.

La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière est composée des organisations suivantes :

1. Service public fédéral Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
2. CENTREX Circulation routière/ CENTREX Wegverkeer
3. Police fédérale de la route/ Federale wegpolie
4. Police locale (CPPL) / lokale politie (VCLP)
5. Collège des procureurs généraux/ College van procureurs-generaal
6. Direction générale Statistique – Statistics Belgium du Service public fédéral Économie/ Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium van de Federale Overheidsdienst Economie
7. Institut Vias/ Vias Institute
8. Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG)
9. Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW)
10. Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale/ Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Brulocalis) ;
11. Assuralia
12. Associations de piétons/Verenigingen van voetgangers
13. Associations de personnes à mobilité réduite/ Verenigingen van personen met beperkte mobiliteit

⁴ La liste des 128 infractions, leur catégorie et l'article de loi relatif à l'infraction sont repris en annexe I du présent rapport.

14. Associations de cyclistes/Fietsverenigingen
15. Associations de deux-roues motorisés/gemotoriseerde tweewielersverenigingen (Fedemot/MCC/MAG)
16. Fédération belge de l'Industrie Automobile et du Cycle/ Belgische Federatie van de Automobielen Tweewielerindustrie (FEBIAC)
17. Fédération de l'industrie technologique/Federatie van de technologische industrie (Agoria)
18. Touring
19. VAB
20. Royal Automobile Club of Belgium/Koninklijke Automobielen Club van België (RACB)
21. Responsible Young Drivers
22. Association des Parents d'Enfants Victimes de la Route/Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK)
23. Fédérations professionnelles des secteurs du transport et de la logistique/Beroepsfederaties van de vervoers- en logistieke sector (TLV/UPTR/Febeta)
24. Fédération belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars et des Organismes de voyages/ Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers en Reisorganisatoren (FBAA)
25. Région flamande/ Vlaams Gewest: MOW & VSV
26. Région wallonne/ Waals Gewest : SPW & AWSR
27. Région de Bruxelles-Capitale/ Brussels Hoofdstedelijk Gewest : Deux représentants effectifs de la SPRB

Parallèlement aux experts de la CFSR, d'autres experts en matière de sécurité routière ont également été invités à participer à l'évaluation. Ces experts sont soit des représentants du monde académique et de la recherche (professeurs et chercheurs d'université ou d'institut), soit des conseillers en mobilité et/ou en sécurité routière, soit encore des représentants de la police locale ou fédérale que l'institut Vias a eu l'opportunité de consulter dans d'autres projets relatifs aux sanctions et au code de la route. Ces experts ont été contactés séparément par courrier électronique.

L'échelle d'évaluation de l'enquête pour évaluer les infractions se compose de 6 niveaux de réponse :

- **Non augmenté** : cette infraction n'augmente pas la probabilité d'un accident mortel ou que l'une des personnes impliquées soit mortellement blessée ;
- **Légèrement augmenté** : cette infraction augmente légèrement la probabilité d'un accident mortel ou que l'une des personnes impliquées soit mortellement blessée ;
- **Modérément augmenté** : cette infraction augmente modérément la probabilité d'un accident mortel ou que l'une des personnes impliquées soit mortellement blessée ;
- **Moyennement augmenté** : cette infraction augmente moyennement la probabilité d'un accident mortel ou que l'une des personnes impliquées soit mortellement blessée ;
- **Fortement augmenté** : cette infraction augmente fortement la probabilité d'un accident mortel ou que l'une des personnes impliquées soit mortellement blessée ;
- **Extrêmement augmenté** : cette infraction augmente extrêmement la probabilité d'un accident mortel ou que l'une des personnes impliquées soit mortellement blessée.

Sur les 29 organisations représentées au sein de la CFSR, 17 organisations⁵ ont fait parvenir le questionnaire dûment complété avec leur évaluation des infractions, ce qui constitue un taux de réponse de 62 %. Certains non-répondants ont notifié par courrier électronique leur désir de ne pas participer à l'enquête, soit sans motivation particulière, soit avec motivation. Parmi les raisons énoncées, les principales sont :

- la difficulté d'évaluer le risque d'accident mortel à partir des paramètres donnés
- la non prise en considération du contexte de l'infraction
- des questions trop larges ou trop vagues
- la très grande part de subjectivité (cet aspect est discuté ci-dessous, section 2.3)

Par ailleurs, d'autres retours ont été communiqués dans le questionnaire :

« Certaines infractions énumérées peuvent se produire dans des situations complètement différentes, une situation impliquant une probabilité de victimes beaucoup plus élevée qu'une autre.

⁵ Pour des raisons évidentes d'anonymisation des données, l'institut Vias ne peut communiquer précisément le nom des organismes ayant participé à l'étude, ni ceux des organismes n'ayant pas souhaité participer. Les participants ayant renvoyé le questionnaire dûment complété sont les représentants officiels de membres de la CFSR.

Cela a rendu l'évaluation de la liste fermée très difficile à certains moments et peut conduire à des interprétations arbitraires des réponses. » (Répondant B).

Ces écueils et biais sont discutés en section 3.3 du présent rapport.

En termes de pondération des réponses, afin de veiller à une parité des différents organismes représentés au sein de la CFSR, il a été déterminé que chaque organisme représentait une seule voix (un organisme = une voix). De même que pour les experts contactés en parallèle, ceux-ci représentent une seule voix.

L'ensemble des grilles d'évaluations envoyées à l'institut Vias ont été rassemblées en un seul document, permettant de comptabiliser les niveaux d'évaluation par infraction. Une grille globale a ensuite été construite permettant de comptabiliser l'ensemble des niveaux par infractions. Les cases laissées vides ont été interprétées comme « non augmenté » et ont été comptabilisées en tant que telle⁶. Quant aux commentaires disponibles dans certains questionnaires, ou notes accompagnant le questionnaire renvoyé, ceux-ci sont également repris dans les analyses en tant que compléments de réponses. Pour présenter les résultats des évaluations, les infractions ont été regroupées en trois niveaux et sont présentées au chapitre 4 du présent rapport :

- (1) les infractions ne présentant pas un risque d'accident mortel augmenté.
- (2) les infractions présentant un risque d'accident modérément augmenté.
- (3) les infractions présentant un risque d'accident fortement augmenté.

Viennent compléter le tableau, les infractions ayant collecté des résultats ne permettant pas de trancher de manière nette dans le niveau de risque d'accident mortel qu'elles représentent. Ces infractions sont discutées en section 5.4. et enfin, les experts avaient l'opportunité de compléter leur évaluation en listant des infractions pour lesquelles ils souhaitaient également donner une évaluation. Ces infractions (et situations) sont reprises en section 5.5.

2.2.3 Approche approfondie auprès des experts

Mener la réflexion sur les catégories d'infractions nécessitait de s'entretenir, d'une part, avec un certain nombre d'acteurs participant à la politique criminelle en matière de sécurité routière afin de saisir les enjeux de la catégorisation, tant sur le terrain que dans le processus décisionnel des poursuites et des sanctions, et d'autre part, avec des experts en toxicologie, afin d'affiner les résultats collectés lors de l'analyse documentaire. Ces acteurs nous ont permis d'aborder la question de la catégorisation des infractions et du danger d'accident mortel que représentent certaines infractions, selon leurs perspectives. Pour des raisons évidentes d'anonymat, nous ne pouvons indiquer que de manière limitée les positions professionnelles et/ou les arrondissements auxquels appartiennent ces différents profils.

- 1) Les experts en politique criminelle en matière de sécurité routière ont été sélectionnés afin de représenter les trois niveaux de la chaîne décisionnel :

- (a) Le niveau relatif aux **contrôles** (et à la détection) : les polices locale et fédérale assurent conjointement les tâches relatives à la maîtrise de la sécurité routière à travers quatre axes fondamentaux : la mise en œuvre d'actions préventives et répressives en matière de respect des règles de la circulation (en ce compris l'organisation d'initiatives éducatives et la mise en œuvre de campagnes de sécurité routière) ; la régulation de la circulation en cas de perturbations importantes et inopinées de la mobilité ; l'établissement de constats en cas d'accidents de la circulation ; la formulation d'avis aux autorités compétentes en matière de mobilité et de sécurité routière⁷.

Ce niveau de la chaîne décisionnelle a été représenté par la police locale, la police fédérale de la route et le CCR. Quatre de leurs représentants ont pris part à la discussion et l'entretien a pris la forme d'une discussion de groupe dans les locaux de la Police fédérale :

- a. un analyste stratégique et appui à la politique du CCR (Intervenant 1) ;
- b. un conseiller à la politique du CCR (Intervenant 2) ;

⁶ Note méthodologique : 2 questionnaires sont concernés par des cases vides. Dans ces deux questionnaires, les infractions ayant été évaluées ont collecté des scores de « légèrement augmenté » à extrêmement augmenté. Le choix de l'interprétation des cases comme des scores « non augmenté » a dès lors semblé représenter l'opinion des deux organisations participantes.

⁷ http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=2009101605&table_name=loi (consulté le 15 septembre 2023).

- c. un représentant coordinateur de la police locale (Intervenant 3) ;
- d. un représentant coordinateur de la police fédérale/CCR (Intervenant 4).

Les représentants du CCR et de la police fédérale/locale ont été contactés après avoir reçu leur réponse négative à la sollicitation envoyée par l'institut Vias à l'ensemble des membres de la CFSR portant sur l'évaluation des 128 infractions. Ces deux organismes n'ayant pas souhaité participer à la précédente phase de l'étude, mais représentant un niveau primordial de la chaîne décisionnelle de la politique criminelle en matière de sécurité routière, les chercheurs de l'institut Vias ont saisi l'opportunité des entretiens pour documenter leurs positions quant à la catégorisation des infractions. Par ailleurs, le CCR, à travers son centre de connaissances et de l'information en matière de sécurité routière, avait également été sollicité en 2022 par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports afin d'établir un avis quant à la catégorisation des infractions par l'AR du 30 septembre 2005. L'avis établi par le CCR avait identifié un certain nombre d'incohérences dans la classification des infractions routières. Une très brève synthèse de cet avis est repris dans le chapitre 6 du présent rapport.

- (b) Le niveau relatif aux **poursuites** : le parquet, appelé aussi le ministère public, représente la société et en défend les intérêts. Le parquet s'occupe de rechercher les infractions et d'engager des poursuites, le cas échéant, devant les tribunaux. Une substitute du procureur du Roi, siégeant en matière de police en Région wallonne a participé à l'étude à travers un entretien approfondi, mené en ligne.
 - (c) Le niveau relatif aux **peines** : Le tribunal (et le juge) a pour rôle de statuer sur les dossiers en considérant toute une série d'éléments dans sa prise de décision (tels que les faits et leur gravité, entre autres). Un juge de police en Région wallonne a participé à l'étude à travers un entretien approfondi, mené en ligne.
- 2) Pour compléter le puzzle de la chaîne décisionnelle, un **avocat général**, pénaliste, spécialisé en droit de la circulation routière, a également participé à l'étude afin d'apporter un volet relatif à l'interprétation de la loi dans les discussions, et d'identifier ce qui existe au niveau pénal pour sanctionner les infractions causant la mort.
 - 3) Et finalement, afin d'affiner la compréhension du risque que représente la conduite sous influence de drogues, deux experts (l'un francophone – Intervenant A – l'autre néerlandophone – Intervenant B) en **toxicologie** de l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie (INCC) ont participé à l'étude. Ces experts ont participé ensemble à un entretien en ligne.

Ces différents profils ont été contactés par l'intermédiaire des membres de la CFSR et à travers le réseau de l'institut Vias.

2.3 Approche méthodologique – discussion des biais

La démarche de collecte de données via le questionnaire adressé aux experts de la CFSR revêt un certain nombre de biais. Parmi ceux-ci, la subjectivité et le biais affectif des réponses ont été identifiés. En effet, les réponses soumises par le/les répondant(s), représentant de l'organisation, peuvent être dépendantes du vécu du répondant, de la position idéologique et/ou politique de l'organisation et du répondant, de l'interprétation donnée de l'infraction et à l'évaluation, etc. Toutefois, cette approche a permis de collecter les perspectives des différents organismes représentant les différents usagers de la route. En outre, cette méthode de collecte des données a permis d'identifier les infractions qui nécessitent, selon les votes des experts, une réévaluation de leur degré actuel sur la base du risque d'accident mortel qu'elles représentent.

Afin de veiller à donner le même poids au positionnement de chaque organisation, et à ce que chaque organisation puisse être représentée (à condition qu'elle participe à l'enquête), une pondération de « 1 questionnaire/organisme = 1 voix » a été appliquée.

La longueur du questionnaire constitue un autre biais de l'approche méthodologique : 128 infractions à évaluer, cette tâche prend du temps. Le niveau d'attention peut par moment faiblir, de même que la cohérence des évaluations peut évoluer au fur et à mesure que le questionnaire est parcouru. Afin de veiller à faciliter au maximum le processus de réponse, un menu déroulant reprenant les niveaux de risques a été inséré dans le questionnaire ; de même, les répondants avaient la possibilité de filtrer les infractions sur la base de leur article de référence, leur degré, ou encore par mots clés. Les infractions étaient reprises en néerlandais et en français.

Par ailleurs, l'une des remarques qui nous a été adressée souhaitait déterminer si le risque évalué était accru pour « le cycliste, le piéton, les voyageurs dans le transport défini, le conducteur... ». L'exercice d'évaluation des infractions visait à déterminer le risque d'accident mortel, quels que soient l'acteur ou la victime collatérale. Il s'agissait d'adopter une approche globale.

3 Résultats de l'analyse documentaire

Un certain nombre de comportements adoptés sur les routes belges entraîne des risques importants du fait de leur fréquence et de la gravité des accidents qu'ils génèrent. Ces contentieux occupent à eux seuls une grande part de l'activité du système de contrôle-sanction :

- (1) La conduite sous influence (CSI)
 - Alcool
 - Drogues
 - Médicaments
- (2) La vitesse excessive
- (3) La distraction
- (4) Le non-port de la ceinture/non-utilisation du dispositif de retenue pour enfants

Interprétation des Risques Relatifs et des Odds Ratio

Les résultats de la revue documentaire sont exprimés soit en termes de risques relatifs (RR) soit en termes de rapport d'odds ratio (rapport de cote) (OR). L'interprétation des données se fait comme suit :

- le risque relatif (RR) d'un événement est le rapport entre la probabilité de l'événement chez les exposés et la probabilité de l'événement chez les non exposés. Par exemple, un RR égal à 4.0 signifie que les personnes exposées ont 4 fois plus de risques d'avoir l'événement par rapport aux non exposés. Un RR équivalent à 1 correspond à une absence d'effet. Et une RR en-dessous de 1 (par exemple, 0,4) indique un effet bénéfique. Le RR est l'indicateur le plus facile à interpréter ;
- l'Odds Ratio (OR), ou rapport de cote, est quant à lui le rapport des cotes d'exposition. Il correspond au rapport entre la probabilité qu'un événement se produise dans un groupe, divisée par la probabilité que cet événement ne se produise pas (Stare et Maucort-Boulch, 2016). Son interprétation est assez proche de celle du RR si le nombre d'événements est faible. Un odds ratio de 1 correspond à l'absence d'effet. En cas d'effet bénéfique, l'odds ratio est inférieur à 1 et il est supérieur à 1 en cas d'effet délétère. Plus l'odds ratio est éloigné de 1, plus l'effet est important.

Des codes couleurs sont utilisés dans les tableaux récapitulatifs fournis par type de comportement afin de synthétiser la lecture des données. La couleur rouge vif indique un risque relatif particulièrement (extrêmement) élevé. Ensuite, une gradation du rouge tirant vers l'orange est utilisée pour indiquer un risque de moins en moins élevé. L'absence de couleur indique que les estimations évaluent le comportement comme présentant un risque non-augmenté (c'est-à-dire, n'augmentant pas le risque d'accident).

Tableau 1. Légendes des Risques relatifs et des Odds ratios

Légende	Risque relatif et Odds Ratio	Interprétation
Non augmenté	≤ 1	(pas d'effet)
Légèrement augmenté	1 à 3	de 1 à 3 fois plus de risque
Moyennement augmenté	4 à 10	de 4 à 10 fois plus de risque
Fortement augmenté	10 à 30	de 11 à 30 fois plus de risque
Extrêmement augmenté	31 à 400	de 31 à 400 fois plus de risque

Dans chaque tableau de synthèse reprenant les risques associés aux comportements analysés, une colonne décrit le comportement (taux d'alcool, type de distraction...), la suivante reprend l'estimation du risque d'accident (tout type d'accident confondu), la troisième reprend le risque d'accident avec blessés, la quatrième le risque d'accident mortel et la dernière, la référence bibliographique.

Par ailleurs, il convient d'informer le lecteur que les différents risques relatifs ou rapports de cotes documentés pour les quatre types d'infractions ne peuvent être comparés entre eux. Les méthodologies

d'analyse et d'évaluation (études de cas contrôlé, étude épidémiologiques, études expérimentales...) ainsi que les types de données utilisés pour évaluer les risques d'accident amènent des résultats fondamentalement différents. Dès lors l'interprétation des résultats entre les différentes infractions se doit d'être prudente.

En outre, il convient de noter que dans le cadre de cette étude, les prévalences des comportements ne sont pas documentées. Les prévalences, méthodologies de mesures et évolutions aux cours des années, etc. sont reprises dans les dossiers thématiques publiés⁸ par l'institut Vias. Par ailleurs, les données relatives aux genres, à l'âge, aux facteurs météorologiques, aux capacités physiques et/ou psychiques, au poids du véhicule, à la luminosité, etc. ont été volontairement mises de côté. Toutefois, dans la revue documentaire, si la littérature faisait état d'une particularité en termes de risques d'accident en fonction de l'âge (groupe d'âge) et/ou du genre du conducteur, et/ou du type d'usager, cette information est alors documentée.

3.1 La conduite sous influence

La conduite sous influence est, et reste, un facteur majeur d'insécurité routière et de risque d'accidents sur les routes. Ces dernières décennies, de nombreuses études se sont penchées sur l'impact de ce comportement sur le risque d'accident mortel et la sévérité des blessures. Le risque d'accident augmente considérablement en étant sous influence d'alcool, de drogues, de médicament, et encore plus lorsque ces différentes substances sont combinées ou lorsque que leur concentration croît (voir Figure 2 qui illustre l'évolution du risque relatif d'accident en fonction de la concentration d'alcoolémie, des drogues consommées et de la combinaison des deux). Rien qu'en France, une étude a estimé que le risque d'accident mortel était 17,8 fois plus élevé pour les conducteurs sous influence d'alcool, et les conducteurs sous l'influence du cannabis multiplient quant à eux leur risque d'être responsables d'un accident mortel de 1,65 (Martin et al., 2017). En Belgique, les mesures menées dans le cadre du projet DRUID avaient mis en lumière que parmi les automobilistes blessés dans un accident, 38 % des automobilistes étaient positifs à l'alcool, avec un BAC de plus de 0,5 g/l, et que 13 % étaient positifs à l'alcool et aux drogues/médicaments (Isalberti et al., 2011).

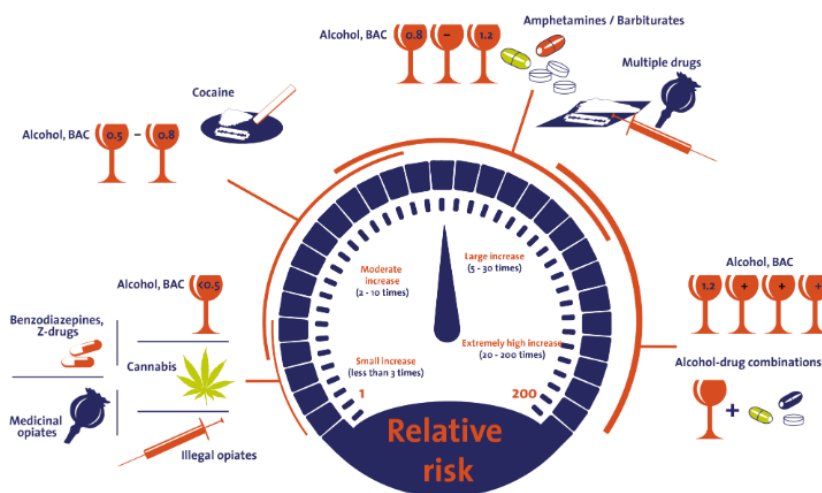


Figure 2. Illustration du risque relatif d'accident pour la CSI d'alcool, de drogues et de combinaison d'alcool et de drogues. (Source : SWOV, 2021)

Les quatre sections suivantes présentent une vue d'ensemble de l'impact de la conduite sous influence sur la sécurité routière, et les résultats des travaux de synthèse d'évaluation du risque d'accidents mortels pour

⁸ Nous invitons le lecteur/la lectrice à consulter la page suivante : https://www.vias.be/fr/recherche/publications/?sort=publication_date%20desc

la conduite sous influence d'alcool, de drogues, de médicaments et de substances combinées. Les résultats sont soit exprimés en termes de risque relatif (RR), soit en termes de rapport de cote (odds ratio, OR).

Le tableau 2 présente un aperçu des travaux de synthèse concernant le risque relatif d'accident pour la conduite sous influence (CSI), pour l'alcool, la drogue et les médicaments, et identifiés à travers les rapports thématiques ERSA, SVOV, SafetyCube et les briefings de l'institut Vias, et les compléments à ces rapports thématiques.

Tableau 2. Aperçu des travaux de synthèse relatifs à la conduite sous influence (CSI)

Auteurs et titres	Collecte de données et groupes cibles	Les risques rapportés	Substances évaluées		
			Alcool	Drogues	Médicaments
Allsop, R. (2020). Drink Driving as the Commonest Drug Driving—A Perspective from Europe.	Article documentant les estimations de risques relatifs d'accidents mortels sur la base de trois études menées en Angleterre (1997) et aux Etats-Unis (2000 et 2017).	Risque exprimé en OR ajusté	0		
Asbridge et al. (2014). Cycling-related crash risk and the role of cannabis and alcohol: a case-crossover study	Étude qui a examiné si la consommation d'alcool et de cannabis augmente le risque d'accident chez les cyclistes non mortellement blessés (N = 393) vus dans trois services d'urgence canadiens. La méthode est une étude de cas croisés, le cannabis et l'alcool ont été identifiés à partir d'un échantillon de sang ou d'une auto-déclaration. Tous les cyclistes impliqués dans un accident et l'état d'exposition (cannabis et alcool) ont été comparés entre la période du cas (accident actuel) et deux périodes de contrôle : avant la dernière fois que la victime a fait du vélo à la même heure de la journée ; et l'utilisation typique avant de faire du vélo.	Risque exprimé en OR ajusté	0	0	
Bernhoft, I. M., Hels, T., Lyckegaard, A., Houwing, S. & Verstraete, G. (2012). Prevalence and Risk of Injury in Europe by Driving with Alcohol, Illicit Drugs and Medicines.	Données collectées à partir de population de conducteurs de 13 pays européens – dont la Belgique, à partir du projet DRUID. Groupe des conducteurs sévèrement blessés ou tués dans un accident de la route et testés positifs pour des substances variées comparé au groupe des conducteurs blessés ou tués dans un accident de la route et testés négatifs.	Risque exprimé en OR ajusté (« adjusted ratio »)	0	0	
Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M., et al. (2005). Crash risk of alcohol involved driving: A case-control study.	Les données ont été obtenues pour les conducteurs impliqués dans 2.871 accidents de toute gravité. Pour chaque conducteur impliqué dans un accident, deux conducteurs témoins ont été prélevés une semaine après l'accident, au même endroit, le même jour de la semaine et à la même heure. Pour les deux groupes de conducteurs, une équipe de recherche a enregistré les observations, administré un bref questionnaire et prélevé des échantillons d'haleine pour mesurer le taux d'alcool.	Risque exprimé en risque relatif	0		
Chihuri, S. & Li, G. (2017). Use of prescription opioids and motor vehicle crashes: A meta-analysis	Les études incluses dans cette méta-analyse examinent l'association entre la consommation d'opioïdes (sur prescription) et l'implication des consommateurs-conducteurs dans les accidents de la route.	Risque exprimé en OR			0
Elvik, R. (2013). Risk of road accident associated with the use of drugs: A systematic review and meta-analysis of evidence from epidemiological studies	Méta-analyse et revue systématique des études évaluant le risque d'accident associé à la conduite sous influence de drogue et de médicaments. Cette méta-analyse inclut 66 études contenant un total de 264 estimations des effets des drogues illicites et médicament sur le risque d'accident	Risque exprimé en OR		0	0
European Commission (2021). Road Safety Thematic Report -	L'Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO) fournit des données fiables et comparables sur les accidents de la route, des analyses approfondies et des informations sur les pratiques et les politiques de sécurité routière dans l'UE. Le	Risque exprimé en risque relatif	0	0	

Alcohol, drugs and medicine.	rapport thématique « Alcohol, drugs and medicines » dresse un tableau global des principales questions de recherche et de résultats d'analyse portant sur la thématique.				
Hels et al. (2011). <i>Risk of injury by driving with alcohol and other drugs</i> . DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines).	Données collectées auprès de 9 pays européens – dont la Belgique. L'étude évalue le risque d'être grièvement ou mortellement blessé que représente la conduite sous influence d'alcool, de drogue et de médicaments. 2.490 automobilistes blessés et 1.112 automobilistes tués ont été inclus dans l'évaluation. Les données du groupe de contrôle viennent d'études comportementales (road side survey).	Risque exprimé en risque relatif	O	O	
LeRoy, A.A. & Morse, L.M. (2008). Multiple Medications and Vehicle Crashes: Analysis of Databases	En utilisant des bases de données démographiques, cette étude a analysé l'association des effets néfastes de l'utilisation de plusieurs médicaments, des interactions médicamenteuses et des interactions entre les médicaments et les maladies sur les accidents de la route chez les personnes âgées de 50 ans et plus. Cette étude vise à déterminer la fréquence relative des différentes combinaisons de médicaments utilisées par les personnes ayant subi un accident de la route et celles qui n'en ont pas subi, en analysant des bases de données propriétaires et non propriétaires, et de mener une étude cas-témoins sur les associations possibles entre l'utilisation de médicaments (et de leurs combinaisons) et les accidents de la route chez les conducteurs plus âgés.	Risque exprimé en OR			O
Martinez-Ruiz et al. (2013). Risk factors for causing road crashes involving cyclists: An application of a quasi-induced exposure method	Étude espagnole portant sur une analyse de 19 007 collisions entre un vélo et un autre véhicule dans lesquelles un seul des conducteurs a commis une infraction, et 13 540 enregistrements comprenant le groupe de cyclistes non infractionnistes dans les collisions susmentionnées, ainsi que les cyclistes impliqués dans des accidents impliquant uniquement un vélo. Les rapports de cotes ajustés ont été calculés pour la responsabilité de chaque type d'accident pour chaque facteur considéré.	Risque exprimé en OR	O		
Peck, R. C., Gebers, M. A., Voas, R. B. & Romana, E. (2008). The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk	Méthode de contrôle de cas sur la base de données précédemment collectées Aux États-Unis (Blomberg et al., 2005). Les données ont été réanalysées à l'aide d'une méthode de détection des effets d'interaction plus sensible que celle utilisée dans l'analyse initiale. Une analyse de régression logistique conditionnelle a révélé une interaction très significative entre l'âge et le taux d'alcoolémie impliquant des différences entre les conducteurs de moins de 21 ans et ceux de 21 ans et plus.	Risque exprimé en RR	O		
Rogeberg, O. & Elvik, R. (2016). The effects of cannabis intoxication on motor vehicle collision revisited and revised.	Cette étude procède à la répliation de 2 méta-analyses publiées (en corrigeant les lacunes méthodologiques) et à une mise à jour d'une précédente méta-analyse de 28 estimations venant de 21 études d'observation. Les estimations de risque utilisent les modèles à effets aléatoires et de techniques de méta-régression.	Risque exprimé en OR		O	
SWOV (2020). Factsheet – Drugs en geneesmiddelen	Les données reprises dans le document « Factsheet » du SWOV viennent de l'étude de Elvik (2013), Rogeberg et Elvik (2016)	Risque exprimé en OR		O	O
(SWOV, 2021a). Factsheet – Rijden onder invloed van alcohol	Les données reprises dans le document « Factsheet » du SWOV viennent de l'étude de Blomberg et al. (2005), à l'exception des données relatives aux jeunes conducteurs (Peck et al., 2008, qui utilisent les données de Blomberg et al., 2005) et aux données relatives aux cyclistes (Asbridge et al., 2014 ; N= 313 cyclistes)	Risque exprimé en risque relatif	O		

3.1.1 Conduite sous influence d'alcool – Risque Relatif

Depuis déjà quelques décennies, la corrélation entre la conduite sous influence de l'alcool et le risque d'accident a été démontrée (Hels et al., 2010; Compton & Berning, 2015). Or, bien que les décennies se succèdent, force est de constater que l'alcool au volant reste encore et toujours l'un des principaux enjeux de la sécurité routière en Belgique. Les prévalences de conducteurs conduisant sous influence de l'alcool restent élevées et la proportion d'usagers de la route contrôlés positifs à l'alcool et impliqués dans les accidents corporels est significative. En outre, l'alcool au volant jouit d'une certaine acceptabilité sociale en

Belgique, L'alcool au volant étant personnellement accepté par plus de 5 %⁹ des conducteurs belge, et termes d'acceptabilité sociale (ESRA3, 2023)

La conduite sous influence d'alcool est particulièrement problématique car elle entraîne un comportement plus impulsif et plus aventureux (SWOV, 2021). Les conducteurs, cyclistes ou encore motocyclistes conduisant sous influence évaluent moins bien les situations de circulation, reconnaissent et jaugent moins rapidement les dangers, réagissent et dirigent moins bien (et moins rapidement) le véhicule et sont moins vigilants (SWOV, 2021). Ces effets sur les capacités cognitives contribuent largement au risque d'accident, augmentant même le risque d'accident de manière exponentielle (Bernhoft, Hels, Lyckegaard, Houwing, & Verstraete, 2012; Compton & Berning, 2015), cette augmentation du risque étant même plus importante pour les accidents mortels (Martensen & Daniels, 2020).

En outre, la gravité des blessures subies est également liée au niveau de consommation d'alcool : la gravité des blessures est souvent proportionnelle au niveau de consommation d'alcool et les accidents où il est question de conduite sous l'influence de l'alcool ont en général une issue plus grave (Blomberg et al., 2005). Cela est notamment lié à un comportement plus à risque adopté par les conducteurs qui roulent sous l'influence d'alcool et à une condition physique amoindrie chez les consommateurs réguliers d'alcool (Meesmann et al., 2017).

En termes de mortalité, l'ETSC a estimé que 4.000 vies européennes auraient pu être sauvées en 2021 si tous les conducteurs européens avaient pris le volant en étant sobres (ETSC, 2022). Selon Martensen & Daniels (2021), 75 décès pourraient être évités chaque année si nous parvenions à supprimer complètement l'alcool au volant en Belgique.

Les résultats en termes de risque relatif d'accidents avec blessés ou mortel, pour les conducteurs, sont repris dans le tableau 3 ci-dessous :

⁹ Ce taux correspond au résultat de réponse à la question « Dans quelle mesure trouvez-vous personnellement acceptable pour un conducteur de voiture de conduire en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool pour pouvoir conduire ».

Tableau 3. Résultats des risques relatifs pour la conduite sous influence d'alcool.

Description	Risque relatif d'un accident (tous les accidents)	Risque relatif d'un accident avec blessés	Risque relatif d'un accident mortel	Références
$\geq 0,1\text{g/l} < 0,5\text{ g/l}$		(1.3 n.s.)*		Bernhoft, et al. (2012)
	1 – 3 (a)			Hels et al. (2011)
0,3 g/L			2	Allsop (2020)
$\geq 0,3\text{g/l} \leq 0,5\text{ g/l}$	1,2			Peck et al. (2008)
	1,4			pour les jeunes conducteurs (moins de 21 ans), Peck et al. (2008)
	1,4			Blomberg et al. (2005)
0,5 g/L			5	Allsop (2020)
$\geq 0,5\text{g/l} < 0,8\text{ g/l}$		4,2*		Bernhoft, et al. (2012)
	2 – 10 (a)			Hels, et al. (2011)
BAC 0,8 g/l			10	Allsop (2020)
$\geq 0,8\text{g/l} < 1,2\text{ g/l}$	5 – 30 (a)			Hels, et al. (2011)
BAC 1,0 g/l	5			Blomberg et al. (2005)
	4			Blomberg et al. (2005)
BAC $\geq 1,2\text{ g/l}$		77.8*		Bernhoft, et al. (2012)
	20 – 200 (a)			Hels et al. (2011)
BAC 1,5 g/l	20			Blomberg, et al. (2005)

Notes :

- (1) les données annotées (*) sont exprimées en odds ratio ajusté.
- (2) L'indication (n.s.) réfère à « non significatif ».
- (3) Les résultats ont été arrondis à la première décimale.
- (4) Les données annotées (a) représentent le risque d'être blessé gravement ou tué dans un accident. Ces résultats proviennent de l'étude DRUID.
- (5) Les données en gras sont relatives au risque d'accident mortel.

Les résultats de la littérature portant sur le risque d'accident associé à la CSI d'alcool montrent que le risque augmente de manière consistante et constante en fonction des concentrations d'alcool consommées et mesurées. Tout d'abord Blomberg et al. (2005), dans leur étude américaine à large échelle (N= 14.985), montrent que le risque relatif d'accident augmente de manière exponentielle avec le taux de concentration d'alcool. L'augmentation est de 1,4 fois pour les taux de concentration allant de 0,3 g/l à 0,5 g/l, tandis que ce risque est cinq fois plus élevé pour une concentration de 1,0 g/l, et 20 fois plus élevé pour une concentration de 1,5 g/l. Cette augmentation exponentielle est illustrée en Tableau 3.

Hels et al. (2011), dans le cadre du projet européen DRUID, indiquent également que le risque d'accident mortel est exponentiel avec le taux de concentration d'alcoolémie. Pour un BAC de 0,5 à 0,8 g/l, le risque d'accident grave ou mortel est de 2 à 10 fois plus élevé par rapport à un conducteur sobre, pour les taux de 0,8 à 1,2 g/l, ce risque est de 5 à 30 fois plus élevé, et pour les taux de 1,2 g/l ou plus, le risque d'accident est de 20 à 200 fois plus élevé. Le risque d'accident mortel a par ailleurs été évalué précisément pour trois pays dans la recherche DRUID (Finlande, Norvège, Portugal). Selon cette analyse, le risque d'être tués dans un accident pour les conducteurs sous influence d'alcool est de 3 fois (BAC de 0,1 g/l à 0,5 g/l) à 2000 fois (1,2 g/l) plus élevé que pour les conducteurs sobres. Les données spécifiques pour ces quatre pays sont communiquées en partie en Figure 4.

L'année d'après, et en utilisant les données collectées dans le projet DRUID, Bernhoft et al. (2012) démontrent, de leur côté, que le risque d'accident avec blessés augmente de 4,2 fois avec une alcoolémie de 0,5 g/l à 0,8 g/l, et de plus de 77 fois pour une alcoolémie de plus de 1,2 g/l. Les risques d'accident particulièrement élevés associés à la conduite sous influence de fortes concentrations d'alcool (1,2 g/l) est en concordance avec les résultats d'autres études de cas-témoins.

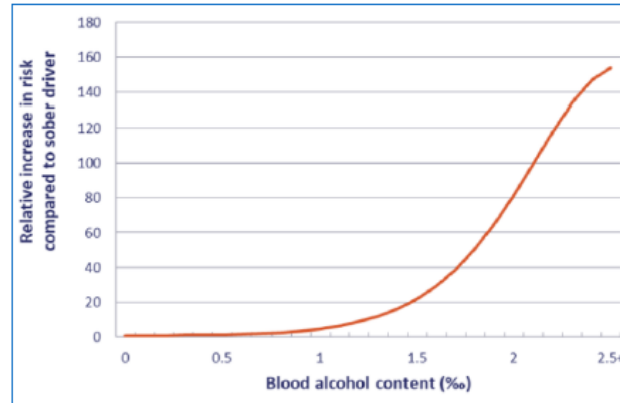


Figure 3. Augmentation relative du risque à mesure que le taux d'alcool augmente.

(source : European Commission, 2021a).

En termes d'accident mortel, dans son rapport dédié à la conduite sous influence, le projet ERSO, citant l'étude de Allsop (2020), identifie que le risque d'accident mortel est 2 fois plus élevé pour les conducteurs avec un taux d'alcoolémie de 0,3 g/l, 5 fois plus élevé pour les concentrations de 0,5 g/l, et 10 fois plus élevé pour une concentration de 0,8 g/l.

Et enfin, Peck, Gebers, Voas, & Romano (2008) mettent également en lumière que l'association entre le risque d'accident et la concentration d'alcoolémie est plus forte pour les jeunes conducteurs : pour un BAC en 0,1 et 0,3‰, le risque d'accident augmente de 1,4 fois pour les jeunes conducteurs de moins de 21 ans. Ce risque est similaire au risque d'accident identifié par Blomberg et al. (2005) pour l'ensemble de conducteurs.

Globalement, il peut être établi que les plus hauts risques d'accident concernent les concentrations fortes d'alcool (à partir de 0,8 g/l), ainsi que les concentrations moyennes (0,5 – 0,8 g/l), et que les concentrations plus faibles, de 0,1 – 0,5 g/l représentent des hausses statistiquement significatives du risque d'accident. Le risque d'accident avec blessés ou d'accident mortel relatif à la CSI d'alcool augmente de manière exponentielle avec la concentration d'alcool, pouvant être jusqu'à 200 fois supérieur avec une alcoolémie de plus de 1,2 g/l. Sur la base de ces résultats, la conduite sous influence d'alcool représente un risque significatif d'accident, mortel ou avec blessés. D'autres études rapportent des risques relatifs d'accident impliquant des conducteurs sous influence d'alcool dans des catégories de concentration les plus élevées (plus de 1,2 g/l) et démontrent également ce risque d'accident mortel très élevé (Martensen & Daniels, 2020) :

Gravité de l'accident	Nom	CAS rapportée la plus élevée	RR	N (cas)	N (contrôles)
Tous	DRUID	1,2 et +	63	337	88
Tous	Compton 2002	1,2 et +	10	inconnu	inconnu
Tous	Compton 2015	2 et +	23	< 95	< 26
Tous	Assum	1,3 et +	88	inconnu	inconnu
Mortel	Maycock 1997	1,6	154	358	11
Mortel	DRUID: Finland	1,2 et +	286	104	4
Mortel	DRUID: Norway	1,2 et +	2123	26	1
Mortel	DRUID: Portugal	1,2 et +	137	70	14
Mortel	Keall 2004	1,5 – 2	374	< 40	< 355
Mortel	Zador 2000	1,5 et +	88	1393	49
Mortel	Simpson 1991	1,5 et +	200	inconnu	inconnu
Mortel	Glad 1993	1,5 et +	500	inconnu	inconnu

Figure 4. Estimations du risque relatif (RR) d'accident impliquant des conducteurs sous l'influence de l'alcool dans les catégories de CAS les plus élevées et les tailles d'échantillon sous-jacentes (N).

Source : Martensen & Daniels (2021).

En outre, les études parcourues ont également mis en exergue certaines caractéristiques des conducteurs et le risque d'accident, notamment que le risque d'accident peut différer en fonction de l'âge et du genre (European Commission, 2021a). Meesmann et al. (2017) dressent les principales caractéristiques :

- ce sont principalement les jeunes hommes qui sont impliqués dans des accidents causés par l'alcool ;
- les jeunes hommes de 18 à 29 ans sont surreprésentés dans le groupe de victimes et de conducteurs impliqués dans des accidents dus à l'alcool, notamment parce qu'ils ont un comportement de consommation d'alcool plus risqué que les tranches d'âge plus âgées. Le rapport thématique ERSO (2021) indique par exemple que les jeunes hommes de 16 à 19 ans ont 4 fois plus de risque d'être impliqués dans un accident mortel avec un taux de 0,2 à 0,5 g/l. Par ailleurs, lorsque les jeunes dépassent la limite légale d'alcoolémie, celle-ci est bien souvent largement franchie. Et la part de consommateurs combinant alcool avec des drogues ou des médicaments est jusqu'à 3 fois plus élevée chez les jeunes de 18 à 35 ans, que dans les autres tranches d'âge.
- les conducteurs ayant dépassé la limite légale d'alcool au volant sont responsables d'environ deux tiers de l'ensemble des accidents dus à l'alcool. L'étude DRUID montre que la concentration d'alcool moyenne chez les conducteurs blessés ou décédés était d'environ 1,6 g/l dans la plupart des pays participants. En Belgique, un total de 43 % de l'ensemble des conducteurs grièvement blessés a été testé¹⁰ positif à l'alcool (BAC \geq 0,1 g/l), dont 64 % positif pour une concentration d'alcool de 1,3 g/l ou plus (Isalberti et al., 2011).

3.1.2 Conduite sous influence de drogues – Risque Relatif

Étudiés à travers des études expérimentales, les effets des drogues illicites¹¹ sur les aptitudes à la conduite, et sur le risque d'accident, ont été largement documentés. S'attaquant à l'état général du consommateur, les drogues illicites altèrent tant le comportement que la perception du consommateur, et ces effets sont largement dépendants du type de drogue consommé, des doses prises et de l'expérience du consommateur avec la substance¹² (Institut Vias, 2022).

Par ailleurs, en regard de la diversité de substances, les réactions et effets sont tout aussi diversifiés. Il est alors également plus difficile d'établir une relation aussi univoque que pour l'alcool, qui consiste en une seule substance.

¹⁰ Les tests ont été effectués a posteriori en laboratoire.

¹¹ Sont définies comme drogues illicites, les drogues consommées dans un cadre récréatif (Institut Vias, 2022)

¹² Pour plus de détails concernant la CSI de drogues, veuillez vous référer au Briefing « Conduite sous l'influence de Drogues » (Institut Vias, 2022)

Une autre différence majeure entre les drogues et l'alcool concerne les prévalences mesurées sur les routes. Les prévalences pour l'alcool sont bien plus élevées que pour la drogue. Les mesures observées sur les routes (à travers des *road side surveys*), menées dans le cadre de l'étude DRUID, constituent la dernière mesure disponible. La prévalence de la CSI de drogue était de 1,9 % pour les 13 pays participants, le cannabis arrivant en tête avec 1,32 %, suivi de la cocaïne avec 0,42 %. Pour la Belgique, la prévalence a été estimée à 0,64 %, ce qui est plus bas que la moyenne européenne (Hels et al., 2011). En outre, les mesures du projet DRUID datent quelque peu, et ne sont probablement peut-être plus tout à fait représentatives de la situation actuelle. Malheureusement, des mesures plus récentes des prévalences de la CSI de drogue ne sont pas encore disponibles.

Tel que cela sera plus largement explicité dans le détail du tableau 3 documentant les résultats de risque d'accident, la complexité du lien entre la consommation de drogues et le risque d'accident tient à un ensemble d'éléments relatifs aux méthodes de dépistage, aux types de drogues et de consommation. Le National Institute on Drug Abuse¹³ a résumé cette complexité comme suit :

Quelle est la fréquence des accidents dus à la conduite sous l'emprise de drogues ?

Il est difficile de mesurer le nombre d'accidents causés par la conduite sous l'influence de drogues. Cela s'explique par le fait que

- *il n'existe pas encore de bon test de dépistage des drogues dans l'organisme sur le bord de la route*
- *certaines drogues peuvent rester dans l'organisme pendant des jours ou des semaines après leur consommation, ce qui rend difficile la détermination du moment où la drogue a été consommée et, par conséquent, de la manière dont elle a altéré la conduite et si elle l'a altérée*
- *la police ne procède généralement pas à des tests de dépistage de drogues si les conducteurs ont atteint un taux d'alcool illégal, car il y a déjà suffisamment de preuves pour une accusation de conduite en état d'ivresse*
- *de nombreux conducteurs à l'origine d'accidents sont soupçonnés d'avoir consommé à la fois de la drogue et de l'alcool ou plus d'une drogue, ce qui rend difficile la détermination de la substance qui a eu le plus d'effet¹⁴.*

En termes d'impact, Verstraete & Legrand (2013) et le rapport de l'OCDE (OCDE, 2010), décrivent en long et en large les effets des grandes familles de substances psychoactives sur les aptitudes à la conduite : les stimulants, les hallucinogènes et les déprimeurs. Parmi tous les effets identifiés par les auteurs, les fonctions cognitives (telles que la réactivité, la rapidité et l'exactitude du traitement de l'information) et les fonctions motrices sont les principales aptitudes affectées. Combinés à l'alcool, les effets néfastes des drogues sur la conduite s'en voient renforcés. Les drogues affectent directement les facultés nécessaires à la conduite, telles que les fonctions psychomotrices et cognitives, allant d'une réduction du temps de réaction à une altération du jugement ou encore de l'orientation. Et les effets des drogues sont une source majeure d'accidents de la route. En 2010, 15 % des conducteurs sévèrement blessés ou tués sur la route étaient sous influence de drogues (incluant les médicaments) (European Commission, 2021a).

En termes de profils, la consommation de drogues est plus élevée chez les jeunes hommes que chez les femmes. Pour le cannabis, plus le conducteur est jeune, plus la consommation est élevée. Pour la cocaïne et les amphétamines, la consommation est plus élevée chez les conducteurs masculins de 25-34 ans. Et la consommation de drogue atteint son pic le week-end (Leblud et al., 2019).

Les évaluations collectées dans le cadre de cette étude datent d'une dizaine d'années environ et n'intègrent pas d'évaluation de drogues ayant fait leur apparition sur les routes ces dernières années (telles que le gaz hilarant¹⁵ ou la kétamine). Toutefois, les observations relatives aux effets sur la conduite sont confirmées par le National Institute of Drug Abuse¹⁶

¹³ <https://nida.nih.gov/publications/drugfacts/drugged-driving#ref>

¹⁴ Traduction par l'auteurice de ce rapport.

¹⁵ L'évaluation du risque d'accident que représente le gaz hilarant est d'autant plus complexe que sa détection n'est pas possible, actuellement)

¹⁶ <https://nida.nih.gov/publications/drugfacts/drugged-driving#ref>

Le tableau 4 ci-dessous reprend les risques relatifs d'accident pour la conduite sous influence de drogues.

Tableau 4. Résultats des risques relatifs pour la conduite sous influence de drogues.

Description	Risque relatif d'un accident (tous les accidents)	Risque relatif d'un accident avec blessés	Risque relatif d'un accident mortel	Références
<i>Drogues - Amphétamines</i>		6,2*	5,6*	Elvik, R. (2013)
	5-30 (a)			Hels, et al. (2011)
<i>Drogues - Cannabis</i>	1,3 - 2,5*	1 (n.s)	1,3*	Elvik, R. (2013)
	1,2* (méta régression) à 1,3* (modèle à effets aléatoires)			Rogeberg, O. & Elvik, R. (2016)
	2,5*			European Commission (2021)
	1,3***			Compton & Berning (2015)
	2,4* (cyclistes)			Asbridge et al. (2014)
<i>Drogues - Cocaïne</i>		1,7	2,9	Elvik, R. (2013)
	2 - 10 (a)			Hels, et al. (2011)
<i>Drogues - Opiacés</i>		1,9	1,7	Elvik, R. (2013)
	2 - 10 (a)			Hels, et al. (2011)
<i>Combinaison de plusieurs drogues</i>	5 - 30 (a)			Hels, et al. (2011)
		7**		Bernhoft, et al. (2012)

Notes :

- (1) les données annotées (*) sont exprimées en OR, (**) en OR ajustés et (***) en OR non-ajustés.
- (2) L'indication (n.s.) réfère à « non significatif ».
- (3) Les résultats ont été arrondis à la première décimale.
- (4) Les données annotées (a) représentent le risque d'être blessé gravement ou tué dans un accident. Ces résultats proviennent de l'étude DRUID.
- (5) Les données en gras sont relatives au risque d'accident mortel.

Les évaluations documentées dans le tableau 4 démontrent une augmentation statistiquement significative du risque d'accident, et ce, pour l'ensemble des substances analysées. Parmi ces substances, les amphétamines et la combinaison de drogues ressortent comme particulièrement problématiques. Les effets néfastes des drogues sur la conduite, et le risque d'accident qu'elles représentent sont relatifs à la nature de la substance et à la concentration consommée.

Avant de procéder à une description plus détaillée des effets des drogues, il convient de noter que les résultats des évaluations des risques d'accident mortel relatifs à la CSI de drogues sont à interpréter avec une certaine prudence car estimer le risque d'accident lié à la consommation de drogues présente de nombreuses difficultés (Compton & Berning, 2015). Au contraire de l'augmentation exponentielle constatée avec la CSI d'alcool, les risques repris dans les tableaux 3-4 peuvent paraître relativement moins élevés. Il convient de garder à l'esprit que les méthodes d'évaluation du risque entre la CSI d'alcool et la CSI de drogues sont très différentes, de même que les prévalences sur les routes, et qu'il s'agit de substances totalement différentes. Parmi les différentes raisons pouvant expliquer ces résultats, notons :

- (1) Les taux de prévalence mesurés et observés : la prévalence des drogues illicites mesurées est en général faible (le projet DRUID avait mesuré en 2010 un taux de 0,64 % en Belgique, et 1,9 % pour les 13 pays européens). Fortement dépendant des méthodes de détection, des heures et jours de mesures (les niveaux les plus élevés sont observés le week-end, par exemple), la prévalence peut fortement varier. De plus, en Belgique, lorsqu'un conducteur est testé positif à l'alcool, il ne sera pas nécessairement testé¹⁷ pour les drogues illicites si des signes extérieurs d'une éventuelle consommation de drogue, sur la base d'une checklist standardisées, ne sont pas

¹⁷ Depuis novembre 2023, les contrôles de drogues sont désormais systématiques après un accident. Il s'agit de tests salivaires.

visibles¹⁸. Les conducteurs conduisant sous une combinaison de drogues et d'alcool sont dès lors uniquement repris comme « conduisant sous influence d'alcool », biaisant par conséquent les prévalences de conduite sous influence de drogues et d'alcool.

- (2) Contrairement à l'alcool, aucun RR ou OR lié à la dose n'est disponible pour les drogues, ce qui rend toute comparaison impossible et peut conduire à des conclusions erronées.
- (3) La méthode de collecte et de sélection : des disparités ont été identifiées en fonction des données basées sur les auto-déclarations et celles basées sur les mesures de sang et/ou d'urine. Les études basées sur des analyses sanguines ou d'urine démontrent généralement des estimations de risque réduites (Compton & Berning, 2015; Elvik, 2013) ;
- (4) Les types d'échantillons utilisés pour mesurer la concentration de drogues : « in case-control studies the imbalance in 'time from driving to blood sampling' between accident-involved drivers (sampled with a lag) and roadside controls (sampled within minutes of being stopped) would make it difficult to ensure that drivers with high THC levels are identified consistently in the two samples.» (Rogeborg & Elvik, 2016). Ce délai temporel dans le prélèvement des échantillons d'analyse influence dès lors les taux mesurés, et par conséquent, les risques évalués.

Pour appréhender la complexité des estimations du risque d'accident que représente la conduite sous influence de drogues, Compton & Berning (2015) donnent un exemple très concret où, en fonction de la méthode de collecte des échantillons analysés, les risques évalués peuvent être largement différents :

"For example, a recent meta-analysis by Li (2012) used nine studies, five of which were based on self-report; of the remaining four studies, marijuana use was inferred from a urine test in three of the studies (which really only indicates the drivers were marijuana users but not necessarily had used marijuana prior to driving). The studies that used self-reporting produced increased crash risk estimates that ranged from 1.7 to 7.16 times as a result of marijuana use by drivers. The two studies that used urine to determine marijuana use resulted in risk estimates of 0.85 to 3.43 times, while the two studies using blood analysis had risk estimates of 2.10 and 2.11 times. The overall pooled risk estimate was 2.66 times." (Compton & Berning, 2015 :2).

Les résultats des risques d'accident avec blessés ou d'accident mortel sont repris ci-après substance par substance, donc par consommation unique, avec une brève présentation des effets qu'elles ont sur le consommateur, permettant d'identifier l'impact sur les aptitudes à la conduite, en parallèle au niveau de risque d'accident évalué par les études incluses dans la revue documentaire.

Parmi toutes les drogues étudiées, c'est **l'amphétamine** qui présente le risque d'accident le plus élevé : selon la méta-analyse de Elvik (2013), les consommateurs d'amphétamine augmentent de plus de 6 fois le risque d'accident avec blessés et de plus de 5 fois le risque d'accident mortel. L'étude européenne DRUID a évalué le risque d'accident mortel ou avec blessés de 5 à 30 fois plus élevé que pour un conducteur sobre (Hels et al., 2011). Les amphétamines ont un effet stimulant, euphorique et hallucinogène sur le consommateur. La consommation d'amphétamine amène à une plus grande confiance en soi (comme pour la cocaïne et le cannabis) ce qui, lorsque l'on conduit, génère une plus grande prise de risque. Bien que cette substance puisse améliorer certaines fonctions cognitives, comme une vigilance accrue, elle en détériore d'autres : temps de réaction ralenti ou encore altération de la vision. De plus, la phase descendante, qui suit la période d'euphorie, génère de nouveaux effets négatifs : fatigue, incapacité à rester éveillé et dépression (Kuypers et al., 2012). Par ailleurs, les quantités d'amphétamine consommées affectent également l'aptitude : « De faibles doses d'amphétamines (± 30 mg d'amphétamine) peuvent améliorer temporairement les prestations de conduite étant donné que les conducteurs sont plus alertes mais cela ne dure que lors de la première phase d'euphorie. En revanche, de fortes doses ont toujours des effets néfastes, les conducteurs vont prendre plus de risques et sont moins en mesure de réagir correctement face à des situations inattendues » (Institut Vias, 2022). L'étude de grande envergure DRUID confirme également la corrélation entre le risque associé à l'amphétamine et la dose, ainsi que la durée de consommation (Hels et al., 2011).

Le **cannabis** a globalement un effet relaxant et procure une euphorie. Le cannabis affecte les fonctions cognitives et psychomotrices, telles que le temps de réaction, l'attention, la perception (et le jugement) et la coordination des mouvements (Vias, 2022) et ces effets sont principalement dépendant des doses consommées (Verstraete & Legrand, 2013). Les effets du cannabis sont particulièrement importants dans la première heure qui suit la prise et une consommation régulière semble avoir des effets permanents sur les aptitudes à la conduite. Après l'alcool, le cannabis est la drogue la plus présente sur les routes

¹⁸ Pour plus de détails sur les procédures appliquées, veuillez consulter : https://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2010/09/27_1.pdf#Page22

européennes avec une prévalence de 1,32 % pour l'ensemble de la population de conducteurs (Hels et al., 2011; OECD, 2010). Les risques relatifs d'accidents estimés par la littérature considèrent qu'un conducteur sous influence de cannabis court de 1,2 à 2,5 fois le risque d'accident (Elvik, 2013 ; Rogerberg & Elvik, 2016). Compton & Berning (2015) rapportent quant à eux un risque 1,3 fois plus élevé. Rogerberg & Elvik (2016) concluent également que l'intoxication aiguë au cannabis est associée à une augmentation statistiquement significative du risque d'accident de la route. Le projet européen DRUID a d'ailleurs mis en évidence que le risque d'accident mortel ou avec blessés augmente de deux à 10 fois (Hels et al., 2011).

Au sujet des taux de cannabis, le rapport de l'OCDE établit ce qui suit :

« To date, few analytic epidemiological studies have quantified the extent of cannabis use and have relied almost exclusively on a simple dichotomy of its presence or absence. The studies by Drummer (2004) and Laumon et al. (2005) found higher risks associated with THC levels of 5 ng/ml or greater. Further studies, distinguishing among various levels of THC among large numbers of road users, would enhance the strength of the evidence concerning the extent of the increased risks of cannabis use by drivers. » (OCDE, 2010 :54).

Ce à quoi il faut également ajouter la fréquence de consommation dans l'équation.

Les effets de la **cocaïne** s'apparentent à ceux des amphétamines, mais leur amorce est plus lente et la durée est plus longue (Verstraete & Legrand, 2013). La consommation chronique de cocaïne peut causer des déficiences chez le consommateur, tels que le traitement de tâches cognitives concernant l'attention, la perception visuospatiale, la mémoire et la vitesse motrice (Verstraete & Legrand, 2013). Des résultats portant sur des déclarations auto rapportées indiquent que les effets aigus de la cocaïne altèrent peu ou pas les prestations au volant. Toutefois, la consommation chronique de cocaïne a un effet néfaste sur l'aptitude à la conduite, entraînant un comportement plus impulsif et plus risqué (Verstraete et al., 2014 cité dans Institut Vias, 2022). Elvik (2013) rapporte que le risque d'accident avec blessés augmente de 70 %, et le risque d'accident mortel de 2,9 fois, pour les conducteurs sous influence de cocaïne. Hels et al. (2011) rapportent quant à eux un risque d'accident mortel ou avec blessés de 2 à 10 fois supérieur.

Les **opiacés** ont principalement un effet analgésique. L'héroïne et la morphine font partie de la famille des opiacés. Les prises s'accompagnent généralement d'un effet intense d'euphorie (« rush ») et alternant entre un état d'éveil et de somnolence (Verstraete & Legrand, 2013). Peu d'études expérimentales ont porté sur les effets de l'héroïne sur l'être humain, et aucune étude expérimentale récente n'a porté précisément sur les effets des opiacés sur les aptitudes à la conduite (Institut Vias, 2022). Toutefois, les effets sur l'aptitude à la conduite diffèrent selon l'expérience du consommateur avec la drogue en question : « Les prestations de conduite des consommateurs occasionnels sont plus altérées que celles des consommateurs chroniques (...). En outre, les effets des opiacés sur l'aptitude à la conduite dépendent de la quantité consommée (...) » (Institut Vias, 2022). Selon Elvik (2013), un conducteur sous influence d'opiacés court 2 fois plus de risque d'être impliqué dans un accident avec blessés ou dans un accident mortel (OR de 1,9 et 2,1 respectivement). Tandis que l'étude européenne DRUID a établi que la consommation d'opiacés augmente de 2 à 10 fois le risque d'accident mortel ou avec blessés (Hels et al., 2011).

La **combinaison de drogues** génère des effets désastreux sur les aptitudes à la conduite : les conducteurs sous influence de multiples drogues multiplient de 5 à 30 fois le risque d'être impliqués dans un accident avec blessés ou dans un accident mortel (Hels et al., 2011). Bernhoft et al. (2012) ont estimé que le risque est 7 fois supérieur d'être impliqué dans un accident avec blessé, pour les conducteurs sous influence de multiples drogues.

Contrairement à ce que pourraient refléter les évaluations de risque d'accident documentées dans le présent rapport, les conducteurs sous influence de drogues (unique ou multiple) courent un réel risque d'accident. Ce risque est largement dépendant du type de drogue et de la dose consommée. La drogue présentant le plus haut risque d'accident est l'amphétamine, notamment étant donné ses effets de stimulant sur le système nerveux central. Elle procure des effets immédiats sur les aptitudes mentales et physiques à la suite de sa consommation. L'excitation et l'euphorie intense qu'elle provoque sont sources de distraction et de désorientation, altérant l'attention et la concentration pendant la conduite. Ces drogues modifient également le temps de réaction (plus rapides mais moins réfléchies) et génèrent une plus grande prise de risque et l'impulsivité (OECD, 2010). C'est dans la phase ascendante (et de manque) que les effets sur la conduite seraient les plus néfastes, tels que la fatigue (Hels et al., 2011).

En raison des contraintes méthodologiques des différentes études et de la complexité de la relation dose-effet, les risques d'accident rapportés pour la CSI de drogues sont difficiles à interpréter et ne peuvent être

comparés à ceux rapportés pour l'alcool. La seule conclusion solide que l'on puisse tirer est que le risque d'accident augmente de manière significative aussi avec la consommation de drogues.

3.1.3 Conduite sous influence de médicaments – Risque Relatif

A l'instar de l'alcool et des drogues, les médicaments génèrent également des effets négatifs sur les capacités de conduite. Ce sont en particulier certains médicaments qui sont pointés du doigt pour l'effet qu'ils induisent de somnolence, de distraction, de baisse de la coordination et de diminution des capacités de réaction et d'appréciation (Leblud et al., 2019). Ce sont 3 à 4 % des accidents qui seraient dus à la conduite sous influence de médicaments, ce qui correspond à 1.000 – 1.400 accidents par an (Institut Vias, 2023).

Tel qu'établi dans le document *Briefing* par l'institut Vias, les substances psychoactives, dont font partie certains médicaments, ont des effets sur les aptitudes à la conduite indépendamment de la dose prise et de la nature de la substance. Effets qui peuvent être également influencés par l'usage combiné d'autres substances psychoactives (drogues ou alcool) (Institut Vias, 2023).

Par ailleurs, il est très difficile de savoir quel est l'effet d'un médicament sur l'aptitude à la conduite, et quel est l'effet de la maladie pour laquelle le médicament est pris, sur l'aptitude à la conduite. Ce que nous observons est donc une combinaison de la maladie et du médicament. Il est tout à fait possible que la même dose d'un médicament ait un effet différent sur les différentes formes d'une même maladie. En outre, le temps pendant lequel la substance est dans le sang et le temps pendant lequel elle produit ces effets secondaires négatifs est très différent de celui de l'alcool et est différent pour chaque substance psychotrope. Les somnifères en sont un bon exemple. Si l'on prend la dose prescrite juste avant d'aller se coucher, cette consommation est adéquate, à condition de ne pas conduire dans les 8 heures qui suivent. Mais si l'on prend la même dose le matin et que l'on se rend au travail en voiture, les effets seront néfastes sur les aptitudes à la conduite.

Tout comme pour la CSI de drogues, il est essentiel de ne pas comparer les risques d'accident de la CSI de médicaments avec les autres types de conduite sous influence car il ne s'agit pas des mêmes prévalences en termes de comportements et de profils.

Tableau 5. Résultats des risques relatifs pour la conduite sous influence de médicaments.

Description	Risque relatif d'un accident (tous les accidents)	Risque relatif d'un accident avec blessés	Risque relatif d'un accident mortel	Références
Médicaments – Antidépresseurs		1,3*		Elvik, R. (2013).
Médicaments - Antihistaminiques		1,1*		Elvik, R. (2013).
Médicaments – Benzodiazépines (narcotiques : anxiété et sommeil)		1,2*	2,3*	Elvik, R. (2013).
Médicaments - Benzodiazépines et Z-Drogues		1,7**		Bernhoft, et al. (2012)
	2 – 10 (a)			Hels et al. (2011)
		1,4*	2,6*	Elvik (2013)
Médicaments – Analgésiques (analgésiques légers)		1,0*		Elvik, R. (2013)
Médicaments - Opiacés	2,3			Chihuri, S. & Li, G. (2017)
		7,99***		Bernhoft, et al. (2012)
	2 – 10 (a)		4,3**	Hels et al. (2011)

Notes :

- (1) les données annotées (*) sont exprimées en OR, (**) en OR ajustés et (***) en OR non-ajustés.
- (2) Les résultats ont été arrondis à la première décimale.
- (3) Les données annotées (a) représentent le risque d'être blessé gravement ou tué. Ces résultats proviennent de l'étude DRUID.
- (4) Les données en gras sont relatives au risque d'accident mortel.

Les principales études renseignées concernant l'impact des médicaments sur la conduite sont l'étude de grande envergure menée dans le cadre du projet DRUID (Hels et al., 2011) et la méta-analyse menée par

Elvik (2013), incluant 66 études. A cela s'ajoute deux études (une analyse de banques de données et une méta-analyse) citées dans le rapport thématique ERSO.

Les **Anti-dépresseurs** sont prescrits pour traiter les symptômes des troubles dépressifs et ont pour vocation de réparer l'équilibre chimique des neurotransmetteurs dans le cerveau. Ces substances psychoactives peuvent avoir pour effet de réduire les aptitudes cognitives et psychomotrices, et, par conséquent, avoir un impact néfaste sur la conduite (Institut Vias, 2023). L'OCDE (2010) établit que les antidépresseurs non-sédatifs provoquent moins d'altération des capacités de conduite. Toutefois, les conducteurs sous anti-dépresseur courent 1,3 fois plus de risque d'être impliqués dans un accident avec blessés.

Les **Antihistaminiques** altèrent les capacités des conducteurs du fait de leurs effets sédatifs. Ils provoquent la somnolence et la sédation, ainsi qu'une perte d'attention soutenue (OCDE, 2010). Selon Elvik (2013), les antihistaminiques augmentent de 10 % le risque d'accident.

Les **Benzodiazépines**, classés en deux catégories (les calmants et les somnifères) sont des sédatifs qui inhibent le système nerveux central. Ce médicament, en raison de ses effets de sédation, génère un risque potentiel pour le conducteur qui sera moins alerte (Institut Vias, 2023). Les conducteurs sous benzodiazépines courent de 60 à 80 % plus de risque d'être impliqués dans un accident, que les conducteurs sobres. Elvik (2013) a estimé que le risque d'accident mortel est 2,3 fois plus élevé, et que le risque d'accident avec blessés l'est 1,2 fois. A noter que dans le cadre du projet DRUID, les benzodiazépines étaient la troisième substance la plus observée dans les accidents mortels (après l'alcool et le THC).

Les **Z-drogues** sont des substances psychoactives avec des effets similaires aux benzodiazépines, mais dont la molécule est totalement différente. Les mêmes effets de sédation sont observés pour les Z-drogues. Les conducteurs conduisant sous influence de Z-drogues courent 2,6 fois plus de risque d'être impliqués dans un accident mortel, et augmente de 40 à 70 % le risque d'être impliqués dans un accident avec blessé (OR : 1,4 (Elvik, 2013) ; OR : 1,7 (Bernhoft et al., 2012)). Selon l'étude européenne DRUID, le risque d'accident mortel ou avec blessés augmente de 2 à 10 fois pour les conducteurs ayant pris des benzodiazépines (Hels et al., 2011).

Les **Opiacés** (légaux), ou opioïdes, sont des analgésiques qui se lient aux récepteurs opioïdes du cerveau. Entrent dans la classe des opiacés, la morphine, la codéine et des dérivés semi-synthétiques comme l'héroïne, et les dérivés synthétiques, comme le fentanyl et la méthadone. Pour les opiacés médicamenteux, par leur nature, ces substances favorisent la sédation et le sommeil (ainsi que d'autres aspects de la dépression du système nerveux central). Par conséquent, ces substances sont considérées comme à haut risque pour la conduite (OCDE, 2010). Selon Chihuri et Li (2017), les conducteurs sous l'emprise d'opioïdes courent 2 fois plus de risques d'avoir un accident corporel ou mortel que le groupe de contrôle (OR 2,3). Selon Hels et al. (2011), dans le cadre du projet DRUID, le risque d'accident mortel est presque 5 fois supérieur (OR de 4,2) pour les conducteurs sous influence d'opiacés médicaux. Bernhoft et al. (2012) établissent également un risque 8 fois supérieur pour les accidents avec blessés.

Les Benzodiazépines et Z-drogues sont les médicaments qui présentent le plus grand risque d'accident mortel, l'augmentant de 2 à 10 fois. Ensuite les opiacés présentent un risque 7 fois supérieur pour les accidents avec blessés, et entre deux à 10 fois supérieur pour les accidents mortels ou avec blessés. Globalement, tous ces médicaments ont un impact néfaste sur la conduite par les effets de sédation, somnolence, distraction ou de baisse de la coordination et des capacités motrices qu'ils induisent.

3.1.4 Conduite sous influence d'alcool et de drogues – Risque Relatif

Deux études, déjà mentionnées ci-avant, ont évalué le risque d'accident que représente la conduite sous influence d'alcool et de drogues. Hels et al. (2011), dans le cadre du projet européen DRUID, ont estimé que le risque d'accident est de 20 à 200 fois supérieur pour les conducteurs sous influence d'alcool et de drogues. Le risque d'être blessé en conduisant sous influence d'alcool combiné à toute autre substance psychoactive augmente très fortement, comparé à la consommation seule d'alcool ou de drogue. Par ailleurs, le risque que représente la conduite sous influence d'alcool et d'autres drogues combinées est plus élevé que le risque que représente la conduite sous influence d'une combinaison de plusieurs drogues. Cette tendance s'observe aussi bien pour le risque de blessure que pour le risque d'être tué (Hels et al., 2011:48). Bernhoft et al. (2005) font état du même constat : la combinaison d'alcool aux drogues présente les plus hauts risques d'accident, et estiment que le risque d'accident avec blessés augmente de 39 fois avec la combinaison d'alcool et de drogues.

Tableau 6. Résultats des risques relatifs pour la conduite sous influence d'une combinaison d'alcool et de drogues.

Description	Risque relatif d'un accident (tous les accidents)	Risque relatif d'un accident avec blessés	Risque relatif d'un accident mortel	Références
Combinaison alcool et drogues	20 – 200 (a)			Hels et al. (2011)
		39,2**		Bernhoft, et al. (2012)

Notes :

- (1) les données annotées (*) sont exprimées en OR.
- (2) Les résultats ont été arrondis à la première décimale.
- (3) Les données annotées (a) représentent le risque d'être blessé gravement ou tué dans un accident. Ces résultats proviennent de l'étude DRUID.
- (4) Les données en gras sont relatives au risque d'accident mortel.

3.1.5 Conduite sous influence – les cyclistes

Comme tous les autres usagers de la route, les cyclistes sont également concernés par la conduite sous influence dont les conséquences sur l'aptitude à la conduite sont similaires en termes de capacités cognitives et de maîtrise du véhicule : mauvaise évaluation des situations de circulation et des dangers, moins de vigilances, perte de repères, etc.

À travers l'analyse de 30 000 accidents impliquant des cyclistes, l'étude espagnole menée par Martinez et al. (2013) a mis en exergue les risques d'accidents courus par les cyclistes roulant sous influence augmentée avec la consommation de substances. Ainsi, les cyclistes ayant consommé de l'alcool ou des drogues ont un risque :

- 4,5 fois plus élevé de provoquer eux-mêmes un accident avec un autre véhicule (qui n'est pas en infraction)
- 12 fois plus élevé d'être impliqués dans un accident isolé, c'est-à-dire n'impliquant pas de partie adverse.

Tableau 7. Résultats des risques relatifs pour la conduite sous influence pour les cyclistes.

Description	Risque relatif d'un accident (tous les accidents)	Risque relatif d'un accident avec blessés	Risque relatif d'un accident mortel	Références
Alcool	4*			Asbridge et al. (2014)
Alcool ou Drogues	4,5* (eux-mêmes le provoquent)			Martinez-Ruiz, et al. (2013)
	12* (seuls)			Martinez-Ruiz, et al. (2013)

Notes :

- (1) les données annotées (*) sont exprimées en OR.
- (2) Les résultats ont été arrondis à la première décimale.

3.2 Vitesse

La vitesse excessive reste l'une des infractions les plus commises en Belgique avec plus de 6 millions d'excès de vitesse constatés¹⁹ sur les routes en 2022. Ce comportement dangereux est malheureusement largement adopté par les automobilistes belges et la dernière mesure de comportement effectuée par l'institut Vias confirme d'ailleurs ce constat : 78 % des conducteurs roulent trop vite en zone 30, 51 % en zone 50, 42 % en zone 70, 54 % en zone 90 et 44 % en zone 120 (Wardenier et al., 2023). En termes d'acceptabilité individuelle, ce sont 18 % des répondants belges à l'enquête internationale ESRA3 qui déclarent trouver acceptable de dépasser la limitation de vitesse sur autoroutes, 12 % hors agglomération (et hors autoroutes) et 7 % en agglomération (ESRA3, 2023).

Largement documentée, la relation entre la vitesse et le risque d'accident, ainsi que leur gravité et leur fréquence, a été établie scientifiquement : plus la vitesse augmente, plus le risque d'accident et la sévérité de l'accident augmente. Constituant près d'un tiers des décès sur les routes européennes (ETSC, 2019), la

¹⁹ 4.661.515 selon la police fédérale belge :

https://www.police.be/statistiques/sites/statspol/files/statistics_files_upload/Circulation%20-%20Verkeer/Infractions_FR/01_Rapports/01_F%C3%A9d%C3%A9ral/infractions_routieres_2022_national.pdf (consulté le 06 octobre 2023).

vitesse excessive et/ou inadaptée est d'autant plus problématique qu'elle influe tant sur le risque d'accident que sur la gravité de celui-ci. La littérature estime qu'entre 10 et 15 % de tous les accidents de la route, et jusqu'à 30 % des accidents mortels, sont le résultat direct d'une vitesse excessive ou inadaptée. A travers les études, il ressort que la vitesse n'est pas la cause unique des accidents, mais elle en est un facteur y contribuant ou l'aggravant. Par ailleurs, l'ETSC a identifié qu'en réduisant de 1 km/h la vitesse sur les routes européennes, le risque d'accident mortel serait diminué de 8,3 %, ce qui permettrait de sauver près de 2.100 vies par an sur les routes européennes (ETSC, 2019).

La relation entre la vitesse et le risque d'accident est plus compliquée à quantifier que la relation entre la vitesse et la gravité d'accident car de nombreux facteurs peuvent influencer le rôle de la vitesse dans le risque d'accident, comme le tracé de la route ou la densité de trafic (International Transport Forum, 2018). L'un des défis relatifs à la collecte de documentation sur les risques d'accidents que représente la vitesse est relatif aux méthodes d'évaluation, aux modèles appliqués, et aux lieux de mesures (routes urbaines, autoroutes, nationales...). De plus, la vitesse qu'avait un véhicule au moment de l'accident est complexe à établir a posteriori. Et quand bien même celle-ci serait connue, il reste toutefois difficile de déterminer si la cause de l'accident est effectivement à attribuer à la vitesse excessive ou inadaptée, ou à des facteurs extérieurs (conditions météorologiques, par exemple). Cependant, plusieurs raisons permettent d'établir pourquoi la vitesse augmente le risque d'accident. Le rapport thématique « vitesse », documenté dans le cadre du projet ERSO (European Commission, 2021b), les liste :

- Plus un conducteur va vite, moins il a le temps de réagir à un événement imprévu que s'il avait roulé à une allure modérée. Bien que le temps de réaction reste le même, la distance parcourue avant que le conducteur ne réagisse est plus longue à grande vitesse.
- À vitesse élevée, la distance de freinage augmente car elle est proportionnelle au carré de la vitesse.
- Lorsqu'un véhicule s'approche à grande vitesse, les autres usagers de la route ont moins de temps pour éviter la collision. À vitesse excessive, les autres usagers de la route surestiment souvent le temps dont ils disposent pour réagir.
- Le champ de vision du conducteur se rétrécit à mesure qu'il roule plus vite. À 130 km/h, le conducteur ne dispose que d'un angle d'environ 30°, ce qui signifie qu'il peut estimer beaucoup moins de dangers potentiels. C'est ce que l'on appelle l'effet « tunnel ».

Par ailleurs, les différences de vitesse influencent également le risque d'accident. Plus cette différence entre les divers types d'usagers de la route est importante, plus il y a d'interactions entre ces usagers (comme des changements de direction ou encore des changements de bandes) et plus le risque d'accident est élevé (Van den Berghe & Pelssers, 2020).

Comme l'indiquaient Van den Berghe et Pelssers (2020) : « En théorie, nous pourrions affirmer que la vitesse a toujours au moins une petite part de responsabilité, puisqu'un accident ne peut pas se produire s'il n'y a pas de mouvement. Abstraction faite des accidents où la vitesse est clairement responsable (ex. un véhicule qui sort à grande vitesse d'un virage), les causes de certains accidents sont discutables. La vitesse n'en est souvent pas la cause principale, mais seulement un facteur aggravant. En effet, un accident aurait pu, peut-être, être évité si le conducteur avait roulé moins vite. »

Outre le risque d'accident, la vitesse joue également un rôle énorme dans la gravité des accidents. L'une des explications se base sur l'énergie cinétique du véhicule : Tout objet (un véhicule) en mouvement accumule une énergie cinétique proportionnelle à sa masse et au carré de sa vitesse. Cette énergie croît de manière exponentielle avec la vitesse. Par conséquent, lors d'un choc ou d'une collision, cette énergie accumulée sera absorbée par le véhicule et ses occupants. Plus cette énergie est élevée, plus le choc sera sévère pour l'objet et ses occupants (IRTAD, 2018; Van den berghe & Pelssers, 2020; Martensen & Daniels, 2020) mais aussi pour son opposant.

Les types d'usagers, ceci incluant les types de véhicules, ont également un rôle dans les effets sur la gravité des accidents lorsqu'ils sont couplés à la vitesse. Les usagers vulnérables (les piétons, les cyclistes, ...) ne sont, par exemple, pas protégés par une carrosserie, un airbag ou encore une ceinture de sécurité. Dès lors, en cas de collision, la gravité des blessures et dégâts est augmentée. Van den Berghe & Pelssers (2020) rapportent qu'une étude française récente (Martin & Wu, 2018) a livré deux résultats pertinents concernant les accidents mortels impliquant des piétons, la vitesse et le type (la masse) du véhicule :

- le risque de décès était faible (environ 1 %) à une vitesse d'impact de 30 km/h, mais augmente d'un facteur 2 à 40 km/h, d'un facteur 6 à 50 km/h, d'un facteur 18 à 60 km/h d'un facteur 59 à 70 km/h.
- lors d'une collision avec un camion, le risque de décès des piétons est 14 fois plus élevé qu'avec une voiture.

La figure 5 montre le risque de lésions mortelles entre un piéton et un occupant de voiture, en fonction de la vitesse du véhicule au moment de la collision. Par exemple, à une vitesse de 80 km/h le risque de blessure mortelle est de plus de 60 %, alors que pour l'occupant du véhicule, il n'est que d'environ 35 %.

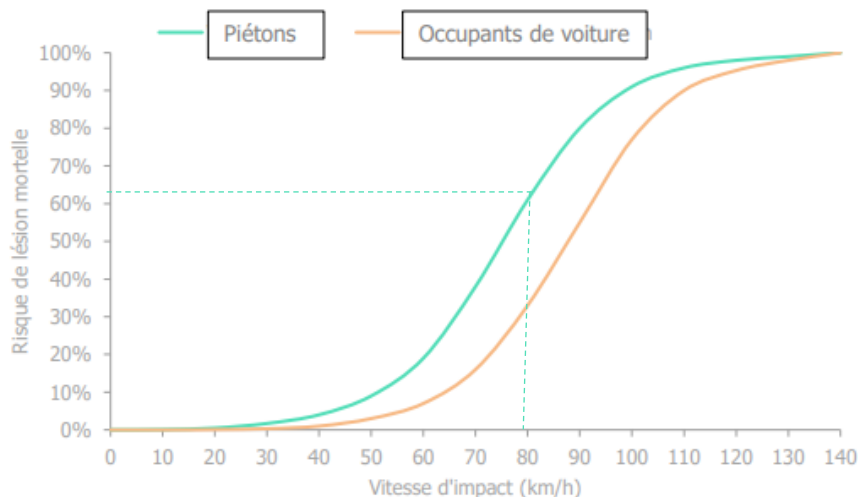


Figure 5. Risque de lésion mortelle en fonction de la vitesse d'impact et du type d'utilisateur.

Source: Van den Berge & Pelssers (2020).

Pour établir le lien entre la vitesse et le risque d'accident, divers modèles mathématiques ont notamment vu le jour, dont les plus connus le « Power Model » et l'« Exponential Model » (la fonction exponentielle). Ce dernier modèle, la fonction exponentielle, permet de mieux représenter la relation (l'exposant) entre la vitesse moyenne et le risque d'accident ou encore le risque de blessures²⁰ (Martensen & Daniels, 2020; SWOV, 2021b).

Selon ce modèle, à des vitesses plus élevées, l'augmentation de la vitesse aura un plus grand impact²¹ : « En d'autres termes, l'effet d'une hausse de la vitesse moyenne de 100 à 110 km/h influence davantage le nombre d'accidents qu'une hausse de la vitesse moyenne de 50 à 55 km/h. Pour ce qui est de la hausse du risque d'accident, c'est l'augmentation absolue en km/h plutôt que la hausse relative qui importe » (Van den berge & Pelssers, 2020: 9). Ce modèle permet de mieux s'adapter aux données individuelles des conducteurs (comparé au modèle des puissances) et aux points de données à grande vitesse, le modèle de puissance sous-estimant la relation entre la vitesse et la sécurité à vitesse élevée (Elvik, 2019). A travers ce modèle, Elvik (2019) fournit une estimation du coefficient de vitesse : 0,08 km/h pour les accidents mortels, et 0,06 km/h pour les accidents corporels.

Sur la base de ce modèle, Van den Berghe & Pelssers (2020) ont représenté la hausse de la vitesse et le risque d'accident avec ces récents coefficients sur la base des analyses menées par Elvik, Vadeby, Hels et van Schagen (2019). La figure 6 illustre la comparaison du risque d'accident mortel et corporel par rapport à la valeur de 50 km/h. Le risque d'accident est 10 fois supérieur à 80 km/h qu'à 50 km/h.

²⁰ Pour plus de détails sur le modèle d'exposant, veuillez vous référer à Martensen & Daniels, 2020.

²¹ Un exemple inverse étant : une diminution de 10 % de la vitesse moyenne a moins d'effet lorsqu'elle passe de 50 à 45 km/h que lorsqu'elle passe de 100 à 90 km/h. (SWOV, 2021b).

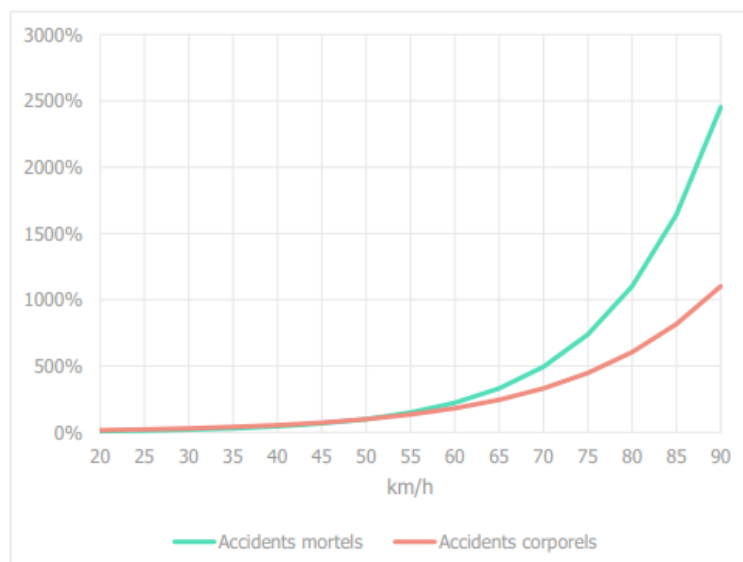


Figure 6. Relation entre la vitesse et le risque d'accident sur la base des exposants d'Elvik et al. (2019) – Rapport de risque en comparaison avec le risque à 50 km/h.

Source: Van den Berghe & Pelsers (2020).

Le dossier thématique « Speed of Traffic », documenté dans le cadre du projet Safety Cube, procède à une revue de sept études évaluant les risques d'accident associés des changements de vitesses, à la hausse ou à la baisse. Parmi ces sept études, trois sont des méta-analyses. Celles-ci identifient que pour 95 % des études incluses, lorsque la vitesse a été réduite, une réduction du nombre d'accidents ou de victimes d'accidents était enregistrée. Alors que dans 70,5 % des études évaluant une augmentation de la vitesse, celle-ci est accompagnée d'une augmentation du nombre d'accidents ou de victimes d'accidents (Aigner Breuss et al., 2017).

Une étude australienne, datant de 1997 (Kloeden et al., 1997) et utilisant une étude de contrôle de cas, a comparé le risque d'excès de vitesse et le risque de conduite en état d'ébriété. Dans des zones urbaines où la vitesse est limitée à 60 km/h, les chercheurs ont déterminé la vitesse des voitures accidentées avant l'accident ainsi que le taux d'alcool des conducteurs impliqués dans l'accident. De même, ils ont déterminé la vitesse et le taux d'alcool des voitures/conducteurs non impliqués dans des accidents, mais roulant dans la même direction, le même jour de la semaine, à la même heure de la journée, etc. Le risque des conducteurs sobres, sans excès de vitesse, était le risque de base, fixé à 1. Le risque des conducteurs en excès de vitesse et des conducteurs en état d'ébriété a été déterminé par rapport à ce risque de base. Les résultats de cette étude démontrent qu'un dépassement de 5 km/h de la limitation de vitesse de 60 km/h est comparable au risque d'un taux d'alcool de 0,05. Le risque de dépasser la limitation de vitesse de 60 km/h de 10 km/h est plus élevé que de conduire avec un taux d'alcool de 0,08 g/dl (risque relatif de 4,2 contre 3,2).

Tableau 8. Risque relatif d'accident associé à la vitesse, comparé au risque relatif associé à la CSI d'alcool.

Vitesse	Risque relatif lié à la vitesse	Concentration d'alcool dans le sang (g/dl)	Risque relative lié à la CSI d'alcool
60 km/h	1,0	0,00	1,0
65 km/h	2,0	0,05	1,8
70 km/h	4,2	0,08	3,2
75 km/h	10,6	0,12	7,1
80 km/h	31,8	0,21	30,5

Quant à Martensen & Daniels (2020), ces derniers ont estimé le nombre de tués et blessés graves qui seraient évités si tous les conducteurs respectaient la limitation de vitesse. Ces estimations sont basées sur les mesures de vitesses datant de 2015, 2012 et 2011 pour les différentes zones de vitesse. Comme établi par les auteurs, le risque d'accident augmente de manière exponentielle avec la vitesse. Si tous les

conducteurs respectaient les limitations de vitesse, l'effet le plus important serait observé pour les zones à 70 km/h, qui totalise la plupart des excès de vitesse en Belgique (137 tués et 775 blessés graves en 2017 et 114 tués et 702 blessés graves en 2018).

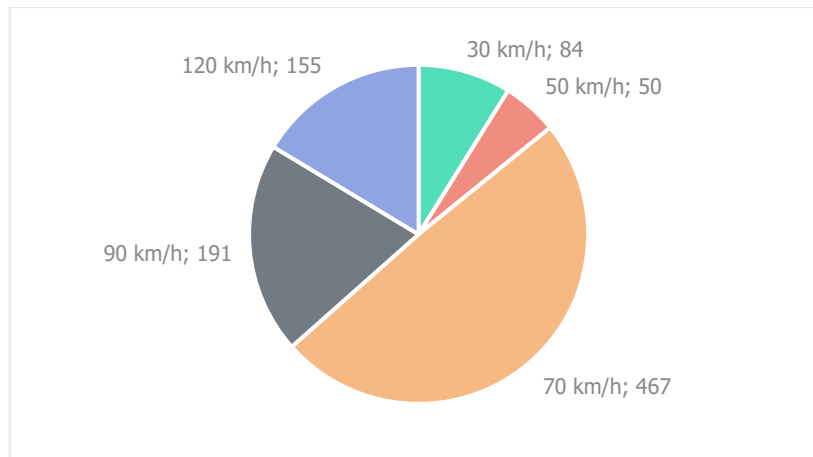


Figure 7. Tués et blessés graves évités si 100 % des conducteurs respectent la limitation de vitesse, en fonction de la zone de vitesse.

(source : Martensen & Daniels, 2020).

A la suite de cette documentation, le risque d'accident associé à la vitesse est statistiquement démontré par différents modèles d'analyse, et que ce soit à travers des études de cas contrôle, des analyses approfondies de données d'accidents ou encore des études d'auto-évaluations. Si la vitesse principale de conduite est diminuée, le nombre d'accidents et la sévérité de ceux-ci sont diminués (Aigner Breuss et al., 2017). Et lorsque la vitesse principale de conduite déjà élevée est augmentée, le nombre d'accidents et leur sévérité sont à la hausse, et ce d'autant plus si ces vitesses élevées sont appliquées dans des zones à fortes interactions.

3.3 Distraction

Le rapport thématique ERSO expose qu'entre 5 et 25 % des accidents en Europe sont liés à la distraction au volant (European Commission, 2022). Ces valeurs, basée sur d'anciennes études et des analyses approfondies d'accidents, restent toutefois probablement sous-estimées, en particulier de nos jours où les conducteurs sont de plus en plus sollicités par de nouvelles sources de distraction (écrans embarqués, assistance à la conduite, outils connectés, réseaux sociaux, etc.). Par ailleurs, il s'agit certainement d'une sous-représentation dans la mesure où l'impact de la distraction des conducteurs sur les accidents de la route est difficile à estimer, en particulier eu égard à la difficulté d'isoler ce paramètre comme facteur contributif de l'accident. Les études les plus récentes suggèrent même que le pourcentage d'accidents liés à la distraction est plus élevé que cette estimation (European Commission, 2022b).

La distraction au volant intègre toutes sortes d'activités ou de sollicitations, allant de la lecture d'informations (messages, courriel, ...) à la discussion avec un passager. Or la distraction amène à une conduite moins prudente et le degré de dangerosité de certaines activités réalisées en conduisant dépend du fait qu'elles mobilisent ou non les mêmes fonctions que celles requises pour la conduite (Martensen & Daniels, 2020). Le moment pour l'activité joue également un rôle : « les activités qu'un conducteur entreprend volontairement sont plus susceptibles d'être effectuées lorsque la conduite nécessite (ou semble nécessiter) moins d'attention. Les distractions sur lesquelles le conducteur a moins de contrôle (comme l'attention portée à des feux de détresse clignotant ou à un accident de l'autre côté de la route) peuvent donc temporairement entraîner un risque plus élevé. » (Martensen & Daniels, 2020).

Parmi les activités au volant, les appels téléphoniques avec l'appareil en main, sont une source majeure de distraction ayant un impact particulièrement négatif sur le conducteur. Outre que le fait de passer un appel téléphonique implique diverses actions détournant l'attention de la route (comme rechercher le contact, composer le numéro, décrocher l'appel), l'action même d'être au téléphone est en elle-même source de distraction. A ce titre, le téléphone mains libres bien que nécessitant moins d'actions physiques et visuelles, constitue également une activité cognitive, identique à celle avec le téléphone tenu à la main, et reste à ce titre une distraction au volant (Strayer et al., 2013 in European Commission, 2022).

En parallèle à ces activités courantes, d'autres activités sont de plus en plus observées sur les routes, telles que les interactions avec les appareils portables (consultation des réseaux sociaux, des boîtes à courriels, lecture de films, ...), ou les interactions avec les dispositifs intégrés au véhicule, ou encore les aides à la conduite (Boets, Wardenier, Moreau, et al., 2023). A cela, viennent également s'ajouter toutes les sources de distraction en dehors du véhicule (panneaux publicitaires, accidents sur la route, ...).

Le Tableau 10 présente les risques d'accidents (tous les accidents et accidents avec blessés) calculés pour diverses activités de distraction, en ce compris des activités qui sont non-formellement interdites par le code de la route. Les données rapportées viennent principalement de l'étude naturaliste américaine menée par Dingus et al. (2016, 2019), reprises dans le rapport thématique ERSO (2022) dédiée à la distraction au volant, et dans la fiche thématique du SWOV (2020). Cette étude montre le risque d'accident estimé pour différentes activités de distraction. Ce risque est exprimé en rapport de cotes/odds ratio. Un rapport de cotes supérieur à 1 signifie que l'activité est plus risquée qu'une conduite alerte, attentive et sobre, tandis qu'un rapport de cotes inférieur à 1 signifie un risque plus faible. Les estimations calculées démontrent que le risque d'accident est nettement augmenté lorsque le conducteur est distrait, que ce soit par un appareil (téléphone, GPS...) ou par une conversation. A ces résultats, les données collectées par les rapports thématiques établis dans le cadre du projet *Safety Cube*, sont venues compléter le tableau 9, lorsque ces résultats sont exprimés en rapports de cotes ou en risques relatifs.

Les données collectées concernant la distraction au volant ne concernent que le risque pour « tout type d'accident » et non spécifiquement les accidents mortels.

Tableau 9. Aperçu des travaux de synthèse relatifs à la distraction

Auteurs et titres	Collecte de données et groupes cibles	Les risques rapportés
European Commission (2022). Road Safety Thematic Report – Driver distraction	L'Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO) fournit des données fiables et comparables sur les accidents de la route, des analyses approfondies et des informations sur les pratiques et les politiques de sécurité routière dans l'UE. Le rapport thématique « Driver Distraction » dresse un tableau global des principales questions de recherche et de résultats d'analyse portant sur la thématique.	Risque exprimé en OR
Dingus et al. (2019). The prevalence of and crash risk associated with primarily cognitive secondary tasks.	Une approche cas-cohorte a été adoptée pour estimer les OR associés aux tâches secondaires principalement cognitives. L'ensemble des données de la cohorte de cas comprenait des cas (accidents) et des témoins sélectionnés. Les données utilisées pour cette étude proviennent de l'ensemble de données NDS du SHRP 2. L'ensemble de données a été produit en équipant les véhicules personnels des participants de systèmes d'acquisition de données (DAS) discrets, robustes et automatiques. Les accidents potentiels ont été identifiés dans le SHRP 2 NDS à l'aide des rapports des participants, des notifications automatiques d'accidents et des algorithmes développés dans des études naturalistes antérieures. N= 3454	Risque exprimé en OR
Ziakopoulos, A., Theofilatos, A., Papadimitriou, E., Yannis, G. (2016), Cell phone use – Handheld, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project Safety Cube.	Le rapport thématique établi dans le cadre du projet européen « Safety Cube » dresse un état des lieux des études menées pour évaluer le risque que représente l'utilisation du téléphone en main au volant. Au total 13 études de haute qualité ont été analysées afin d'évaluer le risque d'accident que représente cette activité.	Risque exprimé en OR
Ziakopoulos, A., Theofilatos, A., Papadimitriou, E., Yannis, G. (2017), Cell Phone Use – Texting, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project Safety Cube	Le rapport thématique établi dans le cadre du projet européen « Safety Cube » dresse un état des lieux des études menées pour évaluer le risque que représente la rédaction de message texte au volant. Au total, huit études de haute qualité ont été analysées afin d'évaluer le risque d'accident que représente cette activité.	Risque exprimé en OR

Tableau 10. Résultats des risques relatifs pour la distraction au volant – Dingus et al. (2016, 2019) et Ziakopoulos et al. (2017).

Description	Risque relatif d'un accident (tous les accidents)	Risque relatif d'un accident avec blessés	Risque relatif d'un accident mortel	Références
Composer un numéro (avec le téléphone en main)	12,2*			Dingus et al. (2016, 2019)
Lire/écrire (aussi sur une tablette)	9,9*			Dingus et al. (2016, 2019)
Atteindre un objet (autre que le téléphone)	9,1*			Dingus et al. (2016, 2019)
Lire/écrire un message texte	6,1*	4,78*		Dingus et al. (2016, 2019) Ziakopoulos et al. (2017)
Atteindre le téléphone	4,8*			Dingus et al. (2016, 2019)
<i>Interaction avec un dispositif embarqué du véhicule</i>	4,6*			Dingus et al. (2016, 2019)
Toutes les activités avec un téléphone en main	3,6*			Dingus et al. (2016, 2019)
Utilisation d'un téléphone au moment de l'accident	2,86 - 1,28			Dingus et al. (2016, 2019)
Naviguer sur le téléphone (ex : lire des courriels)	2,7*			Dingus et al. (2016, 2019)
Combinaison d'envoi de messages écrits à la main et de navigation	2,6*			Dingus et al. (2016, 2019)
<i>Toutes les interactions avec les systèmes du véhicule</i>	2,5*			Dingus et al. (2016, 2019)
<i>Contrôler/ajuster la température ou l'air conditionné</i>	2,3*			Dingus et al. (2016, 2019)
Parler dans son téléphone en main	2,2*			Dingus et al. (2016, 2019)
Simplement tenir le téléphone en main	2*			Dingus et al. (2016, 2019)
<i>Toutes les distractions</i>	2*			Dingus et al. (2016, 2019)
<i>Utilisation de la radio</i>	1,6*			Dingus et al. (2016, 2019)
<i>Interaction avec un passager</i>	1,4*			Dingus et al. (2016, 2019)

Notes :

- (1) en *italique*, les activités non-formellement interdites dans le code de la route belge.
- (2) les données annotées (*) sont exprimées en OR.
- (3) L'indication (n.s.) réfère à « non significatif ».
- (4) Les résultats ont été arrondis à la première décimale.

Classées du risque le plus élevé au risque le plus faible, les évaluations du risque d'accident démontrent que la distraction au volant impacte de manière notable le risque d'accident. Composer ou saisir un numéro de téléphone est l'activité représentant le plus grand risque d'accident, avec un rapport de cotes de 12,2. Les deux activités suivantes représentant le plus grand risque d'accident sont « lire ou écrire (notamment sur tablette) » avec un rapport de cotes de 9,9, et « atteindre un objet (autre que le téléphone) » avec un résultat de 9,1. Les deux premiers comportements sont interdits par le Code de la route (art. 8.4 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique).

Parmi les autres activités non autorisées au volant, et représentant un risque moyennement élevé, nous retrouvons la rédaction ou la lecture d'un message, où le risque augmente de 6,1 fois (le risque d'accident avec blessés grave est estimé 4,8 fois supérieur), les activités avec un téléphone en main qui augmentent de 3,6 fois le risque d'accident, la navigation en ligne (risque augmenté de 2,7 fois) et enfin le simple fait de tenir le téléphone en main, augmente de 2 fois le risque d'accident. Toujours concernant l'utilisation du téléphone, une discussion en tenant le téléphone augmente de 1,2 fois le risque d'accident, alors qu'une discussion téléphonique avec un kit main-libre ne l'augmente pratiquement pas (rapport de cotes de 0,4). De leur côté, les évaluations menées par Backer-Grøndahl & Sagberg (2011), sur la base d'auto-déclarations, montrent que l'utilisation du téléphone portable (en main ou avec kit main libre) augmente le risque relatif d'accident de 2,3 fois. Ce risque relatif était significativement augmenté pour l'utilisation du téléphone en main. Une tendance non significative à l'augmentation du risque pour les téléphones mobiles mains libres a également été détectée. Toutefois, les analyses des données de 2007, prises séparément, n'ont pas donné lieu à des estimations de risque relatif statistiquement significatives pour l'une ou l'autre

utilisation. Par ailleurs, les auteurs ont également rapporté que les utilisateurs de téléphones portables étaient plus enclins à attribuer l'accident à l'utilisation du téléphone portable en main que les utilisateurs de téléphones en mains libres.

D'autres activités, non spécifiquement interdites dans le Code de la route, représentent également un risque pour la sécurité routière. Parmi ceux-ci, notons que le fait de chercher à atteindre son téléphone augmente le risque d'accident de 4,8 fois, les interactions avec les systèmes embarqués augmentent le risque de 4,6 fois, l'utilisation de la radio (ajuster le son, par exemple) représente un risque 1,6 fois plus élevé, et les interactions avec un passager augmentent le risque de 1,4 fois. A titre indicatif, boire ou manger au volant augmente le risque d'accident de 1,8 fois.

En termes de mortalité, Martensen & Daniels (2020) ont estimé qu'entre 42 et 56 vies pourraient être sauvées et 249 à 331 personnes ne seraient pas grièvement blessés si plus personne n'était distrait au volant. Le type d'usagers de la route impacté par la distraction est également à prendre en considération : les piétons, les cyclistes et autres usagers vulnérables sont également tués par la distraction, soit en tant qu'auteur du comportement à risque, soit en tant que victime indirecte d'un conducteur ayant été distrait. Pour les cyclistes, Useche et al. (2018) établissent que les distractions de ces usagers jouent un rôle important dans la prédiction des comportements à risque précédant les accidents de la route.

3.4 Non-port de la ceinture de sécurité et utilisation incorrecte du système de retenue pour enfant

Probablement parmi les dispositifs les plus efficaces en matière de sécurité routière, la ceinture de sécurité et les systèmes de retenue pour enfants permettent chaque année de sauver de nombreuses vies sur les routes. Selon l'OMS, le port de la ceinture permet de réduire de 45 à 50 % le risque de décès pour les conducteurs et passagers avant, et de 25 % le risque de décès ou de blessures graves pour les passagers arrière, tandis que l'utilisation d'un dispositif de retenue pour enfant (DRE) permet de réduire de 50 à 60 % le risque de décès (Nakamura et al., 2020; OMS, 2018). Or, en Belgique, la part des personnes non attachées ayant été impliquées dans un accident mortel sur autoroute en 2014-2015 représente 33 % des conducteurs, 20 % des passagers avant et 52 % des passagers arrière²² (Slootmans & Daniels, 2017). Ce qui démontre que malgré l'obligation légale du port de la ceinture pour tous les passagers d'un véhicule, ce comportement n'est malheureusement pas encore adopté par tous, en ce compris par les enfants et leurs parents.

La méta-analyse menée par Hoye (2016) met en évidence le risque que représentent les passagers arrière non attachés pour les passagers avant, à travers l'effet de « projectile » (Hoye, 2016; European Commission, 2022a; Martensen & Daniels, 2020). Pour comprendre l'effet de la ceinture de sécurité sur la sécurité routière, il convient de prendre en considération deux aspects : l'effet protecteur pour le passager lui-même et « l'effet de projectile » que le passager pourrait engendrer sur la personne assise devant s'il n'est pas attaché : « Dans le cas de personnes assises devant un passager, le risque de blessure est donc déterminé non seulement par leur propre port de ceinture, mais également par celui de la personne derrière elles » (Martensen & Daniels, 2020). Selon Hoye (2016), la non-utilisation de la ceinture de sécurité par les passagers arrière double presque le risque de blessure ou de mortalité des passagers avant attachés.

En outre, Hoye (2016) s'est notamment penché sur d'autres facteurs de risques associés au non-port de la ceinture de sécurité, comme l'alcool au volant ou encore la vitesse. Cette étude a ainsi démontré que le risque d'accident était multiplié par huit pour les conducteurs n'ayant pas attaché leur ceinture, ce ratio s'expliquant par le fait que le non-port de la ceinture de sécurité est en corrélation avec d'autres facteurs de risque tels que la conduite en état d'ivresse, la vitesse, la conduite de nuit et les infractions routières précédentes (Hoye, 2016). De cette analyse apparaît l'émergence d'un sous-groupe de récalcitrants au port de la ceinture de sécurité qui se caractérise par l'adoption d'autres comportements déviants sur la route : « Lorsque l'utilisation générale de la ceinture de sécurité augmente, ceux qui ne portent toujours pas la ceinture constituent un sous-groupe plus extrême. Les conducteurs sans ceinture diffèrent des autres conducteurs non seulement en ce qui concerne le port de la ceinture, mais souvent aussi en termes d'excès de vitesse, de conduite sous influence et d'autres comportements dangereux. » (Martensen & Daniels,

²² Ces données sont à interpréter avec prudence dû au faible échantillon concerné (33 personnes pour la ceinture arrière, par exemple) (Slootmans & Daniels, 2017). De plus, les données relatives au port de la ceinture des personnes impliquées dans les accidents sont parfois incomplètes (Martensen & Daniels, 2020).

2020). Les comportements extrêmes et à risques adoptés par ce sous-groupe ont pour conséquence que le risque d'accident est plus élevé pour ces conducteurs.

Selon Martensen & Daniels (2020), « compte tenu du port actuel de la ceinture dans la population, nous estimons que le risque d'accident avec blessures graves chez les non-utilisateurs de la ceinture de sécurité a presque doublé et a été multiplié par 4 pour les accidents mortels. Si l'utilisation de la ceinture augmente, nous devons considérer que le groupe restant de non-utilisateurs deviendra encore plus extrême. Si 99 % des conducteurs portent la ceinture de sécurité, Høye s'attend à ce que le dernier pourcent des personnes qui ne portent pas leur ceinture soit 7 fois plus à risque d'accident grave que les conducteurs qui la portent. Pour les accidents mortels, ce risque est presque 11 fois plus élevé. »

Une personne assise à l'avant d'un véhicule et qui ne porte pas sa ceinture de sécurité présente un risque 2,5 fois plus élevé d'être blessée grièvement ou mortellement par rapport à une personne qui aurait attaché sa ceinture. Pour les passagers arrière, ce risque est 1,5 fois plus élevé lorsque la ceinture de sécurité n'est pas attachée. Et les passagers arrière non attachés, du fait de l'effet de projectile, représentent également un danger pour les passagers avant. Ainsi, un passager arrière qui ne porte pas sa ceinture multiplie par deux le risque de blessure d'une personne attachée, assise devant lui (Martensen & Daniels, 2020; Moreau et al., 2023). Dans une étude norvégienne, il a été estimé que les conducteurs qui ne portent pas de ceinture courent 8,3 fois plus de risques d'avoir un accident mortel que les conducteurs qui s'attachent, et que le risque de lésions graves est 5,2 fois plus élevé.

Auteurs et titres	Collecte de données et groupes cibles	Les risques rapportés
Høye, A. (2016). How would increasing seat belt use affect the number of killed or seriously injured light vehicle occupants?	Méta-analyse (effets aléatoires et effets fixes) incluant des études observationnelles cas-témoins et transversales (27 études au total) et évaluant les risques et changements pour les accidents avec blessés légers, graves et mortel.	Risque exprimé en RR
Reeds, L. (2017). Child Restraint Systems.	Établi dans le cadre du projet européen SafetyCube, ce rapport procède à une revue de la littérature sur la thématique des DRE en identifiant les études évaluant les risques associés à la non-utilisation du DRE.	Risque exprimé en OR

Le Tableau 11. Résultats des risques relatifs pour le non-port de la ceinture de synthèse les risques d'accident associés au non-port de la ceinture ou du dispositif de retenue pour enfant.

Tableau 11. Résultats des risques relatifs pour le non-port de la ceinture de sécurité et du DRE.

Description	Risque relatif d'un accident (tous les accidents)	Risque relatif d'un accident avec blessés	Risque relatif d'un accident mortel (ou de blessures graves)	Références
(...) passager avant			2,5	Høye (2016)
(...) passager arrière			1,5	Høye (2016)
(...) conducteur		5,2	2,5	Høye (2016)
			8,3	Høye (2016)
Passager avant – Effet de projectile		2 (avec utilisation de la ceinture de sécurité à l'avant)		Høye (2016)
Les non-utilisateurs de la ceinture de sécurité			7	Høye (2016)
Non-utilisation du DRE (enfants de 1 à 3 ans)			10*	Reeds (2017)
Utilisation incorrecte du DRE (enfants de 1 à 3 ans)			6,3*	Reeds (2017)

Notes :

- (1) les données annotées (*) sont exprimées en OR.
- (2) Les résultats ont été arrondis à la première décimale.
- (3) Les données en gras sont relatives au risque d'accident mortel.

Tout aussi essentiels, les dispositifs de retenue d'enfants (DRE), et leur utilisation correcte, sont des moyens particulièrement performants pour l'amélioration de la sécurité routière. Lorsqu'ils sont correctement attachés, le risque de blessure ou d'être tué est réduit de 55 % à 60 %, et ce en fonction de l'âge (Høye & Elvik, 2013 cité in Moreau et al., 2023). Une mauvaise utilisation ou une utilisation d'un siège inadapté peut avoir de très graves conséquences. Cela peut réduire le niveau de sécurisation d'un siège, voire supprimer carrément toute forme de sécurisation, avec pour conséquence un risque élevé de lésions mortelles ou graves (Tant & Schoeters, 2019).

La note de synthèse sur les dispositifs de retenue pour enfant, établie dans le cadre du projet *Safety Cube* (Reeds, 2017) rapporte quatre études évaluant la réduction du risque d'accident que représente l'utilisation correcte de de dispositif pour les enfants. Une méta-analyse, se basant sur 27 études, a ainsi rapporté les effets bénéfiques du DRE : les enfants correctement attachés réduisent de 34 % à 81 % leur risque d'être tués dans un accident, les blessures graves sont réduites de 35 % à 72 % et les blessures légères, de 25% à 58 %. Une des études analysées (Stewart et al. (2015) cité par Reeds, 2017) a évalué les probabilités que les enfants passagers correctement attachés se rendent dans un centre de traumatologie après une collision automobile, par rapport aux enfants mal attachés. Les résultats montrent que la probabilité qu'un enfant correctement attaché se présente dans un centre de traumatologie avec des blessures après une collision automobile est 12,7 fois moins élevée que celle d'un enfant mal ou non attaché.

En outre, une étude transversale d'observation utilisant des données de collisions réelles entre 1996 et 2005 impliquant des enfants passagers âgés de 0 à 12 ans rapporte que les enfants âgés de 1 à 3 ans courent un risque significativement plus élevé lorsqu'ils sont mal attachés que ceux attachés correctement. Les enfants non-attachés ont 10 fois plus de risque d'être blessés mortellement en cas d'accident, et les enfants attachés incorrectement risquent 6,3 fois plus d'être mortellement blessés (Reeds, 2017).

3.5 Conclusions de l'analyse objective

La revue documentaire portant sur les quatre tueurs de la route permet d'établir, sans grande surprise, que ces comportements sont particulièrement problématiques sur la route et représentent une source de danger tant pour les conducteurs que pour les autres usagers de la route, surtout si ces comportements sont largement adoptés et socialement acceptés.

En termes de risque d'accident, rien que pour la conduite sous influence, les conducteurs courent un risque jusqu'à 200 fois plus élevé en fonction de la substance. La consommation d'alcool au volant est statistiquement associée à un risque accru d'accident avec blessés ou d'accident mortel, et ce dès 0,3 g/l. Les risques les plus élevés d'être impliqué dans un accident sont observés dès des concentrations de 0,5 à 0,8 g/l, et se renforcent avec les concentrations fortes d'alcool (à partir de 0,8 g/l). Le risque d'accident avec blessés ou d'accident mortel relatif à la CSI d'alcool augmente de manière exponentielle avec la concentration d'alcool, pouvant être jusqu'à 200 fois supérieur avec une alcoolémie de plus de 1,2 g/l.

Les évaluations relatives à la consommation de substances psychoactives au volant sont associées à un risque d'accident significativement élevé. Le risque associé à la drogue est beaucoup plus complexe à établir que pour l'alcool, entre autres compte tenu des prévalences et des niveaux de concentration sur la route, des outils de détection et des stratégies de contrôles (par exemple, un conducteur positif à l'alcool ne sera pas nécessairement testé pour les drogues, en Belgique). Par ailleurs, les approches méthodologiques sont également différentes. Le risque associé à la CSI de drogues est également dépendant du type de substance et de la dose consommés. Chaque classe de drogue provoque des effets néfastes spécifiques sur les aptitudes à la conduite. Les évaluations établissent des risques d'accident de 1,3²³ fois supérieur (par exemple, le cannabis) à 10 fois supérieur (par exemple, les opiacés). Les amphétamines représentent un risque particulièrement marqué, avec un risque d'accident mortel 5,6 fois supérieur à celui d'une conduite sobre.

La conduite sous influence d'une combinaison de substances, en particulier d'alcool et de drogues, représente un risque significativement élevé d'accident. Le risque d'accident associé à ce comportement est de 20 à 200 fois supérieur pour les conducteurs sous influence d'alcool et de drogues, et la conduite sous influence d'une combinaison de drogues représente un risque de 5 à 30 fois plus élevé d'accident. Le

²³ Se reporter à la section 3.1.2 pour les interprétations de ces données.

risque d'être blessé en conduisant sous influence d'alcool combiné à toute autre substance psychoactive augmente très fortement le risque, comparé à la consommation d'une seule substance, alcool ou drogue.

L'utilisation de plus d'une substance (sans inclure l'alcool) augmente également le risque d'accident. Les risques liés à l'utilisation de plus d'une substance sont plus élevés que ceux liés à l'utilisation d'une seule substance. Il est clair que les conducteurs qui combinent plus d'une substance psychoactive et/ou de l'alcool représentent une menace sérieuse pour eux-mêmes et les autres usagers de la route (OCDE, 2010). Les résultats des estimations des risques d'accident (mortel et/ou avec blessés, ou non) permettent d'indiquer sans ambiguïté que la CSI représente un risque significatif pour la sécurité routière, risque qui augmente de manière exponentielle avec les degrés de concentration des substances et la combinaison de substances (alcool et/ou drogues).

Le risque d'accident, et leur gravité, augmentent de manière exponentielle avec la vitesse adoptée. Les risques associés à une vitesse basse (30 km/h) sont plus faibles que les risques associés à une vitesse plus élevée (70 km/h). Plus un conducteur va vite, moins il a de temps pour réagir, et plus la distance parcourue est importante. Les risques relatifs associés à la vitesse ont ainsi permis de déterminer que lorsque sur une route limitée à 60 km/h, un conducteur roule à 80 km/h, ce conducteur risque 31,8 fois plus d'être impliqué dans un accident.

La distraction représente également un facteur significativement élevé de risque d'accident. Les sources de distraction sur la route peuvent être multiples et le risque associé à la distraction dépend fortement du type de distraction. Parmi les différents comportements évalués, la composition d'un numéro de téléphone présente le plus grand risque (12,2), suivi par la lecture sur une tablette (9,9) et la tentative d'atteindre un objet dans la voiture (9,1). Un conducteur qui lit ou écrit un message risque tout de même 6,1 fois plus d'être impliqué dans un accident. Les résultats collectés n'ont pas permis de déterminer le niveau de risque que représentent ces comportements en termes d'accident mortel.

Enfin, la non-utilisation ou l'utilisation incorrecte de la ceinture de sécurité et du système de retenue pour enfants impliquent des risques élevés d'être grièvement ou mortellement blessé en cas d'accident. Pour les autres passagers, le risque d'être blessé ou tué est de 1,5 à 8,3 fois plus élevé que s'ils étaient attachés correctement. L'effet projectile des passagers arrière met également en lumière l'impact « direct » de leur comportement sur la sécurité et la mise en danger des autres passagers. Par ailleurs, le non-port de la ceinture, comportement qui semble de plus en plus marginal, serait adopté par des profils plus extrêmes qui, en plus de ne pas porter la ceinture de sécurité, adopteraient d'autres comportements à risques (vitesse excessive, alcool au volant...) augmentant d'autant plus encore le risque d'être impliqué dans un accident. Pour les enfants, l'utilisation incorrecte ou la non-utilisation du DRE impliquent un risque d'accident mortel de 6.3 à 10 fois supérieur, respectivement, que s'ils étaient attachés correctement. Ces résultats permettent d'indiquer que le non-port de la ceinture de sécurité ou du DRE représentent un risque significativement élevé d'accident mortel ou avec blessés, ce qui implique que ces infractions représentent une mise en danger directe (de soi et des autres usagers), de nature à mener presque irrémédiablement à des dommages physiques.

En revanche, ce que cette analyse documentaire et les évaluations du risque d'accident ne mettent pas en lumière c'est le rôle de l'acceptabilité sociale et individuelle dans la sécurité routière. Plus un comportement à risque est socialement et/ou individuellement accepté, ou normalisé, plus l'impact de ce comportement sur la sécurité des conducteurs et des autres usagers sera élevé. L'acceptabilité des comportements dangereux et à risque est dès lors un axe essentiel de travail qui doit également être mis en œuvre, en parallèle à la redéfinition des catégories des infractions, notamment en déterminant ce qui est socialement acceptable pour la société, dans son entièreté.

4 Résultats de l'enquête « experts »

128 infractions ont été soumises à l'évaluation des experts (voir 2.2.2 pour la description des profils). A travers une échelle d'évaluation à six niveaux, les experts ont été invités à déterminer l'augmentation de risque que représente chaque infraction quand elle est commise. Ces six niveaux représentent six degrés d'augmentation du risque d'accident mortel ou de risque de blessure mortelle.

Pour déterminer le niveau de risque, le nombre de voix attribué à chaque niveau a été comptabilisé pour chaque infraction. Ensuite, les scores de chaque infraction ont été comptabilisés afin de procéder à des groupements et les résultats de cette évaluation sont synthétisés ci-dessous :

- (1) Les infractions ayant comptabilisé le plus de scores allant de « non augmenté » à « légèrement augmenté » - ces infractions sont décrites au sous-chapitre *4.1 Les infractions ne représentant pas un risque augmenté* ;
- (2) Les infractions ayant comptabilisé le plus de scores allant de « modérément augmenté » à « moyennement augmenté » - ces infractions sont décrites au sous-chapitre *4.2 Les infractions représentant un risque modérément augmenté* ;
- (3) Les infractions ayant comptabilisé le plus de scores allant de « fortement augmenté » à « extrêmement augmenté » - ces infractions sont décrites au sous-chapitre *4.3 Les infractions représentant un risque fortement augmenté*.

Les scores complets des infractions sont fournis en annexe II du présent rapport. En fonction des évaluations collectées par les infractions, l'analyse descriptive, accompagnant les tableaux récapitulatifs, identifie les infractions dont la catégorie actuelle doit être réévaluée sur la base du consensus des experts et de la mise en danger inhérente à la catégorisation.

Pour faciliter la lecture, les infractions, au sein de chaque groupe ont été classées par type d'infractions. Lorsqu'une infraction comptabilise des scores équivalents, c'est l'appréciation globale de l'ensemble des scores qui détermine le niveau de risque attribué comme résultat. Ces infractions sont analysées séparément (section 5.4).

L'analyse des résultats des évaluations se clôture par un descriptif des réponses à la question ouverte à travers laquelle les participants pouvaient aborder des points spécifiques et complémentaires à l'évaluation des 128 infractions sélectionnées.

4.1 Les infractions ne représentant pas un risque augmenté

Les experts ont évalué 17 infractions comme présentant un risque « non augmenté » à « légèrement augmenté », dont dix infractions du deuxième degré et six infractions de troisième degré. Ces scores ont été donnés en moyenne par 15 voix sur 22. On constate que les infractions ayant collecté ce score ont trait :

- à l'immatriculation des véhicules (AR du 20/07/2001) ;
- au Code de la route (règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (AR du 01/12/1975)):
 - au non-déplacement d'un véhicule sur demande d'un agent qualifié ;
 - à la gêne occasionnée par une trottinette laissée sur la voie ou la piste cyclable ;
 - au dépassement (ne pas se rabattre après un dépassement) ;
 - à l'interdiction de stationner sur une place pour personne handicapée²⁴ ;
 - au transport de marchandises et au non-respect des signalisations limitant le transport de marchandises dangereuses ou la charge maximale ;
 - au stationnement interdit.

Les experts ont donc évalué que ces infractions, lorsqu'elles sont commises, n'augmentent pas, ou n'augmentent que légèrement, le risque d'accident mortel ou d'accident occasionnant des blessures mortelles. A la suite de la définition donnée aux infractions de deuxième degré, « une mise en danger

²⁴ Voir section 5.5 pour des notes complémentaires relative à l'infraction à l'article 25.1 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

indirecte », l'évaluation des experts indiquent que ces infractions semblent catégorisées de manière cohérente par rapport à leur degré.

Pour les infractions du troisième degré, définies comme représentant une mise en danger directe de la sécurité des personnes, et reprises dans le tableau 12, l'évaluation des experts indique que ces infractions ne représentent potentiellement pas un risque d'accident mortel (ou que légèrement augmenté). Pour ces infractions, il convient de déterminer si la catégorisation de ces infractions doit être revue à la suite de cette évaluation comme « non augmenté ». La nature même de ces infractions invite à la prudence quant à une catégorisation au degré inférieur, notamment étant donné les conséquences qu'elles peuvent avoir à une échelle plus globale. Par exemple, l'infraction à l'article 68.3 relatif au transport de marchandises dangereuses ne relève pas uniquement de la sécurité routière car elle représente également un risque pour l'ensemble de la sécurité de la population, comme pour l'environnement.

Tableau 12. Résultats des infractions évaluées comme présentant un risque non augmenté

Type d'infractions	Règlement	Article de loi	degré	Infractions - description
Immatriculation	AR 20/07/2001	2	2	Circuler sans plaque valable
		2	2	Circuler avec une plaque d'immatriculation altérée
		3	2	Pour un résident belge, circuler avec un véhicule immatriculé à l'étranger
		4	2	Pour un étranger, circuler avec un véhicule non immatriculé en Europe ou dans un Etat membre de la Convention de Vienne
		5	2	Ne pas respecter les conditions d'une immatriculation temporaire
		29,30,31	2	Ne pas respecter les conditions d'installation de la plaque d'immatriculation ou de sa reproduction
		5, 9.1, 11, 15 et 16.1	2	Ne pas respecter les conditions pour les plaques essai ou marchand
Injonctions agent qualifié	AR 01/12/1975	4.4	3	Ne pas déplacer un véhicule stationné lorsque cela est requis par un agent qualifié
		7.3	2	Gêner la circulation ou la rendre dangereuse en laissant ou en abandonnant une trottinette électrique sur le trottoir ou la piste cyclable
Usage de la voie publique				
Dépassement		16.6	2	Ne pas se rabattre après un dépassement
Interdiction de Stationnement		25.1	2	Stationner sur une place de parking pour personne handicapée
Transport des marchandises dangereuses		48bis	3	Ne pas utiliser les autoroutes pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses
		48bis	3	Utiliser certaines voies publiques pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses lorsque l'accès n'est pas autorisé.
Signalisation routière		68.3	3	Ne pas respecter le signal C24 (marchandises dangereuses)
		68.3	3	Ne pas respecter le signal C21 (masse en charge maximale)
Signaux arrêt et stationnement		70.2.2	-	Stationner une trottinette électrique sur une voie publique où le stationnement est interdit (au moyen d'un signal routier)
Vitesse	Loi 16/03/1968	29	-	Excès de vitesse de 1 à 10 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)
		29	-	Excès de vitesse de 1 à 10 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)

4.2 Les infractions représentant un risque modérément augmenté

23 infractions ont été évaluées comme présentant un risque modérément à moyennement augmenté, avec en moyenne 11 voix sur 22. Les infractions ayant collecté ce score ont trait :

- Au Code de la route (règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (AR du 01/12/1975) :
 - Obstacles sur la voie publique ;
 - Conducteurs de trottinettes électriques âgés de moins de 16 ans ;
 - Circulation bandes d'arrêt d'urgence ;
 - Circulation sur les autoroutes pour les plus de 3,5 tonnes ;

- de l'utilisation d'indicateur d'action de freinage et d'adapter sa vitesse en présence d'animaux ;
- Croisement par la gauche et le non-respect des distances latérales ;
- Manœuvre de dépassement d'un véhicule sur rail par la droite et du fait de ne pas garder sa droite et d'accélérer lors d'un dépassement ;
- Stationnement sur un trottoir, une piste cyclable, un passage pour piétons ou cyclistes ;
- Emploi des feux de croisement, des feux de brouillard, ... ;
- Transport de personnes sur une trottinette électriques ;
- Le non-respect du feu orange.
- à la loi relative à la police de la circulation routière (L. du 16 mars 1968) :
 - Vitesse excessive de 11 à 20 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération) ;
 - Vitesse excessive de 11 à 20 km/h et de 21 à 30 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération) ;
 - La conduite sous influence d'alcool de 0,2 à 0,5 g/l (pour les conducteurs professionnels) ;

Parmi les infractions évaluées comme « modérément augmentée », 10 infractions sont du deuxième degré, sept sont du troisième degré, et les six dernières sont relatives aux infractions pour vitesse excessive, à la conduite sous influence d'alcool et à l'utilisation de la trottinette électrique (par des moins de 16 ans ou le transport de passager). Aucune infraction du quatrième degré n'a été évaluée comme présentant un risque d'accident mortel de « modérément à moyennement augmenté ».

Les infractions du deuxième degré sont définies comme des infractions mettant en danger indirectement la sécurité des personnes. Les évaluations données par les experts estiment que ces infractions représentent un risque de modérément à moyennement augmenté. Parmi ces infractions du deuxième degré présentant ce niveau de risque d'accident mortel selon les experts, nous retrouvons entre autres le franchissement d'un feu orange, le fait de gêner la circulation, ne pas garder sa droite et accélérer lors d'un dépassement, s'arrêter ou stationner sur un trottoir, une piste cyclable, un passage pour piétons ou cyclistes. Par rapport au danger « indirect » tel que défini par le deuxième degré et le risque d'accident mortel évalué comme « modérément augmenté » par les experts, il convient d'évaluer si ces infractions du deuxième degré sont dans le degré qui représente le risque de danger réel ou si celles-ci devraient être catégorisées à la hausse (par exemple, en troisième degré).

Concernant les infractions du troisième degré, qui correspondent à une mise en danger directe de la sécurité des personnes, celles-ci ont été estimées comme présentant un risque d'accident mortel modérément à moyennement augmenté, selon la majorité des experts. Ces évaluations semblent dès lors indiquer que ces infractions sont dans la catégorie adéquate par rapport au risque d'accident mortel qu'elles représentent quand elles sont commises.

Concernant les infractions pour excès de vitesse, il s'agit des fourchettes de vitesse sanctionnables par une perception immédiate et n'entrant pas immédiatement dans l'application de poursuites devant un tribunal de police. Les infractions pour les excès de vitesse sont relatives aux excès de 11 à 20km/h au-dessus de la limitation en agglomération et hors agglomération, et aux excès de 21 à 30 km/h hors agglomération.

Tableau 13. Les infractions évaluées comme présentant un risque modérément augmenté – Code de la route (AR 01/12/1975)

Type d'infractions	Article de loi	Degré	Infractions - description
Obstacles	7.3	2	Gêner la circulation ou la rendre dangereuse en jetant, déposant, abandonnant ou laissant tomber sur la voie publique des objets ou débris
Conducteurs	8.2	-	Circuler sur une trottinette électrique sans avoir atteint l'âge de 16 ans hors des voies publiques où c'est autorisé (zones résidentielles et de rencontre, chemins réservés, ...)
Circulation bandes d'arrêt d'urgence	9.7	3	Circuler sur la bande d'arrêt d'urgence
Circulation autoroutes	21.3	2	Circuler sur la 3e bande pour les véhicules >3,5t
Ralentissement	10.2	2	Ne pas utiliser le feu stop pour indiquer son intention de ralentir
	10.3	2	Ne pas ralentir en présence d'animaux
Croisement	15.1	3	Ne pas croiser par la droite
	15.2	3	Ne pas respecter la distance latérale en cas de croisement et ne pas s'arrêter si besoin

Manœuvre de dépassement	16.9	2	Ne pas dépasser un véhicule sur rails par la droite
	16.7	3	Ne pas garder sa droite et accélérer lors d'un dépassement
	17.2	2	Pour un véhicule >7,5t, dépasser par temps de pluie
Passages	24	2	S'arrêter ou stationner sur un trottoir, une piste cyclable, un passage pour piétons ou cyclistes
Emploi des feux	30.1	3	Ne pas allumer les feux de croisement ou de route lorsque la visibilité est inférieure à 200m
	30.1	2	Ne pas utiliser les feux de brouillard arrière lorsque la visibilité est inférieure à 100m
	30.1	2	Utiliser des feux de route au lieu des feux de croisement
	30.3	3	Ne pas allumer les feux des remorques lorsque la visibilité est inférieure à 200m
	30.4	3	Ne pas allumer les phares lorsque la visibilité est inférieure à 200m
Transport de personnes	44.2	-	Transporter un passager sur une trottinette électrique
Feux de signalisation	61	2	Franchissement d'un feu orange

Tableau 14. Les infractions évaluées comme présentant un risque modérément augmenté – Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière

Type d'infractions	Article de loi	Degré	Infractions - description
Vitesse excessive	29	-	Excès de vitesse de 11 à 20 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)
	29		Excès de vitesse de 11 à 20 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)
	29	-	Excès de vitesse de 21 à 30 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)
Conduite sous influence	34	-	Alcool entre 0,2g/l et 0,5g/l pour les conducteurs professionnels

4.3 Les infractions représentant un risque fortement augmenté

78 infractions ont été évaluées comme présentant un risque fortement à extrêmement augmenté. Ces infractions ont récolté en moyenne 17 voix sur 22. Parmi ces infractions évaluées de fortement à extrêmement risquées, 67 infractions sont relatives au Code de la route (règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (AR du 01/12/1975)) :

- Agents qualifiés : ne pas obtempérer ou respecter les injonctions d'un agent qualifié ;
- La maîtrise du véhicule et l'utilisation d'appareil avec écran ;
- Place sur la voie publique ;
- Vitesse inadaptée, l'incitation à l'adoption d'une vitesse excessive... ;
- Obligation de céder le passage et la priorité des piétons et cyclistes ;
- Croisement avec accotement ou de véhicule sur rails ;
- Dépassement par la droite ;
- Situations relatives aux interdictions de dépasser ;
- Distances de sécurité des plus de 7.5 tonnes ;
- Changement de direction et de céder le passage en cas de changement de direction ;
- Circulation sur les voies ferrées et passage à niveaux ;
- Circulation sur les autoroutes, et plus précisément le demi-tour, l'arrêt et les épreuves de vitesse ;
- Circulation zones résidentielles, chemins réservés, etc.
- Interdiction de stationner/arrêt sur un passage à niveau ou dans un virage/tunnel ... ;
- Non-utilisation de la ceinture et du DRE ;
- Obligation de céder le passage aux véhicules prioritaires ;
- Comportement vis-à-vis des bus scolaires
- Comportements des conducteurs vis-à-vis piétons et autocars ;
- Comportement vis-à-vis des surveillants habilités à faire traverser les piétons ;
- Comportement vis-à-vis des cyclistes ou cyclomotoristes ;
- Comportements groupement/compétitions/groupements ... ;
- Transport d'enfants et du DRE ;
- Chargement des plus de 3,5 tonnes et de la sécurisation du chargement ;

- Signaux du système tricolore et franchissement du feu rouge ;
- Signaux lumineux relatif à l'utilisation d'une croix rouge ;
- Signaux relatifs à la priorité (B5 et B1) ;
- Signaux d'interdiction C1, C35 et C39
- Franchissement de la ligne blanche continue.

Parmi ces infractions, 22 infractions évaluées comme représentant un risque fortement à extrêmement augmenté sont du deuxième degré, 38 sont du troisième degré et 7 sont du quatrième degré.

Les infractions du deuxième degré (22) évaluées comme présentant un risque de fortement à extrêmement augmenté sont relatives à la vitesse (inadaptée), à l'obligation de céder le passage, au dépassement et à l'interdiction de dépasser, à l'intervalle entre véhicules, au changement de direction, à la circulation sur autoroutes, à la circulation zones résidentielles, aux chemins réservés, à l'interdiction de stationner/arrêt, à la ceinture et DRE, au chargement, aux signaux relatifs à la priorité. Certaines de ces infractions du deuxième degré sont également relatives à la présence d'usagers vulnérables (piétons, cyclistes, ...) telles que les infractions aux articles 10.4, 22bis, 22quinquies et octies, etc. Sur la base des scores collectés par ces infractions, le consensus des experts amène à identifier ces infractions comme représentant un risque fortement plus élevé que le degré dans lequel elles sont actuellement catégorisées (c'est-à-dire celui relatif à « une mise en danger indirecte de la sécurité des personnes »). Dès lors, l'interprétation des scores amène à considérer que leur degré actuel pourrait être réévalué afin d'être consistant avec le risque d'accident mortel qu'elles représentent, selon les experts.

Pour les infractions du troisième degré (38) ayant obtenu le score de fortement à extrêmement augmenté, celles-ci représentent aux yeux de la loi « une mise en danger directe de la sécurité des personnes et négligence d'une injonction d'un agent qualifié ». A la suite des évaluations des experts, une analyse complémentaire relative à leur degré actuel permettrait de déterminer si elles sont catégorisées dans le degré adéquat par rapport au risque d'accident mortel qu'elles représentent. Les deux infractions relatives aux injonctions de l'agent qualifié ont toutes deux collectées le plus de voix pour « extrêmement augmenté ». L'infraction du troisième degré devrait être reconsidérée afin de déterminer si son degré actuel est adéquat et consistant avec le risque d'accident qu'elle représente.

Les infractions du quatrième degré ont toutes été évaluées comme « extrêmement augmenté » avec une moyenne de 19 voix sur 22. Ces infractions semblent, sur la base du consensus, être dans la catégorie adéquate étant donné la « Mise en danger directe la sécurité des personnes, menant presque irrémédiablement à des dommages physiques lors d'un accident ». Pour ces infractions, les évaluations des experts semblent confirmer l'appartenance au quatrième degré.

Tableau 15. Les infractions évaluées comme présentant un risque "fortement augmenté" – Code de la route (AR 01/12/1975)

Type d'infractions	Article de loi	degré	Infractions - description
Agents qualifiés	4.1	3	Ne pas obtempérer aux injonctions d'un agent qualifié
	4.2	4	Ne pas respecter une injonction d'arrêt d'un agent qualifié
Conducteurs	8.3	3	Ne pas avoir constamment la maîtrise de son véhicule
	8.4	3	Utiliser un appareil avec écran non fixé au véhicule
Place sur la voie publique	9.2	3	Circuler à gauche d'un terre-plein central
Vitesse	10.4	4	Inciter ou provoquer à circuler à une vitesse excessive
	10.1.1	2	Ne pas adapter sa vitesse en présence d'autres usagers, en particulier les plus vulnérables
	10.1.1	2	Ne pas adapter sa vitesse à la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement du véhicule
	10.1.1	2	Ne pas adapter sa vitesse aux conditions climatiques
	10.1.3	2	Ne pas pouvoir s'arrêter devant un obstacle prévisible
Obligation de céder le passage	12.1	2	Ne pas céder la priorité aux véhicules sur rails
	12.2	2	Ne pas redoubler de prudence dans les carrefours
	12.3	2	Ne pas respecter la priorité de droite, le céder-le-passage et le STOP
	12.4	2	Ne pas céder le passage lors d'une manœuvre

	12.5	2	Ne pas céder le passage lorsqu'on y est tenu et poursuivre sa route alors qu'il y a un risque d'accident
	12.4bis	2	Ne pas céder la priorité aux piétons et cyclistes sur trottoir ou piste cyclable
Croisement	15.3 et 16.5	3	Mettre en danger les usagers qui circulent sur un accotement en cas de croisement
	15.4	3	Ne pas respecter les règles de croisement d'un véhicule sur rails
Dépassement	16.3	2	Ne pas dépasser par la gauche
Interdiction de dépasser	17.2	2	Dépasser dans un carrefour où la priorité de droite est applicable
	17.1	3	Dépasser en cas de visibilité insuffisante
	17.2	4	Dépasser à l'approche du sommet d'une côte ou dans un virage
	17.2	3	Dépasser lorsque le conducteur à dépasser s'approche ou s'arrête devant un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes ou cyclomoteurs
	17.2	3	Dépasser lorsque le conducteur dépasse déjà un véhicule autre qu'un véhicule à 2 roues
	17.2	3	Dépasser sur un passage à niveau non équipé de barrières ou d'une signalisation lumineuse
intervalle entre véhicules	18.2	2	Ne pas respecter la distance de sécurité de 50m entre véhicules >7,5t
Changement de direction	19.2	2	Ne pas se déporter sur la droite pour tourner à droite
Changement de direction	19.2 et 19.3	3	Ne pas prendre les précautions nécessaires pour tourner à gauche
	19.4 et 19.5	3	Ne pas céder le passage en cas de changement de direction
Circulation sur voies ferrées	20.4	2	S'engager sur un passage à niveau en cas de risque d'y être immobilisé
	20.3	4	S'engager sur un passage à niveau fermé
Circulation sur autoroutes	21.4	4	Faire demi-tour, marche arrière, circuler en sens contraire, ou emprunter les raccordements transversaux sur une autoroute ou route pour automobiles
	21.4 en 22.2	2	S'arrêter ou stationner sur autoroute et routes pour automobiles
	21.6, 22.2 et 50	4	Participer à des concours ou épreuves de vitesse sur la voie publique
Circulation zones résidentielles, chemins réservés, etc.	22bis	3	Mettre les piétons en danger dans les zones résidentielles et de rencontre
	22quinquies	2	Circuler sur un chemin réservé aux piétons, cyclistes, cavaliers et speed pedelecs
	22quinquies et octies	3	Mettre en danger les usagers sur les chemins réservés
	22septies	3	Mettre en danger les piétons dans les rues réservées au jeu
	22sexies	3	Mettre en danger les piétons dans les zones piétonnes
Interdiction de stationner ou de l'arrêt	24	4	S'arrêter ou stationner sur un passage à niveau
	24	2	S'arrêter ou stationner dans un tunnel, dans un virage ou à l'approche du sommet d'une côte.
Ceinture et DRE	35.1	2	Non utilisation de la ceinture de sécurité
	35.1	3	Non utilisation d'un dispositif de retenue adapté pour le transport d'enfants
Véhicules prioritaires	38	3	Ne pas céder le passage aux véhicules prioritaires
Comportement v-à-v bus scolaire	39bis	3	Ne pas ralentir ou ne pas s'arrêter en présence d'un bus scolaire qui embarque ou débarque des passagers
Comportements conducteurs v-à-v piétons	40.1	3	Mettre en danger les piétons circulant sur un trottoir ou une partie de la voie publique réservée
	40.3	3	Ne pas modérer sa vitesse pour longer un autobus/autocar qui embarque ou débarque des passagers
	40.3	3	Ne pas laisser les piétons rejoindre le trottoir ou l'accotement à un point d'arrêt d'un véhicule de transport en commun
	40.4	3	Ne pas permettre à un piéton d'achever sa traversée sur un passage piéton ou à un carrefour à feux
	40.4	3	Ne pas s'approcher d'un passage piéton à allure modérée et ne pas laisser la priorité au piéton
Comportement groupes enfants	40bis	3	Ne pas obéir aux indications des surveillants habilités permettant à un groupe de piétons de traverser
Comportement v-à-v cyclistes	40ter	3	Mettre en danger un cycliste ou un cyclomotoriste, ne pas respecter la distance de sécurité ou ne pas modérer sa vitesse pour approcher d'un passage pour cycliste
Comportements groupement/compétitions...	41.1	3	Couper un groupe de piéton
	41.1	3	Couper un cortège, une colonne militaire ou un groupe de participants lors d'une course cycliste

	41.2	3	Ne pas s'arrêter et se ranger à l'approche d'une course cycliste
	41.3	3	Ne pas obéir aux indications des surveillants habilités encadrant des colonnes militaires, des manifestations sportives, touristiques ou culturelles, des courses cyclistes, ...
Véhicules et passagers	44.1	3	Transporter plus d'enfants que de places assises et de dispositifs de retenue
Chargement	45bis	3	Ne pas sécuriser le chargement pour les véhicules >3,5t
	45.1	2	Non sécurisation du chargement du véhicule (fixation, visibilité, arrimage, débordement, ...)
Signaux du système tricolore	61.1	3	Franchissement d'un feu rouge
Signaux lumineux	62bis	3	Emprunter une bande de circulation interdite au moyen d'une croix rouge (feu)
Signaux relatifs à la priorité	67.3	2	Ne pas respecter le signal B5 (stop)
	67.3	2	Ne pas respecter le signal B1 (cédez-le-passage)
Signaux d'interdiction	68.3	3	Ne pas respecter le signal C1 (sens interdit)
	68.3	3	Ne pas respecter le signal C35 (interdiction de dépassement)
	68.3	3	Ne pas respecter le signal C39 (interdiction de dépassement >3,5t)
Marques bandes de circulation	72.2, 73.1 et 73.2	3	Franchir une ligne continue

10 infractions à la loi relative à la police de la circulation routière (L. du 16 mars 1968), ont été évaluées comme représentant un risque fortement à extrêmement augmenté :

- **Vitesse excessive :**
 - excès de vitesse > 30 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)
 - excès de vitesse > 40km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)
 - excès de vitesse de 21 à 30 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)
 - excès de vitesse de 31 à 40 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)
- **Imprégnation alcoolique et ivresse :**
 - alcool entre 0,5g/l et 0,8g/l
 - alcool > 0,8g/l
 - ivresse (alcool, drogues ou médicaments)
 - inciter une personne en état d'ivresse à conduire un véhicule ou confier un véhicule à cette personne
 - conduire un véhicule sous l'influence de drogues, inciter à conduire ou confier un véhicule à une personne sous l'influence de drogues
- **Permis de conduire et licence d'apprentissage :**
 - Conduire sans permis de conduire ou sans respecter les limitations du permis de conduire.

Les infractions relatives à la vitesse excessive sont traitées en parallèle au système des degrés d'infractions. Et les infractions évaluées comme « fortement à extrêmement augmenté » concernent le dépassement de la limitation de vitesse de 21 à 30 km/h et de plus de 30 km/h en agglomération, de 31 à 40 km/h et de plus de 40 km/h hors agglomération. Ces infractions sont actuellement considérées comme des infractions graves renvoyant devant un tribunal de police, comme les infractions de quatrième degré. Toutefois, au vu du risque relatif d'accident mortel qu'elles représentent, tel qu'analysé dans le chapitre 3, une réévaluation de ces infractions pourrait se révéler opportune, notamment en les catégorisant comme des délits.

Concernant la conduite sous influence (alcool ou drogue) ou l'ivresse au volant, à l'instar de la vitesse excessive, ces infractions sont traitées en parallèle au système des degrés d'infractions. La CSI d'alcool avec un BAC de 0,5 à 0,8g/l est actuellement sanctionné d'une mesure de perception immédiate, ce qui serait équivalent dès lors à une infraction de troisième degré. Le consensus des experts évalue toutefois cette infraction comme présentant un risque fortement augmenté (13 voix sur 8, et plus encore deux voix si on y ajoute le score pour « extrêmement augmenté »). Cette infraction pourrait dès lors être potentiellement revue à travers les sanctions ou mesures qui l'accompagnent afin d'apporter une certaine cohérence par rapport au niveau de risque qu'elle représente, selon les experts.

Les infractions relatives à l'ivresse au volant et à la CSI de drogues ont collecté 17 et 16 voix respectivement pour le niveau « extrêmement augmenté ». Les experts indiquant dès lors que ces infractions sont

particulièrement problématiques, selon eux (et cela fait également écho aux risques relatifs d'accident qui ont été présentés dans le chapitre trois du présent rapport).

Et enfin, la conduite sans permis ou sans respecter les limitations du permis de conduire est évaluée comme présentant un risque fortement augmenté (huit voix) à extrêmement (cinq voix) (et sept experts ont attribué une note de « modérément à moyennement augmenté »).

Tableau 16. Les infractions évaluées comme présentant un risque "fortement augmenté" – Loi du 16/03/1968 relative à la police de la circulation routière.

Type d'infractions	Article de loi	degré	Infractions - description
Vitesse excessive	29	-	Excès de vitesse > 30 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)
	29	-	Excès de vitesse > 40km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)
	29	-	Excès de vitesse de 21 à 30 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)
	29	-	Excès de vitesse de 31 à 40 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)
Imprégnation alcoolique et ivresse	34	-	Alcool entre 0,5g/l et 0,8g/l
	34	-	Alcool > 0,8g/l
	35	-	Ivresse (alcool, drogues ou médicaments)
	37	-	Inciter une personne en état d'ivresse à conduire un véhicule ou confier un véhicule à cette personne
	37bis	-	Conduire un véhicule sous l'influence de drogues, inciter à conduire ou confier un véhicule à une personne sous l'influence de drogues
Permis de conduire	30	-	Conduire sans permis de conduire ou sans respecter les limitations du permis de conduire

4.4 Les infractions aux évaluations contrastées

Six infractions ont collecté des scores d'évaluation qui nécessitent une approche plus approfondie (Tableau 17). Deux infractions sont du deuxième degré et sont relatives:

- (1) au stationnement sur une chaussée aux endroits qui entravent le passage de véhicules sur rails, piétons...
- (2) à la circulation sur une chemin réservé aux véhicules agricoles, piétons...

Ces deux infractions ont été évaluées avec des scores équivalents pour « modérément-moyennement augmenté et « fortement-extrêmement augmenté ». Pour la première, le score pour « non augmenté » (deux voix) permet de donner une tendance complémentaire quant au risque d'accident que représente cette infraction pour les experts, c'est-à-dire que potentiellement cette infraction représente un niveau de risque plus élevé, que ce soit pour le conducteur ou les autres usagers de la route, que la mise en danger associée à son degré actuel.

Pour la deuxième infraction reprise dans le tableau (art. 22octies du Code de la route, infraction du deuxième degré) et troisième infraction (art. 30 de la loi de 1968), celles-ci cumulent à la fois huit voix pour « modérément à moyennement augmenté » et pour « fortement à extrêmement augmenté ». La tendance globale se dégageant de ces évaluations invite à une réévaluation du type de mise en danger et du risque d'accident mortel qu'elles représentent pour les usagers de la route et le conducteur.

L'infraction pour excès de vitesse de 1 à 10 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en agglomération a été évaluée par 10 voix contre 22 comme présentant un risque non augmenté et comme présentant un risque modérément augmenté. L'analyse plus détaillée des résultats montre que cette infraction a été évaluée par huit répondants comme présentant un risque légèrement augmenté, mais modérément augmenté pour sept répondants. Aucune tendance ne se dégage plus précisément de cette évaluation.

Tableau 17. Infractions aux évaluations contrastées

Réglement	Article de loi	degré	Infractions - description	Non augmenté	Modérément augmenté	Fortement augmenté	Total
AR 01/12/1975	25.1	2	Stationner sur la chaussée aux endroits qui entravent le passage des véhicules sur rails, piétons, cyclistes et autres véhicules	2	10	10	22
AR 01/12/1975	22octies	2	Circuler sur un chemin réservé aux véhicules agricoles, piétons, cyclistes, cavaliers et speed pedelecs	6	8	8	22
Loi 16/03/1968	30	-	Conduire sans permis de conduire après un retrait immédiat du permis de conduire	6	8	8	22
AR 01/12/1975	48	-	Conduire un véhicule malgré une déchéance du droit de conduire	8	6	8	22
AR 01/12/1975	62bis	-	Utiliser un détecteur de radar ou de tout autre moyen entravant la constatation des infractions	8	6	8	22
Loi 16/03/1968	29	-	Excès de vitesse de 1 à 10 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)	10	10	2	22

Pour les infractions aux articles 48 et 62bis de la loi sur la circulation routière, les évaluations des experts donnent des directions opposées, collectant le même nombre de votes pour les catégories « non augmenté » et « fortement augmenté ». L'analyse plus détaillée montre que les votes sont plus épars qu'il n'y paraît (comme le montre le Tableau 18). À la lecture des résultats, une analyse statistique des risques d'accidents que représentent ces infractions permettrait éventuellement de déterminer la direction à adopter, sachant que ces deux infractions ne font pas partie du système de degrés.

Tableau 18. Résultats détaillés des articles 48 et 62bis, AR 01/12/1975

Article de loi	Degré	Infractions routières	Non augmenté	Légalement augmenté	Modérément augmenté	Moyennement augmenté	Fortement augmenté	Extrêmement augmenté	Total
48	-	Conduire un véhicule malgré une déchéance du droit de conduire	4	4	3	3	2	6	22
62bis	-	Utiliser un détecteur de radar ou de tout autre moyen entravant la constatation des infractions	7	1	4	2	7	1	22

Pour l'infraction relative au délit de fuite, les résultats présentent également un score contrasté :

- 10 voix sur 22 ont évalué cette infraction comme ne présentant pas de risque augmenté (5 voix pour « non augmenté et 5 voix « légèrement augmenté ») ;
- Et 9 voix sur 22 ont évalué cette infraction comme fortement à extrêmement augmenté (dont 6 pour le niveau « extrêmement augmenté »).

Sur la simple base du nombre de voix pour les différents niveaux de risques, le délit de fuite est évalué comme présentant un risque « non augmenté » à « légèrement augmenté ». Toutefois, si la comptabilisation des évaluations avait été faite par niveau de risque, l'infraction aurait été identifiée comme une infraction présentant un risque extrêmement augmenté d'accident mortel. Sur la base de cette évaluation, le délit de fuite représente un danger potentiel et une réflexion plus approfondie du niveau de dangerosité qu'il représente devrait être faite, la revue documentaire pouvant amener des directions à la réflexion.

Tableau 19. Le délit de fuite – évaluation (Loi du 16/03/1968)

Article de loi	degré	Infractions – description	Non augmenté	Modérément augmenté	Fortement augmenté	Total
33	-	Commettre un délit de fuite	10	3	9	22

4.5 Les infractions complémentaires

Cette section reprend les infractions non-listées dans l'exercice d'évaluation par les experts mais que ces derniers ont souhaité ajouter à leur analyse. Cette opportunité leur était donnée à travers la question ouverte du questionnaire. Un ensemble d'infractions ont été évaluées comme présentant un risque d'accident mortel fortement à extrêmement augmenté. Certaines de ces infractions ont été évaluées dans la liste des 128 infractions mais ont été à nouveau identifiées dans la question ouverte. Celles déjà évaluées sont annotées :

- les dépassements sur autoroutes :
 - par la droite (voir section 5.3)
 - en slalom
 - en incitant l'autre conducteur à se rabattre par des appels de phares, alors que ce dernier respecte la limitation de vitesse
- concernant les cyclistes, speed pedelecs, cyclomotoristes :
 - le non-port du casque pour les cyclistes²⁵, speed pedelecs, ou scooter
 - la vitesse inadaptée des speed pedelecs à la largeur de la piste cyclable et la cohabitation avec les autres usagers (notamment les personnes à mobilité réduite - PMR)
 - la distance latérale insuffisante lors d'un dépassement
- le transport routier et la fraude au tachygraphe ou le non-respect des temps de conduite et de repos
- l'inaptitude à la conduite :
 - raisons médicales
 - l'utilisation de médicaments
 - l'aptitude à la conduite en raison de l'âge
- la distraction au volant
 - la fatigue
 - l'utilisation de téléphones portables (voir section 5.3)
- le stationnement/arrêt à moins de 5 m du prolongement du bord de la chaussée dans les carrefours
- les usagers doivent se comporter sur la voie publique de manière telle qu'ils ne causent aucune gêne ou danger pour les autres usagers (voir section 5.2)
- le non-respect du panneau de signalisation D5
- l'organisation de compétitions sportives entièrement ou partiellement sur la voie publique (voir section 5.3)
- la circulation est interdite sur les voies ferrées établies en dehors de la chaussée.

Parmi ces infractions, un certain nombre d'entre elles sont des infractions du deuxième et du troisième degré. En appliquant la même logique d'évaluation mise en œuvre dans la section 5.3, il pourrait s'avérer opportun de revoir la catégorisation de ces infractions.

Ensuite, un ensemble d'infractions a été évalué comme représentant un risque d'accident mortel de modérément à moyennement élevé :

- l'état et la taille des trottoirs devant permettre le passage d'un fauteuil roulant, d'une voiture d'enfant, d'une personne avec un chien d'aveugle, ... S'ils sont trop étroits, les piétons venant en sens inverse ne peuvent pas traverser en toute sécurité ;
- la taille des pistes cyclables devant être adaptées aux besoins actuels ;
- le non-respect des places de parking réservée aux PMR ;
- les vélos électriques sont plus rapides que les vélos ordinaires et le risque que cela représente pour les personnes aveugles et malvoyantes ;
- l'incapacité médicale, personnes âgées ;
- Permis d'apprentissage, conduite sans guide, fraude au permis de conduire

L'(in)aptitude à la conduite pour raison médicale ou en raison de l'âge a été évaluée à la fois comme présentant un risque modérément-moyennement augmenté et fortement-extrêmement augmenté. Le

²⁵ Le port du casque pour les cyclistes n'est pas obligatoire et ne constitue dès lors pas une infraction. Toutefois, par un souci de cohérence avec ces compléments qui ont été identifiés par les répondants, nous l'avons gardé dans la liste des infractions complémentaires.

risque d'accident pour les conducteurs inaptes à la conduite pour raisons médicales est dépendant des affections médicales dont ils souffrent. A titre indicatif, et afin de permettre une appréhension plus complète du risque que représentent les affections médicales et l'âge, plusieurs études ont déterminé les risques pour les conducteurs d'être impliqués dans un accident selon les groupes d'affections médicales et l'âge par rapport aux risques des conducteurs ne présentant pas d'affections médicales spécifiques. Ainsi le risque relatif d'accident est en moyenne 33 % fois plus élevé pour les conducteurs souffrant de pathologies médicales :

« Les groupes présentant un bas risque comprennent les troubles de la vision, les handicapés de l'appareil locomoteur, les troubles de l'audition, et les maladies cardiovasculaires. Certains sous-groupes ont également un risque relatif très élevé d'être impliqué dans un accident. Parmi ceux-ci, les troubles mentaux sévères, les substances psychotropes (alcool inclus), les drogues et les pertes de connaissance soudaine ou les crises d'épilepsie ont des risques relatifs de 2.01, 1.96, 1.96 et 1.84, respectivement. L'apnée du sommeil a également un risque relatif de 3.71. » (Ranchet et al., 2018)

Par ailleurs, les affections médicales, lorsqu'elles sont associées à l'âge, représentent les risques relatifs les plus hauts. Et des variations sont également constatées en fonction du genre du conducteur (Ranchet et al., 2018). Les infractions relatives à l'inaptitude à la conduite ne relèvent pas du système des degrés d'infractions, une réévaluation de leur degré ne pourra dès lors se faire. Toutefois, sur la base du risque relatif d'accident que représentent ces pathologies et des évaluations faites par les deux participants, une réflexion quant aux sanctions et à la sensibilisation portant sur le risque qu'elles représentent se révélerait opportun.

Concernant le non-respect des places de parking réservées aux personnes à mobilité réduite, le participant a fourni un complément à sa réponse afin d'expliquer l'évaluation :

« Clarification au point 25.1 : Prendre la place de parking pour les personnes handicapées (PMR) est plus dangereux qu'on ne le pense. Les places de parking pour PMR sont souvent adaptées : plus grandes, plus longues (pour décharger les fauteuils roulants, les béquilles, etc.), proches de destinations importantes (hôpital, magasins, etc.) et rares. Si une PMR ne trouve pas de place réservée, elle doit trouver une place de parking ailleurs, ce qui augmente les risques. »

L'infraction relative à l'article 25.1²⁶ est une infraction du deuxième degré. Celle-ci a été évaluée par l'ensemble des participants (voir section 5.1) comme une infraction *représentant* un risque « Non augmenté » d'accident mortel par 14 experts des experts ayant répondu à l'enquête. Sur la base du consensus des experts, cette infraction semble être catégorisée de manière cohérente par rapport au risque qu'elle représente.

En parallèle à ces infractions aux règlements, d'autres situations pouvant représenter un risque accru ont été identifiées par les répondants. Ces situations identifiées peuvent être définies comme des paramètres/situations à (re)considérer dans le Code de la route (règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique), ou des tendances de situations qui arriveront potentiellement de plus en plus régulièrement, du fait de la diversité croissante des modes de transport et de mobilité.

- les voitures électriques plus silencieuses et le danger qu'elles représentent pour les personnes malvoyantes car elles sont moins bruyantes, et donc moins facilement identifiables ;
- la mise en danger les usagers plus vulnérables, tels notamment les cyclistes et les piétons, en particulier lorsqu'il s'agit d'enfants, de personnes âgées et de personnes handicapées.
- le non-port du casque pour les cyclistes²⁷, speed pedelecs, ou scooter ;
- l'utilisation d'écouteurs par les cyclistes, piétons ou cyclomotoristes, qui dès lors ne leur permet pas d'entendre les bruits ambiants, les autres usagers...
- le trafic en sens inverse sur les pistes et la cohabitation avec les autres usagers (en particulier les personnes à mobilité réduite) ;

²⁶ Stationner sur la chaussée aux endroits qui entravent le passage des véhicules sur rails, piétons, cyclistes et autres véhicules

²⁷ Le port du casque pour les cyclistes n'est pas obligatoire et ne constitue dès lors pas une infraction. Toutefois, par un souci de cohérence avec ces compléments qui ont été identifiés par les répondants, nous l'avons gardé dans la liste des infractions complémentaires.

- l'utilisation de téléphones portables par les usagers faibles (les piétons) de la route qui les rend distraits en tant qu'usagers de la route ;
- la distraction au volant, non seulement le téléphone portable, mais également toutes sortes d'autres choses que les gens font au volant et qui les rendent distraits en tant qu'usagers de la route.

Par le biais de la question ouverte, certains répondants ont fait part de commentaires complémentaires. Ces compléments sont relatifs à la signalisation routière, aux bornes de recharge (et les câbles) qui empiètent sur l'espace de circulation (pour le répondant C), et aux motos et cyclos A (pour le répondant E). Il s'agit de remarques plus générales qui n'entrent pas dans le cadre de l'évaluation de la catégorisation des infractions. L'annexe III reprend les infractions complémentaires identifiées par les répondants, telles qu'elles ont été communiquées dans le questionnaire.

4.6 Conclusions de l'analyse des experts

L'exercice que nous avons demandé aux experts était un exercice complexe, tant dans la forme que dans le fond. La subjectivité (voir section 2.3) pouvant potentiellement influencer la (re)mise en perspective des niveaux de risques, les experts ont dû redoubler d'effort pour répondre à ce questionnaire. Par ailleurs, 128 infractions à analyser, c'est assez long. Cependant, cet exercice a permis de mettre en lumière des tendances générales et d'identifier les premières infractions qui nécessiteraient une éventuelle redéfinition de leur degré de « mise en danger ».

Sur la base des évaluations données par les experts, il peut être déterminé que certaines infractions du deuxième degré ne sont potentiellement pas catégorisées de manière cohérente et consistante par rapport au risque de danger et d'accident mortel qu'elles représentent (« la mise en danger indirecte »), appelant par conséquent à une éventuelle recatégorisation de ces infractions en « mise en danger directe » :

- Ce ne sont pas moins de 22 infractions actuellement catégorisées en deuxième degré qui ont été évaluées comme présentant un risque d'accident mortel fortement à extrêmement augmenté (avec 17 voix sur 22).
- Parmi ces infractions, nous retrouvons celles relatives aux usagers vulnérables, aux conditions climatiques, à la priorité/céder le passage, au stationnement (dans un tunnel, virage...) ou encore à la ceinture de sécurité (à noter que cette dernière, et plus précisément le non-port de la ceinture, a été évaluée par la littérature scientifique comme présentant un risque d'accident mortel jusqu'à 8 fois supérieur pour le conducteur).
- En outre, dix infractions du deuxième degré ont également été évaluées comme présentant un risque modérément augmenté.

Quant aux infractions de troisième degré, 38 d'entre elles ont été identifiées par les experts comme présentant un risque d'accident mortel de « fortement à extrêmement augmenté », et six comme présentant un risque d'accident mortel « non augmenté ou légèrement augmenté ». Pour ces infractions qui correspondent à une mise en danger directe n'entraînant pas de dommages physiques, le consensus des experts indique qu'elles représentent toutefois un risque fortement à extrêmement augmenté d'accident mortel. A l'instar de ce qui est recommandé pour les infractions du deuxième degré, leur catégorisation en troisième degré devrait idéalement être réévaluée afin de déterminer si ce degré est cohérent avec le niveau de dangerosité qu'elles représentent, et le cas échéant, si elles doivent changer de degré.

Concernant les infractions du quatrième degré, celles-ci ont toutes été évaluées comme présentant un risque fortement à extrêmement augmenté. Pour ces infractions, les tendances qui se dégagent de l'évaluation faite par les experts semblent indiquer que ces infractions sont classées de manière cohérente par rapport à la « mise en danger directe de la sécurité des personnes et pouvant occasionner des dégâts physiques ». La question pouvant éventuellement se poser étant de savoir si, parmi ces infractions, certaines doivent être traitées de manière indépendante au système des degrés, comme le sont les infractions pour les vitesses excessives, le délit de fuite, la conduite sous influence, ... afin de les assortir d'un éventail de sanctions dédiées, permettant de répondre à la mesure 15 du Plan Fédéral de la Sécurité Routière 2021-2025, et dès lors de mettre en place un appareil de sanctions plus dissuasif. L'évaluation des experts n'apporte pas d'indices spécifiques à cette réflexion.

Et enfin, l'enquête menée auprès des experts visait à déterminer le risque que représentent les infractions « quand » elles sont commises, selon eux. La prévalence des infractions n'est donc pas prise en compte dans les évaluations. Cependant, la fréquence à laquelle les infractions sont commises, quel que soit leur degré, jouent indéniablement un rôle sur la sécurité routière. La réflexion portant sur le degré d'une infraction, et par conséquent de l'éventail de sanctions qui l'accompagnera, se doit également d'intégrer les prévalences auxquelles elle est commise permettant par conséquent, d'une part, d'adresser des sanctions dissuasives et luttant plus efficacement contre la récidive, et d'autre part, de lutter contre l'acceptabilité sociale de ce comportement.

Les compléments donnés par les répondants dans les questionnaires permettent également d'identifier des situations impliquant un risque plus élevé d'accident mortel. Parmi celles-ci :

- la cohabitation avec les usagers vulnérables, notamment à travers des infrastructures adaptées.
- Les comportements des usagers faibles, notamment leur distraction et les équipements de protection ;
- les aptitudes à la conduite pour des raisons médicales et/ou d'âge ;
- l'adaptation des infrastructures routières adaptées aux différents modes de transport (vélo cargo, etc...).

Ces premiers chantiers de réflexion dégagés, la recatégorisation des infractions se doit également de prendre en compte les évolutions récentes (et futures) de types de mobilité et des types d'usagers de la route, afin d'évoluer avec son temps.

5 Résultats de l'approche approfondie

Afin d'identifier les éventuelles pièces manquantes du puzzle portant sur le système de catégorisation des infractions, des discussions se sont tenues avec des profils d'experts en matière de toxicologie, de contrôle des infractions, des poursuites des infractions et du processus de sanction. Ces experts ont documenté la question en y apportant leurs perspectives, leur compréhension du dit-système et les possibles leviers d'action afin de procéder à l'évaluation de la catégorisation des infractions. Les profils et domaines d'expertise de ces interlocuteurs sont donnés en section 2.2.3.

Par souci de fluidité de lecture et de compréhension des perspectives, les différents domaines d'expertises, et leurs perspectives, sont abordés successivement. En procédant à une analyse thématique, les principaux contenus des entretiens sont établis et sont contextualisés avec l'objet de la recherche.

5.1 Les contrôles – Police

La police (fédérale et locale) représente le volet contrôle de la chaîne décisionnelle de la politique criminelle en matière de sécurité routière. La police assure différentes missions, dont le maintien de l'ordre et de la sécurité routière.

5.1.1 Discussion avec les représentants

A l'instar de tous les membres de la CFSR, le CCR et la Police fédérale ont été contactés afin de participer à l'évaluation des 128 infractions de la route identifiées et de déterminer leur niveau de risque d'accident mortel (pour plus de détails, rappelez-vous à la section 3.2.2 et au chapitre 5 du présent rapport). Ces deux organismes ont adressé un courrier conjoint à la chercheuse en charge du projet indiquant les raisons de leur non-participation à cette évaluation.

Toutefois, la Police Fédérale représentant le premier maillon de la chaîne décisionnelle en politique criminelle en matière de sécurité routière (« le contrôle et la détection »), et le CCR ayant été sollicité par le SPF Mobilité et Transports en 2022 pour émettre un avis sur l'AR du 30 septembre 2005, ce même AR sur lequel porte en partie cette étude, la participation de ces deux organismes à la présente étude semblait évidente.

La raison principale invoquée pour ne pas participer à l'évaluation des 128 infractions concerne l'association qui peut être faite entre l'infraction et ses éventuelles conséquences mortelles :

« La Police Fédérale de la Route (DAH) et le centre d'expertise CCR posent la question de la validité de la méthodologie qui est proposée dans le cadre du projet « Catinbre ». Bien que nous soyons convaincus du fait que le risque d'accident peut être estimé en fonction de l'infraction commise, il est (en revanche) souvent difficile, voire presque impossible, d'y associer d'éventuelles conséquences (blessures légères, graves ou mortelles). En effet, ces conséquences résultent des circonstances dans lesquelles l'infraction a été commise. »

6 exemples accompagnent le courrier adressé à la chercheuse en charge du projet afin de clarifier leurs positions. A titre illustratif, nous en reprenons deux ci-dessous :

Exemple 2 : non-respect du panneau de signalisation « STOP » (panneau de signalisation B5). Le risque d'accident mortel (au moment de commettre l'infraction) peut varier en fonction du lieu, de la densité de circulation et de bien d'autres facteurs. Malgré l'obligation de respecter l'arrêt et de céder le passage, le fait de franchir le panneau B5 sans s'arrêter, mais sans gêner personne ou en ne cédant pas la priorité, peut (dans plusieurs cas de figure) ne pas provoquer d'accident mortel. En cas d'accident, les conséquences varieront également en fonction du type de route et des usagers impliqués.

Exemple 3 : non-port de la ceinture de sécurité. Le non-port de la ceinture de sécurité a généralement un impact sur les conséquences de l'accident, et non sur le risque d'accident (sauf

dans le cas où un passager ne portant pas sa ceinture de sécurité voyage dans le véhicule et distrait le conducteur, ce qui pourrait être la cause d'un accident... mais cela fait beaucoup de "si").²⁸

Le CENTREX Circulation Routière et la Police Fédérale ayant conclu le courrier par une invitation à prendre contact avec eux en cas de questions, l'institut Vias a donc saisi l'opportunité d'inclure ces deux organismes dans la phase plus approfondie de l'étude.

Comme expliqué en section 3.2.3, l'entretien avec les représentants du CENTREX et la police a pris la forme d'une table de discussion. Une grande partie de la discussion a porté sur l'évaluation des infractions menée par le CENTREX (voir ci-après, section 5.1.2 pour plus de détails). L'analyse détaillée menée par le CENTREX a procédé article par article, infraction par infraction afin de déterminer si les infractions sont « correctement » classées, c'est-à-dire si elles sont dans le bon degré en fonction de la mise en danger qu'elles représentent. Par cette approche, la consistance entre infractions a également été revue afin que les degrés de dangerosité soient perceptibles. Ensuite, l'entretien a permis d'aborder la mise en pratique du système de gradation et les nuances à y apporter. La réflexion a également porté sur la question du permis à points, le sujet étant sur la table du gouvernement.

Le système actuel applique une logique compréhensible et globalement simple à mettre en œuvre sur le terrain, mais de nombreuses incohérences sont présentes dans la catégorisation de certaines infractions qui sont classées dans des degrés inférieurs par rapport à la mise en danger qu'elles représentent, notamment pour les usagers de la route (en ce compris, les usagers vulnérables). La mise en danger sur la base du risque d'accident mortel est peu applicable dans les faits : « Le risque d'accident mortel est tellement « situationnel », par exemple un excès de vitesse à 100km/h à une sortie d'autoroute en pleine journée et le même excès au milieu de la nuit, n'aura pas les mêmes conséquences. Dans le premier cas, le risque d'accident mortel est potentiellement plus élevé que dans le second cas. Mais ce ne sont pas les mêmes circonstances, le même contexte en termes de présence d'autres personnes. » (Intervenant 4).

En termes d'application, il convient également, selon les intervenants, de maintenir un système simple : « Ne rendez pas les choses trop complexes, nos agents de terrain doivent continuer à exercer leur profession, si cela devient trop difficile, ils vont abandonner. (...) Si cela est rendu complexe, personne n'y adhérera. Restez avec 4 [degrés]²⁹, gardez un système simple. Ou alors nos personnes de terrain vont commencer à devoir jouer le rôle de juge en prenant en considération les circonstances, etc. (...) et restez dans l'AR du 30 septembre 2005. » (Intervenant 3).

Concernant le permis à points, l'application consistante de l'AR de 2005 permettra une segmentation des points, et pour les infractions en dehors des gradations par degrés, il approche au cas par cas peut être faite. A nouveau, il est primordial de ne pas rendre le système complexe : « nos gens de terrain ont aussi d'autres attributions que la sécurité routière. (...) Il faut garder le système aussi simple que possible car comme l'a dit mon collègue, ces gens vont abandonner, ils ne vont pas suivre. (...) Ce qui existe aujourd'hui, rendez le cohérent mais n'y ajoutez rien. vous pouvez délibérément prévoir des points de pénalité pour les catégories existantes et les infractions appropriées, et pour les autres infractions qui ne figurent pas dans les catégories, une sanction spécifique doit être prévue. Et là, en effet on peut appliquer une sanction graduelle, par exemple pour la conduite sous influence d'alcool, il y a certaines limites associées aux sanctions (...), également pour la vitesse, par exemple. » (Intervenant 4).

Dans cet exercice, il est essentiel de maintenir une organisation simple des gradations des infractions et ne pas complexifier le système en y ajoutant des sous-catégories ou des spécificités complexes. En ce qui concerne les circonstances des infractions, notamment la mortalité, les types d'usagers, etc. c'est au tribunal de les prendre en considération : « s'il y a trop de catégories, le citoyen moyen ne comprend pas non plus le système actuel, donc si on commence à complexifier, on ne s'en sort pas. Par ailleurs, pour l'aspect préventif, si on commence à dire à quelqu'un « dans ce contexte, une infraction est plus tolérable que dans un autre, ça peut être dangereux ». Ça peut être tout à fait compréhensible d'un point de vue judiciaire, un juge peut prendre en considération des nuances, mais si on commence à communiquer ça

²⁸ Dans le chapitre 4, section 4.4, la revue documentaire a permis de rapporter que les conducteurs ne portant pas leur ceinture de sécurité sont des profils aux comportements plus extrêmes, incluant notamment l'adoption d'autres comportements à risque, ayant pour conséquence un risque d'accident plus élevé. Par ailleurs, l'effet « projectile » du non-port de la ceinture a un effet indiscutable sur la gravité des accidents pour le passager avant.

²⁹ L'utilisation de [] consiste en des ajouts par le chercheur afin de faciliter la compréhension de la citation. Ne pouvant reprendre à chaque fois tout le discours, ce qui se trouve entre crochets vise à clarifier le sujet sur lequel portent les propos.

au citoyen, ça peut donner l'idée que dans ce contexte, ce n'est pas grave que vous commettiez cette infraction, que dans l'autre [contexte] ça l'est ». (Intervenant 1).

Les réalités de terrain montrent également qu'il est très difficile de déterminer les infractions qui représentent un danger mortel, la réalité est que c'est une histoire de combinaison de « et, et, et » : « ce n'est pas parce que vous utilisez votre GSM que vous aurez un accident mortel. Mais c'est en utilisant le GSM, et en n'étant pas attentif et en roulant trop vite. C'est une combinaison de tous ces « et ». » (Intervenant 3).

Par ailleurs, l'une des questions abordées était de déterminer si des spécificités en fonction des usagers de la route devaient être mises en place, notamment les usagers vulnérables et les conducteurs professionnels. Si une consistance dans la gradation des infractions commises impliquant des usagers vulnérables et des infractions commises par les usagers vulnérables doit être mise en place, il faut veiller toutefois à ce que le système reste applicable. Implémenter des sous-gradations en fonction du type d'usagers le rendrait totalement caduque sur le terrain : « Donc lors de verbalisation, il faudrait commencer à regarder de quel type d'usager il s'agit et adapter en fonction de ce type ou de ce type d'usager de la route. Donc on arriverait pour le même degré à des degrés 1a, 1b, 1c... dans la pratique ce n'est pas possible. » (intervenant 4).

Et enfin, il ne faut pas perdre de vue les aspects préventifs à mettre en œuvre en parallèle à la catégorisation : « le lien entre l'infraction et la situation n'est pas toujours clair. Il faut parfois expliquer pourquoi telle infraction est dangereuse dans telle situation. Les usagers de la route n'ont pas nécessairement cela clairement en tête. » (Intervenant 1).

5.1.2 Analyse détaillée menée par le CENTREX – en quelques mots

Les informations documentées dans cette section sont toutes reprises du rapport et de la note interne établis par le CCR et non-publiés. Vias a simplement procédé à une synthèse de ces documents afin de les communiquer dans cette étude, ces documents fournissant de nombreux éléments de réflexions

L'avis donné par le centre d'expertise du CCR, et exprimé à la requête du SPF Mobilité et Transport, établit que le principal défaut de la logique de catégorisation actuelle tient des incohérences entre les infractions qui s'y trouvent. Ces incohérences sont dues, d'une part à des illogismes produits au moment de la mise en œuvre de l'AR de 2005 (certaines infractions n'étaient pas toujours classées au bon degré, d'autres infractions n'apparaissaient pas dans cet AR, ...) et d'autre part, au fait que les dispositions de la loi de mars 1968 ont été perdues de vue lors d'ajouts/modifications d'infractions à l'AR de 2005.

« Lors de l'introduction de nouvelles dispositions, de la modification modifications ou suppressions de dispositions dans les arrêtés d'exécution de Loi sur la circulation routière, l'adaptation de l'AR 30 septembre 2005[1] est le plus souvent perdue de vue. œil. Par conséquent, les nouvelles dispositions réglementaires se retrouvent automatiquement au premier degré. » (rapport interne du CENTREX, non publié).

Le CENTREX a procédé à une analyse détaillée de l'ensemble des infractions, en ce compris les infractions du premier degré. Cette analyse a permis d'identifier plus de 200 infractions dont la catégorisation n'est pas cohérente. L'identification de ces incohérences s'est faite en appliquant le principe de mise en danger directe de la sécurité des personnes et en y intégrant le principe de double prudence. Ce dernier principe correspond au devoir de prudence à l'égard de la sécurité des autres usagers et à sa propre sécurité (le fait de ne pas adopter un comportement où l'on se met soi-même en danger).

En illustrant par des exemples concrets d'infractions potentialisant une mise en danger directe, les auteurs identifient les différents principes de mise en danger qui devraient servir à identifier les infractions qui devraient se trouver au minimum en troisième degré, voire de quatrième degré. Sont repris ci-dessous trois exemples :

(1) Le non-respect de la priorité

« Le non-respect des règles de priorité est le plus souvent à l'origine d'un accident de la route. Les règles de priorité ne s'appliquent qu'à partir du moment où il y a un autre usager de la route à qui il faut donner la priorité. Comme il y a toujours un autre usager de la route concerné à qui il faut donner la priorité, il y a toujours un danger direct.

Le fait de ne pas céder la priorité à un usager de la route vulnérable entraînera presque inévitablement des dommages physiques en cas d'accident. »

(2) La mise en danger des usagers vulnérables

Dans le contexte de la mise en danger d'un « usager de la route plus vulnérable » et de l'obligation de prudence à l'égard de ces usagers de la route, des illogismes sont identifiés dans l'arrêté royal actuel du 30 septembre 2005. Le non-respect par le conducteur d'un véhicule à moteur du (double) devoir de prudence à l'égard d'un usager vulnérable de la route met directement en danger la sécurité des personnes. De plus, ce manquement est tel qu'il entraîne presque inévitablement des dommages physiques en cas d'accident.

Par conséquent, la mise en danger d'un piéton, par exemple, est punie de différentes manières, et ce en fonction du lieu.

Exemples :

- Le non-respect du double devoir de prudence à l'égard des enfants sur les routes ou parties de routes réservées aux véhicules agricoles, aux piétons, aux cyclistes, aux cavaliers et aux conducteurs de speed pedelecs par leurs utilisateurs est une infraction du premier degré.
- Le non-respect du double devoir de prudence à l'égard des enfants sur les routes ou parties de routes réservées aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs par leurs utilisateurs constitue une infraction de troisième degré. »

(3) Les comportements des usagers vulnérables

Et enfin, en abordant le principe de mise en danger des usagers vulnérables de la route, les auteurs du rapport identifient dans l'article 29§1 de l'AR de 2005 que :

- trois fois "la sécurité des personnes" est utilisée. Il n'est pas précisé qu'il s'agit de la sécurité d'autres personnes ;
- aucune distinction n'est faite en fonction de l'usager de la route qui commet l'infraction.

Or, lorsque certaines infractions sont commises par des usagers de la route vulnérables, ils créent indirectement un danger qui peut mettre en péril leur propre sécurité et celle des autres usagers de la route vulnérables. Les usagers vulnérables de la route pouvant également créer des accidents par leurs comportements. La note du CENTREX établit dès lors ceci :

« Les usagers de la route les plus vulnérables doivent également prendre leurs responsabilités.

L'article 29, § 1er, troisième alinéa, de la loi sur la circulation routière dispose, entre autres: « Le Roi peut émettre des violations des règlements sur la base de ces lois coordonnées qui mettent indirectement en danger la sécurité des personnes [...] désigner comme tel des infractions au deuxième degré. [...] ». Il convient de noter qu'il ne stipule pas que la sécurité d'autres personnes doit être mise en danger. Un cycliste qui roule dans le noir sur une route non éclairée par temps de pluie sans l'éclairage requis se met également indirectement en danger.

Ce n'est pas parce que les infractions sont commises par des usagers de la route plus vulnérables qu'une peine moins sévère devrait s'appliquer. »

5.2 Le ministère public

5.2.1 Perspectives d'un avocat général

Pour comprendre le système de catégorisation par degrés, un retour sur les fondements qui ont amené à l'établissement de ce système s'avère nécessaire. L'intervention d'un avocat général dont le rôle consiste, entre autres, à coordonner la politique criminelle en matière de circulation routière, permet de mettre en perspective les évolutions du système de gradation des sanctions. A travers l'entretien avec ce magistrat,

le fondement de l'arrêté royal de 2005 établissant les degrés d'infractions et le code pénal sanctionnant les homicides involontaires comme conséquences d'accident de la circulation ont été abordés.

5.2.1.1 Les fondements

La première approche est de commencer par l'infraction la plus grave : « On peut commencer par la base, quelle est l'infraction la plus grave : c'est l'homicide. Déjà le roulage c'est un peu particulier puisqu'on a aggravé, on a mis une circonstance particulière qui est celle de provoquer la mort en conduisant une voiture. Il faudrait relire l'arrêt³⁰ (...) La Cour de constitutionnelle a considéré que cette circonstance particulière, de conduire un véhicule et de commettre un homicide involontaire, que c'était justifié de prévoir une peine plus sévère dans ces cas-là, considérant par-là que le fait de prendre une voiture, ce n'était pas quelque chose d'anodin. »

Le code pénal, article 419, chapitre 2, établit dès lors une fourchette de sanctions pour les infractions de roulage découlant sur un homicide involontaire. Les infractions de quatrième degré ne constituent pas nécessairement une infraction découlant sur une mort. Bien entendu, certains comportements peuvent amener à une mise en danger directe de sa propre personne, pouvant conduire à la mort, raison pour laquelle ces infractions graves ont été classées en quatrième degré : « L'optique est de décourager des comportements dangereux pour soi-même et pour les autres. Il y a des logiques certainement sous-jacentes à la catégorisation. »

Le rapport au Roi³¹ ne fournit que très peu d'informations quant à ces logiques sous-jacentes si ce n'est le type de mise en danger, les comportements socialement nuisibles et les conséquences en termes de dommages physiques : « Facilité de stationnement pour les personnes handicapées, là c'est différent. Le critère n'est pas la mise en danger. Le critère, c'est d'empêcher un comportement qu'on estime socialement nuisible. Les infractions du 3e degré fixées par cet arrêté sont les infractions qui mettent directement en danger la sécurité des personnes. (...) et les infractions qui naissent de l'ignorance d'une injonction d'un exemple qualifié. C'est dommage qu'il n'ait pas défini exactement ce qu'il entend par mettre directement en danger et indirectement en danger. »

C'est en creusant dans le rapport des travaux parlementaires portant sur « Projet de loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière » que des explications et informations succinctes sur la méthode de travail et le groupe de travail constitué pour la concertation sont fournis. Par ailleurs, l'annexe au rapport fournit et la notion de « indirectement » et de « directement ». un compte-rendu succinct de cette note est donné au chapitre 2 du présent rapport.

Quant à la nécessité de revoir la catégorisation des infractions, l'intervenant a indiqué qu'il ne s'agit pas nécessairement d'une demande émanant de ses pairs, ce qui indiquerait potentiellement que le système est adopté tel quel et ne demande pas nécessairement de modification : « Depuis que j'occupe ce poste, jamais, quelqu'un qui est venu me dire « *Ah tiens, xxx, voilà, pour telle infraction, vraiment, on trouve que la peine est beaucoup trop basse. Il faudrait écrire au ministre pour lui demander d'envisager de déposer un projet de loi pour prévoir une peine plus sévère* ». Au contraire, ce sont plutôt les parlementaires qui eux-mêmes se saisissent d'une problématique. Ils l'ont fait, par exemple pour la distraction ».

5.2.1.2 La question de l'homicide

A défaut d'autres pays, où certaines infractions occasionnant la mort sont requalifiées en homicides volontaires, en Belgique, le code pénal ne permet pas cette requalification, et dès lors, ne permet pas l'application de sanctions associées à ce type de crime. Sans avoir pu parcourir en profondeur cette question, l'intervenant a toutefois souligné l'élément suivant afin de comprendre l'une des justifications à la non-qualification des infractions routières découlant sur la mort en homicide volontaire :

« Parce que l'homicide volontaire, vous devez impérativement avoir voulu renverser la personne avec votre voiture, vous l'avez voulu, vous l'avez réfléchi, même un court moment. Ce n'est pas du tout la même chose [que dans un accident à la suite d'une infraction] (...). Mais il y a des cas très limites, mais là, ça nous amène un peu en dehors de cet exposé-ci où on peut quand même se poser des questions. Il y a des dossiers où c'est particulièrement délicat. (...) dans la plupart des cas, la distinction est assez facile à faire. La personne qui prend le volant même en ayant bu ne veut renverser personne. En vérité, ce qu'elle veut faire, c'est rentrer chez elle sans se faire piquer

³⁰ À titre informatif : <https://www.const-court.be/public/f/2021/2021-123f.pdf>

³¹ https://etaamb.openjustice.be/fr/arrete-royal-du-30-septembre-2005_n2005014182.html

par la police. Évidemment, elle sous-estime toujours le risque et elle se croit plus intelligente que tout le monde et se dit moi avec moi, ça n'arrivera pas, ce qui est bien évidemment totalement faux. (...) donc c'est en ça que c'est involontaire, que ça ne peut pas être catégorisé en volontaire
»

Par ailleurs, en qualifiant ces homicides de volontaires, au lieu d'involontaire, amènerait à présenter ce type de dossier devant le tribunal correctionnel. Or, comme le souligne l'intervenant, à la différence d'un juge de police, le juge du tribunal correctionnel n'a pas du tout la même expertise en matière d'accidentologie. Le juge de police est spécialisé là-dedans et c'est cela sa force, ce qui lui permet donc d'avoir une bonne vision et une bonne lecture des rapports d'expertise, et qui dès lors lui permettra de beaucoup plus apprécier la gravité de l'infraction, et donc la sanction qui devra être imposée. Selon l'intervenant, il ne faut pas changer la qualification de l'homicide volontaire.

L'exemple de Strépy-Bracquegnies est pour le moins parlant de la complexité de la question (voir à ce sujet, le site internet « [question de justice](#) »).

5.2.2 Perspectives du Ministère Public

Le représentant du deuxième niveau de décision, le parquet, est un substitut du procureur du Roi avec plus de 10 ans d'expérience en tant que procureur du Roi en matière de roulage (à Bruxelles et en Wallonie).

L'entretien mené avec le procureur du Roi a permis d'aborder 5 grandes thématiques : la catégorisation actuelle et ses logiques sous-jacentes ; les infractions qui potentialisent le risque d'accident mortel, la cohabitation entre usagers ; la rationalisation des catégories, et la nouvelle cohérence à implémenter. Le compte-rendu de cet échange se clôture en documentant les 85 infractions que le procureur du Roi a évaluées.

5.2.2.1 La catégorisation actuelle

La description donnée au système des degrés d'infractions, par l'intervenant est qu'actuellement, les quatre catégories sont classées en fonction de leur dangerosité, normalement, et du risque qu'elles font commettre à la sécurité routière, et où la catégorie du premier degré concerne les infractions les moins dangereuses, et la catégorie du quatrième degré concerne les infractions les plus dangereuses, celles susceptibles de causer des accidents mortels. Les amendes suivent cette évolution avec pour les infractions de quatrième degré, des accessoires à la sanction principale.

Certaines infractions sont sorties du système de catégories mais dans les faits, elles font quelque part toujours partie du système de degrés puisqu'elles suivent les mêmes logiques de sanctions : « [les excès de vitesse] Donc peut-être que ça ne s'appelle pas infraction de 4e degré, mais c'est considéré comme tel puisque ça on ne peut pas avoir de perception immédiate de transaction et puisque la déchéance est obligatoire. »

En parcourant le vademecum et les infractions catégorisées, le procureur du Roi établit, selon lui, une inconsistance de la catégorisation et des sanctions y attenantes : « On n'est pas cohérent, on n'est pas consistant dans ce qui a été établi. (...) si vous considérez que les quatrièmes degrés sont les infractions les plus dangereuses et qui sont assorties de la déchéance obligatoire. Il y en a qui manquent, ça c'est certain. (...) C'est quoi la différence entre trois et quatre, ce n'est pas simple. Pas mal d'infractions du troisième devrait être logiquement être en quatrième, si on regarde du point de vue des déchéances obligatoires. L'infraction et la sanction ne sont pas cohérentes. (...) et si vous considérez le 4ⁱe degré comme les infractions les plus graves, des infractions sont manquantes quoiqu'il en soit »

Quant aux infractions sorties du système de degré, comme l'alcool et la vitesse et qui font l'objet de lois particulières, celles-ci seraient traitées à part probablement pour pouvoir être modifiées plus facilement. Or ces infractions suivent les mêmes logiques de sanctions que les infractions classées par degré, selon le répondant. Et celui-ci de conclure que tout ce qui est vraiment mortel devrait être en quatrième degré : « Il n'y en a pas mille non plus. »

5.2.2.2 Les infractions qui potentialisent l'accident

En abordant la question des infractions augmentant le risque d'accident, le procureur ne s'est pas exprimé en termes d'infractions « augmentant le risque d'accident » (mortel ou non) mais plutôt en termes d'infractions qui potentialisent le risque d'accident : « Ce n'est pas l'alcool tout seul qui tue. L'alcool

potentialise des infractions graves comme les stops, les feux rouges. En fait, chaque fois que vous déjouez la priorité et la prévisibilité des autres usagers. (...) La vitesse seule également. Tout cela est conjugué à la maîtrise du véhicule. Ça multiplie sans doute [le risque d'accident] ».

En ce sens, un certain nombre d'infractions a été identifié comme potentialisant le risque de se mettre en danger, mais aussi, de mettre en danger autrui : « Toutes les fois où on déjoue un sentiment complet de tranquillité. Si le feu est vert, vous devez pouvoir passer en toute tranquillité et priorité n'est pas sécurité ». Parmi ces situations, certains comportements constituent des facteurs d'aggravation parce que, soit le conducteur ne regarde pas la route, soit le conducteur crée des situations qui déjouent le sentiment de sécurité et de tranquillité des autres usagers. Ont été épinglés les infractions suivantes :

- le téléphone au volant
- le signal B5 – marquer l'arrêt et céder le passage
- le sens interdit
- le feu rouge³²
- la distance entre camions
- le chargement
- le dépassement par la droite (« c'est hyper dangereux et c'est catégorisé en deuxième »)

Les infractions relatives à la maîtrise du véhicule, telles que la CSI d'alcool ou la vitesse, entrent également dans cette catégorie d'infractions potentialisant le risque d'accident. Aucun commentaire ou complément particulier ne fut donné quant aux types de vitesse ou types de concentration d'alcool et leur potentiel d'accident qu'elles représentent a été associé à la maîtrise amoindrie du véhicule.

5.2.2.3 Cohabitation - la mise en danger de soi et des sanctions adaptées à l'utilisateur

Lorsque nous en venons aux usagers vulnérables, piétons, cyclistes, « trottinettistes », et autres, le répondant insiste sur deux aspects relatifs d'une part aux sanctions et d'autre part aux comportements adoptés par ces usagers et les mettant en danger. Au niveau des types de sanctions qui leur sont adressées, celles-ci ne sont pas adaptées aux usagers. Retirer le permis de conduire à un cycliste roulant sous influence n'apparaît pas comme adapté : « il y a déjà des nuances. Par exemple pour les camions et les conducteurs professionnels, il y a l'alcool, il y a le chargement, il y a toute une série de choses [qui existent], mais pour les cyclistes par exemple, c'est différent (...) des étudiants qui rentrent de guindailles en vélo parce qu'on leur a dit de ne pas prendre leur voiture et qu'ils se prennent les 4 examens [et sont sous le coup d'] une déchéance ou bien 1600€ d'amende. Voilà donc non pour les vélos il faut faire une autre catégorie, il faut faire autre chose, il faut adresser d'autres sanctions [car ils sont à vélo] ». Des nuances ont déjà été apportées au niveau des sanctions (les cyclistes ne perdent plus obligatoirement leur permis de conduire en cas d'infraction pour conduite sous influence d'alcool, par exemple), mais des adaptations seraient encore à prévoir afin d'apporter plus de cohérence entre le type d'utilisateur, la mise en danger et la sanction.

Quant aux comportements adoptés par ces usagers vulnérables, les cyclistes et les piétons bénéficient de certains droits permettant de les protéger davantage. Or certains de ces droits les amènent à adopter un comportement qui les met directement en danger, selon l'intervenant : « (...) parce que les vélos sont également aussi cause d'accident, accidents desquels ils sont eux-mêmes les victimes parce qu'il ne faut pas exagérer, (...) sur ton vélo que tu n'es pas plus fort qu'un 7 tonnes. (...) que là quand tu seras 6 pieds sous terre, et le gars avec son camion qui t'aura écrasé, lui sera toujours vivant. (...) C'est la même chose avec les piétons (...) le petit vieux qui traverse derrière le camion. C'est la même chose, il avait la priorité mais le camionneur ne l'a pas vu, ou trop tard, et c'est fini. Mais au nom de la priorité, il a traversé le petit vieux ». Les exemples de comportements mettant en danger les usagers vulnérables et parcourus avec l'intervenant sont principalement relatifs à la priorité et au fait de pouvoir rouler en contre-sens. Et il fut précisé qu'il ne s'agissait pas uniquement des cyclistes, mais aussi des piétons, de trottinettes électriques, et autres.

Des nuances qui sont donc à apporter à travers la catégorisation des infractions et des logiques de sanctions : « Donc je pense qu'effectivement il faudrait peut-être changer la législation. Pour les cyclistes, soit les pauvres cyclistes qui n'ont pas à subir en fait les mêmes peines que les 7 tonnes, parce que c'est

³² À titre informatif, le non-respect du feu rouge fait courir au conducteur un risque 14 fois plus élevé d'accidents mortels (plus de détails Aarts et al. (2017).

le cas pour le moment. Soit alors le cycliste qui commence quand même à mettre sérieusement à mal la sécurité routière [par son comportement imprudent] ».

À travers cet échange, apparaît la nécessité de veiller au respect du principe de double prudence : tous les usagers de la route adoptent des comportements veillant à ne pas se mettre en danger de manière directe, ni à mettre en danger les autres.

La mise en danger de sa propre personne est également à contextualiser aux réalités locales, que ce soit en fonction des endroits à forte densité d'interactions, les villes pouvant être le théâtre de comportements particuliers : « à Bruxelles les accidents mortels, c'était beaucoup avec les trams-trains. Oui, beaucoup. (...) [il y avait souvent] un manque d'anticipation de la part des victimes. (...) » ; ou des lieux moins densément peuplés, comme dans l'arrondissement du procureur, qui font face à d'autres problématiques « Les montées et descentes des passagers par exemple, c'est quelque chose qui à Bruxelles n'est pas du tout interpellant, mais ici on a beaucoup d'accidents mortels liés à cette problématique. Or ça relève du 3^{ème} [degré]. (...) Ici c'est plutôt la vitesse. Ils roulent très très vite et ils ne savent pas s'arrêter à un stop, ou bien ils ne savent pas se croiser, ou bien ils ne voient pas le stop (...) Ou encore les véhicules lents. (...) Moi j'ai beaucoup de routes pour automobiles où on est obligé de laisser passer les camions et les tracteurs. J'ai eu plusieurs accidents mortels de gens qui arrivent très vite sur des véhicules lents. ».

5.2.2.4 Rationaliser ... et obtenir l'adhésion de tous

Si la démarche de l'étude peut être éventuellement saluée, l'intervenant a insisté sur la nécessité de ne pas changer pour changer, et de veiller à rationaliser la catégorisation afin d'éviter le rejet collectif de la démarche :

« Un phénomène de rejet de tout parce qu'en fait tout est interdit. Les gens commencent à en avoir marre et donc c'est un rejet de tout. On ne peut plus rien faire, on ne peut plus fumer dans la voiture, (...). Maintenant voilà il ne faut pas non plus qu'on recrée des nouvelles choses parce que les automobilistes ils en ont marre et vous allez arriver à un phénomène de rejet global de tout. Il faut veiller à l'adhésion. (...) Mais c'est à dire qu'en fait il faut arrêter de toujours aggraver parce que vous allez avoir un phénomène de rejet global ».

L'adhésion prendra forme également en arrêtant de « prendre l'argent [des automobilistes] ». L'accent devra dès lors également être mis sur les sanctions qui accompagneront l'éventuelle réorganisation des catégories, notamment en renforçant les sanctions permettant la prise de conscience du comportement dangereux adopté, telles que les peines de travail ou des peines comportant un volet de réinsertion.

5.2.2.5 Une catégorisation revue

Ce que recommande l'intervenant, c'est une cohérence de fond entre les infractions, les dangers qu'elles représentent et les sanctions y attenantes. L'intervenant a mentionné de procéder à un « fine tuning » entre le troisième et quatrième degré, dans un premier temps sur la base des sanctions (amendes et déchéances), ensuite sur la base de la dangerosité des infractions :

« A part le montant de l'amende, qu'est-ce qui change ?! Or dans le troisième [degré], il y a beaucoup d'infractions qui sont accompagnées d'une déchéance. Donc pour moi le 3^{ème} et 4^{ème} degrés n'ont plus vraiment de sens à part le montant de l'amende. Donc soit on considère que le 4^{ème} degré concerne tout ce qui a une déchéance obligatoire, et vous rajoutez toute une série de brols, notamment, le siège enfants. (...) et si je considère que c'est le 4^{ème} degré qui provoque la mort, hein, soit je fusionne 3 et 4 et alors j'enlève certains trucs de trois, soit si je considère que c'est le 4^{ème} degré qui provoque la mort, je rajoute alors quelque chose qui pour moi sont des choses très graves. (...) Donc pour moi, je fais du fine tuning entre le 3^{ème} et le 4^{ème}, il en manque en 4^{ème}. »

Concernant les sanctions, l'application des déchéances doit se faire de manière modérée :

« Et arrêter de mettre des déchéances à tout berzingue parce qu'ils rouleront simplement déchus. (...) À un moment, il faudrait raison garder. (...) on se demande aussi à quoi ça sert. Il faudrait retrouver le sens de la modération ».

Les définitions des degrés des infractions peuvent être maintenues. En particulier pour le quatrième degré, consistant en une mise en danger direct la sécurité des personnes, et qui sont en outre de nature à mener

presque irrémédiablement à des dommages physiques lors d'un accident, couvre tant le risque de se mettre soi-même en danger, de mettre autrui en danger et de risquer la mort. Par ailleurs, le répondant a mentionné le fait de ne pas apporter plus de précision dans la terminologie de la mise en danger directe, « sinon on s'enferme. »

Et enfin, selon le répondant, il convient de communiquer de manière adéquate sur ce qui est redéfini et ajusté, et les raisons de ces ajustements :

« Communiquez, faites attention à la façon dont vous communiquez, ne donnez pas l'impression qu'une fois de plus, et pour la millième fois, le conducteur est une vache à lait. Parce que moi j'entends ça tout le temps. Communiquez, rappelez que c'est dangereux, que la route tue car on n'a vraiment plus du tout ce sentiment-là. »

5.2.2.6 L'évaluation des infractions des experts

Le procureur du Roi participant aux entretiens nous a également fait parvenir le questionnaire d'évaluation des 128 infractions, mais complété en partie seulement. Ce questionnaire n'ayant pas été rempli entièrement (61 % des infractions ont été parcourues), et ne se limitant pratiquement qu'aux infractions évaluées comme présentant un risque extrêmement augmenté (seulement cinq autres infractions ont été évaluées comme « non augmenté »). Du fait que le questionnaire est incomplet, il n'a pas pu être inclus à la phase deux de l'étude (« Evaluation par les experts ») afin que les infractions n'ayant pas été évaluées ne biaisent pas les résultats des questionnaires consolidés.

Les infractions évaluées par le procureur du Roi comme présentant, selon lui, un risque « extrêmement augmenté » sont :

- toutes les infractions du quatrième degré (à l'exception de trois infractions relatives aux injonctions d'un agent qualifié) ont été évaluées comme présentant un risque extrêmement augmenté. Celles-ci sont relatives au fait d'inciter ou de provoquer à circuler à une vitesse excessive, au dépassement en côte, au demi-tour/marche-arrière, sens contraire sur une route pour automobiles, à l'engagement sur un passage à niveau fermé, au stationnement/arrêt sur un passage à niveau, aux concours de vitesse sur la voie publique.
- 37 infractions du troisième degré ont été évaluées comme présentant un risque extrêmement augmenté. Celles-ci sont relatives aux infractions ayant trait, entre-autres, à la maîtrise constante du véhicule, au croisement, au dépassement, aux feux de croisement/de remorque, au dispositif de retenue, au transport d'enfants, à la mise en danger des piétons, etc. Les articles cités ci-après sont relatifs à l'AR du 1^{er} décembre 1975 :

8.3	8.4	9.2	15.1	15.4	17.1	17.2	15.3 et 16.5
19.2 et 19.3	19.4 et 19.5	22bis	22septies	22sexies	30.1	30.3	35.1
38	40.1	40.3	40.4	40.4	41.1	41.1	41.2
41.3	44.1	61.1	39bis	40bis	45bis	72.2, 73.1 et 73.2	

- 27 infractions du deuxième degré ont été évaluées comme présentant un risque extrêmement augmenté. Celles-ci sont relatives au non-respect de la priorité ou du céder le passage, au dépassement, à l'arrêt/stationnement, à la vitesse, au non-respect des distances de sécurité, etc. Les articles cités ci-après sont relatifs à l'AR du 1^{er} décembre 1975 :

12.1	12.2	12.3	12.4	12.5	16.3	16.6	16.7
16.9	17.2	18.2	19.2	20.4	24	25.1	30.1
35.1	40.3	45.1	45.1	67.3	10.1.1	12.4bis	40ter

En appliquant la même approche que pour les évaluations des experts, les infractions classées actuellement deuxième et troisième degré devraient être réévaluées sur la base du risque d'accident mortel qu'elles représentent. Et à la suite des propos de l'intervenant, les sanctions qui leur sont associées devraient également faire partie des paramètres de la réévaluation des catégories. Ces évaluations sont cohérentes aux données collectées lors de l'entretien.

5.3 Le tribunal

Le juge de police ayant participé à l'étude est juge de police depuis presque une décennie. En abordant la question du système de gradation des infractions, à l'instar du procureur du roi, l'accent s'est également placé plus fortement sur les sanctions et les dispositions légales qui existent en cas d'accident mortel.

5.3.1 La catégorisation actuelle

Le système de classement des infractions par degré est décrit par l'intervenant comme servant de premier indicateur des faits commis pour les dossiers arrivant sur sa table. A la réception d'un dossier, le juge sait de quelle base légale il en ressort, à quelle catégorie il a affaire, et quelles sont les sanctions qui y sont attenantes. Le degré d'infraction permet d'identifier la fourchette de sanctions légalement applicables et vers laquelle il est susceptible de s'orienter, à condition que les faits soient établis.

Toutefois, l'appréciation de l'infraction ne peut uniquement se faire sur la base de l'infraction en tant que telle ; le dossier et la nature des faits jouent un rôle crucial pour déterminer la gravité du comportement : « On va dire que j'ai avec le dossier et la citation qui me permettent déjà d'avoir une vue sur les faits et sur la peine vers laquelle je suis susceptible de m'orienter, Pour autant que les faits soient établis (...) c'est un petit peu à ça qu'elle [la catégorisation] me sert dans un premier temps. Alors dans un second temps, évidemment, je lis le dossier, je prends connaissance du dossier répressif et ce qui me permet évidemment donc de raccrocher une histoire à ces préventions, et d'en apprécier la gravité, réelle ou moins réelle, en tenant compte évidemment de certaines circonstances. Je ne suis pas en fait à cheval sur les chiffres, mais par contre c'est vrai que la catégorisation, en tout cas pour moi en tant que juge de police, me permet en fait de me dire 'Ah je vais devoir aller vers cette fourchette de peine là dans un premier temps' ».

5.3.2 Les infractions avec mise en danger directe

La catégorisation actuelle ne permet pas de refléter la dangerosité de toutes les infractions. Les infractions auxquelles le juge est le plus souvent confronté, et amenant à un accident mortel, dans son arrondissement, sont les infractions aux articles 8.3.2 (perte de la maîtrise du véhicule), 10.1.1 (vitesse inadaptée à la présence d'autres usagers) et 10.1.3 (obstacles prévisibles), donc des infractions du deuxième degré : « je jongle principalement avec ce type d'infraction quand on parle d'accident mortel. (...) [ces trois infractions] ne sont peut-être pas à la bonne place, si on regarde en termes d'accident mortel et de notre réalité (...) et le 8.3.2, ça c'est clair, ça reste vraiment les infractions qui reviennent régulièrement. ».

Pour ces trois infractions mentionnées, le juge a indiqué que la mise en danger directe qu'impliquent ces trois infractions nécessite de les recatégoriser, au minimum, comme infractions du troisième degré : par la perte de contrôle, la présence d'autres usagers et l'arrêt face à un obstacle qui est normalement un comportement de pleine conscience.

Pour le troisième degré, des infractions reviennent régulièrement en lien avec les accidents mortels : le franchissement de la ligne blanche ou du feu rouge. Celles-ci ne sont pas non plus catégorisées de manière cohérente par rapport à la mise en danger qu'elles représentent sur la route : « par exemple, la ligne blanche, tout dépend à quel endroit vous franchissez la ligne blanche. C'est toujours le même problème. En principe, c'est vrai que s'il y a une ligne blanche, c'est qu'il y a danger. Mais je pense que oui, parce que bien souvent la ligne blanche pourrait passer en 4e catégorie aussi. »

5.3.3 L'appréciation du magistrat

Actuellement, la loi et les règlements adoptent une approche générale pour l'ensemble des usagers de la route, bien que certaines dispositions particulières existent pour les conducteurs professionnels et les conducteurs novices (par exemple, les conducteurs professionnels et l'alcool au volant). Selon ce juge, d'autres dispositions ne sont pas nécessaires car c'est le rôle du juge de police de prendre ce type de paramètre en compte et de l'apprécier : « Moi je le prends d'office en considération parce que d'office, en tant que conducteur professionnel, il s'est particulièrement bien et en plus aborde un camion. Il sait particulièrement bien évidemment qu'il met davantage en danger les autres usagers qu'une personne évidemment qui circule à bord de son véhicule ou bien qui est piéton ou bien qui, en fonction évidemment de l'endroit où a lieu l'accident. Hein sur autoroute ? Ben c'est clair qu'un camion sera moins vulnérable que quelqu'un qui circule dans une petite voiture quoi. (...) il faut quand même laisser une certaine appréciation aussi aux magistrats, leur laisser de pouvoir apprécier les choses en fonction des

circonstances. » De même, lorsque des usagers vulnérables sont impliqués dans des accidents mortels, en tant que victime, cela peut peser dans la gravité des faits.

Implémenter de nouvelles mesures ou des nuances dans la réglementation en fonction du type d'usager ne ferait qu'alourdir le système et déresponsabiliser les usagers de la route. Toutefois, cela ne veut pas dire que rien ne doit être fait : « Moi je pense que le système fonctionne bien tel qu'il est. Apporter des modifications en fonction des usagers, ça serait alourdir le système. Je ne suis pas sûr que ça apporterait une vraie plus-value si ce n'est peut-être déresponsabiliser les gens. (...) Par contre, l'idée de conscientiser davantage ça, je suis parfaitement d'accord. Chacun évidemment dans sa catégorie d'usagers, piétons, cyclistes, etc. Oui. »

5.3.4 Sanctions efficaces et accidents mortels

En abordant la question du système de classement des infractions par degré, il apparaît que ce n'est pas tant le système qui pose question, ni même les sanctions qui y sont attenantes, le système fonctionne tel qu'il est. Ce qui interpelle le juge, c'est plutôt l'efficacité des sanctions. Les magistrats, à travers le devoir d'appréciation, peuvent déterminer la sanction sur la base des faits, de leur gravité, du profil et des antécédents. Toutefois, il s'agit de déterminer si la sanction qu'ils donnent est efficace et permet de lutter contre la récidive, et par conséquent, d'assurer une plus grande sécurité routière : « (...) la question que je vais que je me permets de vous renvoyer, c'est qu'est-ce qui est efficace ? Parce que c'est bien beau de parler des catégories, et cetera. Mais ça ne me dit pas ce qui est efficace. (...) hormis la dernière étude que vous [l'institut Vias] avez réalisée qui date de 2019 sur l'efficacité des formations, on ne sait pas au niveau sur la récidive [ce qu'il en est de l'efficacité des sanctions]. En tout cas, on n'a pas de vision hormis que sur une certaine période on se rend compte que le contrevenant qui a suivi la formation ne récidivera peut-être pas. Il n'en reste pas moins que moi, il arrive quand même régulièrement qu'après x années, eh bien voilà, il revient quand même. »

Quant aux infractions présentant un risque d'accidents mortels, la loi prévoit déjà toute une série de mesures afin de traiter ces infractions :

L'article 419 du code pénal établit au CHAPITRE II. - de l'homicide et des lésions corporelles involontaires que « Quiconque aura involontairement causé la mort d'une personne sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de cinquante [euros] à mille [euros]. (Lorsque la mort est la conséquence d'un accident de la circulation, l'emprisonnement sera de trois mois à cinq ans et l'amende de 50 euros à 2000 euros.)

Par ailleurs, la déchéance du permis de conduire s'applique obligatoirement :

Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, Chapitre VI. Déchéance du droit de conduire, Section 1. Déchéance prononcée à titre de peine, Art. 38 :

« Les déchéances prononcées en vertu du présent paragraphe seront de huit jours au moins et de cinq ans au plus ; elles peuvent toutefois être prononcées pour une période supérieure à cinq ans ou à titre définitif, si le coupable est condamné du chef d'une infraction à l'article 419 du Code pénal ou si, dans les trois ans précédant les infractions visées au 1° et au 5°, le coupable a encouru une condamnation du chef d'une de ces infractions et dans le cas visé au 4° ».

5.3.5 Le système fonctionne

Selon le juge de police participant à l'étude, le système fonctionne et l'éventail de sanctions assorti permettent également d'adresser des peines en adéquation avec les faits et leur gravité :

« Pour l'essentiel, je n'ai jamais de difficulté avec un problème de catégorie d'infraction. Si toutefois un problème [est apparu, c'est] peut-être de peine un peu trop light, ou bien peut-être compte tenu des circonstances de l'accident. Est-ce que chaque catégorie est à sa place ? Moi j'ai tendance à dire que oui. (...) Il peut y avoir d'autres infractions, comme une alcoolémie ou alors une infraction on va dire plus grave, qui me permet alors peut-être de prononcer une peine on va dire plus adéquate compte tenu de la gravité des faits ou éventuellement d'aller vers une alternative. (...) un fait ça s'inscrit dans un contexte très particulier dont tous les éléments sont à prendre en considération et la sanction qui est prononcée en définitive, indépendamment de la catégorie 1, 2, 3 ou 4 quelque part, l'objectif c'est d'avoir une mesure ou une sanction qui a du sens, dans un

contexte bien déterminé, et en fonction du profil qu'on a devant soi. Alors est-ce que le fait de changer les catégories va améliorer en fait la sécurité routière ? Je n'en suis pas convaincue. Je pense que c'est l'efficacité et l'effectivité. Et le fait que les décisions soient exécutées, ils peuvent changer la donne à un moment donné et peut-être justement ce message fait à tous les usagers cette conscientisation que on est un usager parmi d'autres à circuler en fait sur la voirie. »

5.4 Toxicologie

Deux experts judiciaires en toxicologie ont participé à cette phase de collecte de données de l'étude, ayant tous deux travaillé dans le domaine de la conduite sous influence d'alcool, de drogues et de médicaments, notamment sur des dossiers relatifs à des accidents de la route ou à des contrôles de police. Les verbatims repris dans la suite du rapport sont attribués à l'intervenant « A » ou « B » afin de distinguer qui tient les propos.

5.4.1 Effets et risques

L'appareil législatif permet le contrôle de la présence de drogue par l'application d'une série de contrôles/questions et l'utilisation d'un test salivaire, et ce depuis 2019. Le test salivaire permet de déterminer la présence récente de drogues dans la salive du conducteur : « je pense que le législateur a voulu vraiment mettre l'accent sur cibler des gens qui avaient consommé récemment des drogues et pas sur réellement l'effet la symptomatologie du conducteur. » (Intervenant A).

Comme établi par les intervenants, et dans le chapitre 3 du présent rapport, les effets des substances consommées sur les aptitudes à la conduite dépendent de la nature de la substance, du mode de prise, du moment de la prise, et de la quantité consommée : « Ça dépend de plein de choses en fait. Ça dépend de la nature de la substance, ça dépend du mode d'administration. Si c'est quelque chose qui est inhalé ou consommé par voie orale, tout ça va, ça va jouer un rôle sur le délai d'apparition des symptômes. Après, je trouve que, en règle générale, c'est quand même des effets qui vont apparaître rapidement après la consommation, de l'ordre de quelques minutes, voire un petit peu plus long si c'est par voie orale, mais c'est toujours quand même quelque chose qui apparaît rapidement et qui peut durer plusieurs heures en fonction de la substance. (...) si on prend le cas de l'amphétamine, tu peux être dans le « high » on va dire alors tu as tu vas prendre plus de risques et tout ça. Mais après tu as aussi la phase de « crash », et là, le danger, c'est peut-être que la personne va être très fatiguée, va s'endormir. Voilà. Et après, ce n'est pas seulement on va dire les effets dans une phase où ils sont sous l'influence mais aussi leur dépendance des drogues qui peut jouer » (Intervenant B).

La prudence est également de mise quant à l'interprétation des risques d'accidents associés à la drogue au volant et aux distinctions communément faites entre les drogues douces et dures. En abordant le cas particulier du cannabis et des risques relatifs d'accident qui lui sont associés, l'intervenant A souligne que le cannabis est une drogue ayant des effets néfastes sur la conduite : « Pour moi, ce n'est pas si simple. (...) Personnellement, quand on voit les chiffres, on pourrait penser que le cannabis est plus sûr. Mais moi, je n'y crois absolument pas. Je pense que ça reste une drogue comme les autres et je dis souvent aussi que, selon moi en fait, il n'y a jamais de drogue douce ou de drogue dure. Tout dépend de l'usage qu'on en fait. Donc des gens qui consomment régulièrement du cannabis sont, pour moi, des personnes problématiques. En plus, des études montrent quand même que l'usage du cannabis à long terme provoque des troubles cognitifs importants, donc tout cela affecte aussi la sécurité routière. »

Ces propos sont complétés par l'intervenant B sur les méthodes d'évaluation et les doses données aux conducteurs participant aux études : d'une part, les doses qui ne sont pas très élevées, et d'autre part, lorsque que la consommation de drogue est accompagnée d'une consommation d'alcool, le risque est potentialisé. Les risques relatifs établis sur la base de différentes méthodologies d'analyse (étude de cas, étude expérimentale, ...) ne permettent pas d'appréhender toute la complexité des effets des drogues sur les aptitudes à la conduite : « ne pas oublier que la prise de sang qui est faite à la suite d'un accident, n'est pas faite directement après l'accident. Les personnes sous influence métabolisent et tu vas avoir le problème que si la police le médecin est là 2 h après l'accident, et surtout avec le cannabis et la cocaïne, tu as déjà des taux très bas alors ça c'est aussi une problématique, tu vas rater ou tu n'auras pas la preuve qu'ils étaient sous influence car ils métabolisent. On passe à côté » (Intervenant B).

5.4.2 Des tendances de consommation

Par ailleurs, la réalité du terrain met en exergue que la consommation unique de drogue est très rare : « Dans notre data, on va dire une seule drogue ou une seule substance dans les dossiers qu'on a, c'est très rare. Souvent, ce sont des combinaisons, soit de drogues, soit de drogues et d'alcool. (...) c'est quand même un *trend* [tendance] que l'on voit dans nos dossiers. » (Intervenant B) ; « oui et il y en a de plus en plus je trouve » (Intervenant A).

Les médicaments ont également des impacts sur les aptitudes à la conduite. La législation actuelle ne permet pas de déterminer la présence de tous ces médicaments, et il n'y a actuellement pas de dispositif de contrôle qui le permet. Le rôle du policier et la détection des signes d'une prise médicamenteuse problématique sont cruciaux pour exclure le conducteur. Et cela ne peut se faire qu'en invoquant l'article 35 de la loi de 1968 sur la circulation routière.

Les intervenants dressent également un constat peu réjouissant de l'évolution des prévalences des substances traitées par leurs services : « Alors on voit quand même le nombre de dossiers qu'on traite qui augmente chaque année. Et en termes de prévalence de ce qu'on identifie, c'est sûr qu'on remarque que d'année en année, enfin en tout cas pour ma part j'ai l'impression, qu'on a de plus en plus de profils de polyconsommation. (...) et j'ai l'impression que, en tout cas depuis des années, on reste avec la problématique du cannabis, avec la problématique de la cocaïne, avec la problématique de l'ecstasy et de l'amphétamine, de l'héroïne. Ce sont toujours les mêmes, c'est-à-dire les drogues classiques restent vraiment toujours majoritaires ». (Intervenant A) ; « Les drogues de synthèse font également leur apparition mais leurs prévalences restent marginales. La prévalence de ces nouvelles drogues de synthèse dans les dossiers que l'on que l'on traite reste relativement faible et certainement beaucoup plus faible par rapport en tout cas aux autres drogues classiques » (Intervenant B).

Au sujet du cannabis, l'un des experts a notamment souligné que la teneur en THC du cannabis, son principe actif, est de plus en plus concentrée : « Avant, c'était plutôt, on va dire, 9%, maintenant on est déjà 15, 17%. (...) la qualité des plants est meilleure, la pureté est plus importante » (intervenant B), cela étant en partie dû à la professionnalisation de la culture des plants.

D'autres substances ont également été discutées : la kétamine et le gaz hilarant. Pour la première, celle-ci a clairement fait son apparition en Belgique (en tant que drogue illicite – « party drug »), et devient particulièrement populaire. Pour la seconde, il s'agit d'une substance particulièrement difficile à mesurer car extrêmement volatile. Cette consommation au volant est rapportée par la police, et observée en rue (cartouches laissées par terre), mais ne peut être monitorée aisément avec un dispositif de contrôle (étant donné sa volatilité).

Les indicateurs de prévalence de drogues, sur les routes et ailleurs, indiquent, selon les deux experts, que les drogues illicites sont de plus en plus consommées (l'augmentation des prévalences des dossiers pouvant notamment s'expliquer par les contrôles de plus en plus réguliers de la police, mais pas que), qu'elles sont et restent une problématique de société et que les effets des drogues sur les aptitudes à la conduite ne changent pas. Selon eux, la tolérance zéro vis-à-vis de toutes les drogues doit rester de mise. Par ailleurs, cette tolérance zéro est estimée par les experts comme une mesure efficace pour améliorer la sécurité routière, permettant aussi de gérer de manière simple et efficace la présence de substances consommées sur les routes.

5.5 Conclusions – Analyse approfondie

Les trois maillons de la chaîne décisionnelle représentés à travers les entretiens approfondis ont mis en évidence différentes facettes des réalités auxquelles ils sont confrontés en matière de mécanismes de contrôle-sanction. De ces entretiens, une sorte de consensus ressort : le système de gradation des infractions manque de consistance. Ce sont particulièrement les représentants de la Police Fédérale et du CCR qui ont identifiés les illogismes et inconsistances au sein de la catégorisation des infractions. Ceci est principalement dû aux différents ajouts, adaptations, modifications, etc., faits aux cours des années. La catégorisation des infractions a dès lors perdu de son essence, tant au niveau de la classification des infractions sur la base de leur nature que des sanctions qui y sont attenantes.

En outre, une refonte consistante et harmonieuse des gradations des infractions routières est nécessaire pour permettre une application cohérente et efficace des mécanismes de contrôle-sanction. Cette recatégorisation doit se faire en revenant à l'essence même de l'AR du 30 septembre 2005 et aux notions

de mise en danger indirecte et directe. A ce titre, le travail minutieux accompli par le CCR a permis de dresser la liste des plus de 200 infractions qui sont, selon lui, classées de manière illogique par la mise en danger de la sécurité des usagers de la route et/ou de soi, et la notion de double prudence.

Les entretiens avec les représentants des processus de poursuites et de sanctions ont quant à eux permis de rappeler le rôle des juges de police et procureurs du Roi dans la contextualisation des infractions, et la prise en considération des circonstances aggravantes, notamment la mort et/ou les types d'usagers et/ou le profil du contrevenant, permettant ainsi d'adresser une sanction qui se veut la plus adéquate aux faits et au profil. Si quelques incohérences ont été détectées en termes de mise en danger réelle (basée sur l'expérience) et/ou de sanctions, il n'en reste pas moins que le système globalement fonctionne.

En abordant la question de la catégorisation basée sur le risque d'accident mortel que représentent certaines infractions, le juge de police, le procureur du Roi et l'avocat général ont tous deux (trois ?) souligné que le droit pénal prévoit des sanctions spécifiques aux infractions entraînant des accidents mortels. La pertinence de revoir la catégorisation sur la base du critère de mortalité, autrement que sur le critère de mise en danger impliquant presque irrémédiablement des dommages physiques, a soulevé quelques questionnements.

L'application des notions de mise en danger indirecte ou directe avec ou sans dommages physiques dans la classification des sanctions, permettra de déterminer les ajustements nécessaires au système actuel. Par ailleurs, l'affinement des sanctions assorties aux différents degrés permettra également d'appliquer une gradation consistante des sanctions, et par conséquent de renforcer la notion de gravité accompagnant les infractions. En outre, ces représentants du processus de décision des sanctions et poursuites ont permis de mettre en évidence qu'aujourd'hui, le droit prévoit des peines en cas d'accidents mortels.

Et enfin, les experts en toxicologie ont mis en évidence les limites des méthodes d'évaluation des risques associés à la CSI de drogues, méthodes qui ne permettent pas de rendre compte de toute la complexité des effets des drogues sur la conduite. En outre, les protocoles existants aujourd'hui passent sous silence un potentiel de cas de CSI de drogues dans les cas de contrôles positifs à l'alcool. Les prévalences des cas positifs à la drogue sont donc plus que certainement sous-estimées. Les cas de polyconsommation, de drogues et/ou d'alcool sont également plus observés ces dernières années par ces deux experts. Ceci pouvant être pris comme un signal d'alarme pour la sécurité routière.

6 Conclusions

Déclinée en trois phases, cette étude a eu pour objectif de rassembler les pièces du puzzle permettant de remettre en perspective les logiques organisant le système de gradation des infractions, et ce, afin d'identifier si une catégorisation des infractions en fonction du risque d'accident mortel qu'elles représentent est possible.

La revue documentaire a permis de rapporter les évaluations de risques d'accidents (mortels et/ou avec blessés, ou non) que représentent la conduite sous influence (d'alcool, de drogues, de médicaments et de combinaison de substances), la vitesse excessive, la distraction, le non-port de la ceinture, et l'utilisation incorrecte de dispositifs de retenue pour enfants. Sans surprise, ces comportements représentent des risques statistiquement significatifs d'accidents, avec des conséquences physiques potentielles pour les conducteurs, les passagers (les enfants, notamment) et les autres usagers de la route. Les résultats rapportés ont permis de déterminer que :

- La CSI est l'un des comportements les plus problématiques, et ce à différents niveaux. Outre les effets néfastes de l'alcool, des drogues et de certains médicaments sur les aptitudes à la conduite, la CSI représente de très fortes prévalences en termes de contentieux et de nombre tués sur les routes. Par ailleurs, l'alcool au volant jouit d'une certaine acceptabilité sociale en Belgique. En termes de risque d'accidents, les évaluations ont démontré que le risque augmente exponentiellement en fonction de la concentration d'alcoolémie, ce risque étant statistiquement significatif dès une concentration de 0,3 g/l. Pour la CSI de drogues, sans conteste, le risque d'accidents augmente quel que soit le type de substances illicites consommées, avec en tête, les amphétamines, les opiacées et les combinaisons de drogues. Concernant les médicaments, en fonction de leurs effets, le risque d'accident augmente également. Tandis que la polyconsommation de drogues et/ou d'alcool augmente de 20 à 200 fois le risque d'accident pour les conducteurs sous influence. Et enfin, les cyclistes sont également concernés par le risque d'accident lié à la CSI de drogue ou d'alcool, en tant que déclencheurs.
- La vitesse représente un facteur à haut risque d'accident mortel et/ou avec blessés, en particulier si les différences de vitesses adoptées entre les usagers de la route sont élevées, si cette vitesse est adoptée dans des lieux à forte densité d'interactions, en ce compris avec des usagers vulnérables. Ces derniers courent, en outre, de plus grands risques de lésions corporelles en cas d'impact en fonction de l'augmentation de la vitesse.
- La distraction est un facteur important de l'augmentation du risque d'accident, tous types d'accident confondus. En tête des distractions associées avec le plus grand risque d'accident : la composition d'un numéro avec le téléphone en main, la lecture ou l'écriture sur une tablette et le fait d'atteindre un objet dans la voiture.
- Le non-port de la ceinture, bien que de plus en plus marginal parmi les conducteurs et passagers belges, implique des conséquences dramatiques en cas d'accident, notamment pour les passagers. En outre, ce comportement marginal semble plus fortement adopté par des profils plus extrêmes en termes de prises de risque, ce qui implique un risque relatif d'accident plus élevé. Concernant la non-utilisation du DRE, ou une utilisation incorrecte, le risque pour les enfants d'être victimes d'un accident mortel est jusqu'à 10 fois supérieur que s'ils étaient correctement attachés.

Le deuxième volet du projet de recherche a permis de collecter les évaluations que le panel d'experts en matière de sécurité a donné à 128 infractions de la route. De ces évaluations, des grandes tendances de recatégorisations de certaines infractions en fonction du risque « augmenté » qu'elles représentent ont été identifiées, permettant de dresser des incohérences existantes en matière de gradation des infractions. En outre, cette évaluation a permis de mettre en évidence des situations potentiellement plus problématiques en matière d'interaction entre usagers de la route et de comportements adoptés par les usagers vulnérables.

Quant à l'analyse approfondie, le troisième volet, celle-ci s'est plus fortement appesantie sur le processus de contrôle et de sanctions, et les interactions du système de degrés avec ce processus. Il en ressort que globalement, le système fonctionne tel qu'il est mais mérite des ajustements notables, d'une part, dans la catégorisation de certaines infractions aujourd'hui classées dans un degré inférieur à la mise en danger qu'elles représentent en réalité, sur le terrain, et d'autre part, en matière de sanctions. La mise en regard des infractions « non cohérentes » avec leur degré et identifiées par le CRR et les représentants du

ministère public et du tribunal de police, avec les infractions évaluées par les experts de la phase 2 constitue une piste concrète de recatégorisation des infractions.

Et enfin, à la suite des entretiens avec les différents experts en politique criminelle en matière de sécurité routière, et aux compléments apportés par les experts ayant évalué les infractions, il en ressort tous les usagers de la route ont leur rôle à jouer pour une meilleure sécurité routière. Il importe dès lors que certains ajustements soient apportés aux infractions commises par les usagers vulnérables et aux infractions commises par les conducteurs vis-à-vis des usagers vulnérables. Ces ajustements concernent également les sanctions associées aux degrés d'infractions, et aux infractions spécifiques (vitesse, alcool...), l'un ne pouvant pas se faire sans l'autre.

Le système de gradation des infractions routières avait pour objectif initial de catégoriser les infractions en fonction du danger qu'elles représentent, ce danger ayant été formulé par la mise en danger indirecte ou directe de la sécurité des usagers de la route. Le retour aux travaux parlementaires a permis de rappeler que le critère de mise en danger est basé sur la nature de l'infraction et non sur les circonstances dans lesquelles elle est commise. Or, au fil des années, les modifications et les ajouts d'infractions et les adaptations aux sanctions ainsi que les évolutions dans les modes de transport et les types d'usagers de la route, les normes sociales et les changements dans les comportements, ont amené un certain nombre d'illogismes et d'inadéquations de certaines infractions avec leur degré. Les trois volets d'analyse mis en œuvre à travers cette étude, complété de l'analyse détaillée fournie par le CENTREX, permettent de déterminer les infractions actuellement non-cohérentes avec leur degré de dangerosité afin de faciliter la mise à plat de leur catégorisation future.

7 Recommandations

Un premier chantier de réflexion ressort de cette étude : la cohérence dans la catégorisation des infractions par un retour à l'essence de l'AR du 30 septembre 2005 et l'application des notions de mise en danger indirecte et directe.

La détermination de la mise en danger peut être à la fois estimée sur la base de la littérature scientifique et sur les expériences de terrain des différents acteurs de la politique criminelle en matière de sécurité routière, et des représentants des différents usagers de la route. La première partie a été mise en œuvre partiellement dans le cadre de cette étude, en déterminant les risques d'accident mortel et/ou avec blessés pour quatre comportements particulièrement problématiques pour la sécurité routière. La collecte du risque d'accident pour d'autres comportements dangereux devrait permettre de compléter ce tableau afin d'objectiver la catégorisation des infractions. Mais, à l'heure actuelle, ce type de données n'existe pas (encore) pour toutes les infractions dangereuses. En outre, cette approche ne permet pas de prendre en considération, dans l'équation, le degré d'acceptabilité sociale et culturelle dont certaines infractions jouissent.

Concernant les connaissances de terrain, elles sont une couche indispensable à la mise en pratique des degrés d'infractions. En permettant une contextualisation des infractions et des types d'usagers concernés, la catégorisation des infractions pourra se faire de manière plus nuancée. Par ailleurs, cette approche permettra une meilleure adhésion des acteurs du terrain aux mécanismes de contrôle-sanction. Initiée partiellement à travers le questionnaire d'évaluation et les entretiens, la concertation avec les différents représentants de la politique criminelle en matière de sécurité routière (coordination, contrôle, poursuite, sanctions et information) et de la mobilité est essentielle pour redéfinir la catégorisation basée sur la mise en danger de la sécurité des usagers de la route et de soi. Il importe que les situations d'insécurité vécues par chaque type d'usagers soient prises en compte et de rappeler quel est leur rôle, notamment par leurs propres comportements.

Un deuxième chantier concerne l'acceptabilité et les normes sociales vis-à-vis de certains comportements. Ce volet n'a pas été abordé en profondeur dans cette étude. L'acceptabilité sociale est à prendre à deux niveaux : (1) les infractions catégorisées dans des degrés « faibles » indiquent implicitement qu'elles peuvent également être socialement plus admises puisqu'elles ne sont pas « dangereuses » ; (2) il est plus difficile de lutter contre des comportements socialement acceptés par la population, et dès lors, il est plus difficile d'inciter à un changement sans changer la position d'acceptabilité sociale de ces comportements. L'acceptabilité sociale et culturelle étant également renforcée par ce qui est « pénalement » autorisé. La recatégorisation des infractions doit dès lors également s'inscrire dans une réflexion plus large des comportements socialement acceptés par les conducteurs belges et l'opportunité que la catégorisation des infractions et l'éventuelle requalification des infractions peuvent jouer dans l'acceptabilité symbolique de ces comportements dangereux. La « requalification » des infractions peut contribuer à ce changement de normes. A l'instar d'autres pays, la requalification des infractions particulièrement dangereuses permettrait d'y assortir un éventail de sanctions spécifiques (et adéquates) et de les associer à des comportements socialement inacceptables par la société. Les termes de « négligence criminelle » au Canada ou encore de « délit du chauffard », comme en Suisse, permettent d'associer des comportements à des catégories de sanctions particulières.

Il y a aussi lieu d'indiquer que la révision de la catégorisation ne constitue pas, à elle seule, l'unique question à adresser pour permettre l'application de sanctions adaptées au danger généré. Pour permettre la mise en œuvre d'un processus de sanction adéquat et dissuasif, l'effectivité et l'efficacité des peines sont également des composantes à questionner. Si les sanctions se doivent d'être adaptées au danger généré et aux circonstances, elles se doivent également d'être adaptées au profil du contrevenant et appliquées.

Ces différents chantiers ne devant pas occulter que la prise de conscience, par des moyens de sensibilisation et d'information adressés à tous les usagers de la route, du risque que représentent certains comportements permettront également de mettre en œuvre une meilleure sécurité routière.

Références

- Aarts, L.T., Loenis, B., Korving, H. & Guiking, C. (2017). Risicofactoren op 50km/uur-kruispunten met verkeerslichten. Methodologische verdieping en verdere verkenning van de kwantificering van risicofactoren zoals roodlichtnegatie. R-2017-21. SWOV, Den Haag.
- Aigner Breuss, E., Braun, E., Eichhorn, A., & Kaiser, S. (2017). Speed of Traffic. European Road Safety Decision Support System, Developed by the H2020 Project SafetyCube. www.roadsafety-dss.eu
- Allsop, R. (2020). Drink Driving as the Commonest Drug Driving-A Perspective from Europe. *Int J Environ Res Public Health*. 2020 Dec 18;17(24):9521. doi: 10.3390/ijerph17249521.
- Asbridge, M., Mann, R., Cusimano, M.D., Tallon, J.M., et al. (2014). Cycling-related crash risk and the role of cannabis and alcohol: a case-crossover study. In: *Preventive Medicine*, vol. 66, p. 80-86.
- Bernhoft, I. M., Hels, T., Lyckegaard, A., Houwing, S., & Verstraete, A. G. (2012). Prevalence and Risk of Injury in Europe by Driving with Alcohol, Illicit Drugs and Medicines. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 48, 2907–2916. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.06.1259>
- Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M., et al. (2005). Crash risk of alcohol involved driving: A case-control study. Dunlap and Associates, Inc., Stamford, CT., September 1–191. www.dunlapandassociatesinc.com
- Boets, S., Wardenier, N., Moreau, N., & Roeck, M. De. (2023). Deuxième mesure nationale de comportement « distraction au volant » - Prévalence des distractions potentielles visibles au volant, Bruxelles : Institut Vias
- Boets, S., Wardenier, N., Vos, N. De, & Bouwen, L. (2023). Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2021 - L'alcool au volant en Belgique, Bruxelles : Institut Vias
- Chihuri, S. & Li, G. (2017). Use of prescription opioids and motor vehicle crashes: A meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 109, p. 123-131. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.10.004>
- Compton, R. P., & Berning, A. (2015). Drug and Alcohol Crash Risk. *Drug-Impaired Driving: Data and Reduction Strategies*, February 2015, 39–62.
- Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS)*, 113(10), 2636–2641. <https://doi.org/10.1073/pnas.1513271113>
- Dingus, T. A., Owens, J. M., Guo, F., Fang, Y., Perez, M., McClafferty, J., Buchanan-King, M., & Fitch, G. M. (2019). The prevalence of and crash risk associated with primarily cognitive secondary tasks. *Safety Science*, 119(January), 98–105. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2019.01.005>
- Els, C., Jackson, T.D., Tsuyuki, R.T., Aidoo, H., et al. (2019). Impact of cannabis use on road traffic collisions and safety at work: Systematic review and meta-analysis. *Canadian Journal of Addiction*, 10 (1), 8-15. <http://dx.doi.org/10.1097/CXA.0000000000000046>.
- Elvik, R. (2013). Risk of road accident associated with the use of Drogues: A systematic review and meta-analysis of evidence from epidemiological studies. *Accident Analysis & Prevention*, 60, 254-267. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.06.017>.
- Elvik, R. (2013). Risk of road accident associated with the use of drugs: A systematic review and meta-analysis of evidence from epidemiological studies. *Accident Analysis and Prevention*, 60, 254–267. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.06.017>
- Elvik, R. (2019). A comprehensive and unified framework for analysing the effects on injuries of measures influencing speed. *Accident Analysis and Prevention*, 125 (November 2018), 63–69. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.01.033>
- Elvik, R., Vadeby, A., Hels, T., & van Schagen, I. (2019). Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels. *Accident Analysis and Prevention*, 123(October 2018), 114–122. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.11.014>

ESRA3. (2023). Belgique – ESRA3 Fiche de renseignement.

ETSC. (2019). PIN Flash Report 36. Reducing speeding in Europe. ETSC PIN Flash Report 36, February, 54. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-flash-report-36-Final.pdf>

European Commission. (2018). Road Safety thematic report - Cell Phone Use While Driving (Issue February). <http://www.independent.org/issues/article.asp?id=380>

European Commission. (2021a). Road Safety Thematic Report - Alcohol, drugs and medicine. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

European Commission (2021b) Road safety thematic report – Speeding. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport

European Commission. (2022a). Road Safety Thematic Report - Seat belt and child restraint systems. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

European Commission. (2022b). Road Safety Thematic Report – Driver distraction. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

Hels, T., Bernhoft, I. M., Lyckegaard, A., Houwing, S., Hagenzieker, M., Legrand, S.-A., Isalberti, C., Van der Linden, T., & Verstraete, A. (2011). Risk of injury by driving with alcohol and other drugs (Deliverable 2.3.5).

Hels, T., Bernhoft, I.M., Lyckegaard, A., Houwing, S., et al. (2011). Risk of injury by driving with alcohol and other Drogues. Deliverable D2.3.5 of the EU FP6 project DRUID. Brussels, European Commission.

Høye, A. (2016). How would increasing seat belt use affect the number of killed or seriously injured light vehicle occupants? *Accident Analysis & Prevention*, 88, 175-186.

Institut Vias (2022). Briefing « Conduite sous l'influence de drogues ». Bruxelles : Institut Vias

Institut Vias (2023). Briefing « Conduite sous l'influence de médicaments ». Bruxelles: Institut Vias

International Transport Forum. (2018). Speed and crash risk. Research Report. OECD Publishing, Paris. International Traffic Safety Data and Analysis Group, 82. <https://www.itf-oecd.org/speed-crash-risk%0Ahttps://trid.trb.org/view/1508779>

Isalberti, C., Van der Linden, T., Legrand, S.-A., Verstraete, A. G., Bernhoft, I. M., Hels, T., & Olesen, N. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers.

Kuypers, K. P. C., Legrand, S. A., Ramaekers, J. G., & Verstraete, A. G. (2012). A Case-Control Study Estimating Accident Risk for Alcohol, Medicines and Illegal Drugs. *PLoS ONE*, 7(8). <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0043496>

Leblud, J., Meesmann, U., Houwing, S., & Opdenakker, E. (2019). Drogues et médicaments Dossier thématique Sécurité routière n° 4. Bruxelles: Institut Vias

LeRoy, A.A. & Morse, L.M. (2008). Multiple medications and vehicle crashes: analysis of databases. Washington, U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA).

Martensen, H., & Daniels, S. (2020). Combien de victimes pourrait-on éviter en roulant plus prudemment ? - Ampleur des principaux facteurs de risque dans la circulation en Belgique. Bruxelles : Institut Vias

Martin, J. L., Gadegbeku, B., Wu, D., Viallon, V., & Laumon, B. (2017). Cannabis, alcohol and fatal road accidents. *PLoS ONE*, 12(11), 1–10. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0187320>

Martinez-Ruiz, V., Lardelli-Claret, P., Jiménez-Mejías, E., Amezcua-Prieto, C., Jiménez-Moleóna, J. J., de Dios Luna del Castillo, J. (2013). Risk factors for causing road crashes involving cyclists: An application of a quasi-induced exposure method. In *Accident Analysis and Prevention* 51 (2013) 228-237. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.11.023>

Meesmann, U., Vanhoe, S., & Opdenakker, E. (2017). Dossier thématique Sécurité Routière n° 13. Alcool. Bruxelles: Institut Vias

- Meesmann, U., Wardenier, N., Torfs, K., Pires, C., Delannoy, S., & Van den Berghe, W. (2022). A global look at road safety. Synthesis from the ESRA2 survey in 48 countries. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). 1–75. Bruxelles: Institut Vias
- Moreau, N., Vervoort, M., Boets, S., Silverans, P., & Verwee, I. (2023). Le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du dispositif de retenue pour enfant en Belgique – Mesure de prévalence. Bruxelles: Institut Vias
- Nakamura, H., Alhajayaseen, W., Kako, Y., Timmermans, C., & Kakinuma, T. (2020). Seat belt and child restraint systems. ESRA2 Thematic report No. 7. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). In International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS) (Issues 2-6-20 Yaesu). www.esranet.eu
- OECD. (2010). Drugs and Driving. Detection and Deterrence. <https://doi.org/dx.doi.org/10.1787/9789282102763-en>
- OMS. (2018). Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277372/WHO-NMH-NVI-18.20-fre.pdf?ua=1>
- Peck, R. C., Gebers, M. A., Voas, R. B., & Romano, E. (2008). The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk. *Journal of Safety Research*, 39(3), 311–319. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2008.02.030>
- Ranchet, M., Lequeux, Q., & Temmerman, P. (2018). Dossier thématique Sécurité routière n°14 Aptitude à la conduite.
- Reeds, L. (2017). Child Restraint Systems. European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 08 08 2023.
- Rogeberg, O. & Elvik, R. (2016). The effects of cannabis intoxication on motor vehicle collision revisited and revised. *Addiction*, 111 (8), 1348-1359. <https://doi.org/10.1111/add.13347>.
- Rogeberg, O., & Elvik, R. (2016). Response: Cannabis intoxication, recent use and road traffic crash risks. *Addiction*, 111(8), 1495–1498. <https://doi.org/10.1111/add.13443>
- Schinkus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N., & Torfs, K. (2021). Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière? Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière? (Issue 2018). Bruxelles : Institut Vias
- Service Public Fédéral Mobilité et Transports. (2021). Plan Fédéral de Sécurité Routière 2021- 2025. https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2023/Plan_federal_sécurité_routière_2021-2025.pdf
- Slootmans, F. (2022). Rapport Statistique 2022 – Accidents de la route 2021, Bruxelles : Institut Vias
- Slootmans, F., & Daniels, S. (2017). Le tribut mortel des autoroutes. Analyse des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2014-2015. Bruxelles: Institut Vias
- SWOV. (2020). Afleiding in het verkeer. SWOV- Factsheet, juli 2020. SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Den Haag
- SWOV. (2021a). Rijden onder invloed van alcohol. SWOV-factsheet, juni 2021. SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Den Haag
- SWOV. (2021b). Snelheid en snelheidsmanagement. SWOV-Factsheet. SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Den Haag
- Tant, M., & Schoeters, A. (2019). La ceinture et les dispositifs de retenue pour enfants. Bruxelles : Institut Vias
- Van den Berghe, W., & Pelssers, B. (2020). Vitesse et vitesse excessive - Dossier thématique N°9. Bruxelles: Institut Vias
- Verstraete, A. G., & Legrand, S.-A. (2013). Drug-Impaired Driving. *Wiley Encyclopedia of Forensic Science*, 2nd ed. (Wiley encyclopedia of forensic science). <https://doi.org/10.1002/9780470061589.fsa407.pub2>

Wardenier, N., Vermeulen, C., & Nieuwkamp, R. (2021). Sur l'implication des récidivistes au volant dans les accidents de la route. Bruxelles: Institut Vias

Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P., Boets, S., & Ben Messaoud, Y. (2023). Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2021. Bruxelles : Institut Vias

Ziakopoulos, A., Theofilatos, A., Papadimitriou, E., & Yannis, G. (2016). Cell phone use - Handheld. European Road Safety Decision Support System, Developed by the H2020 Project SafetyCube, 15. www.roadsafety-dss.eu

Références site internet:

European Union (sans date), « Speed and accident risk » in European Road Safety. Consulté le 28 juin 2023. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/safe-speed/archive/speed-and-accident-risk_en

SPF Mobilité et Transports : <https://mobilit.belgium.be/fr/route/securite-routiere/commission-federale-pour-la-securite-routiere>

Annexe I – Liste des infractions soumises à évaluation par les Experts

Article de loi	Règlement	Degré d'infraction	Infractions routières
2	Verzekering & voertuiginschrijving	-	Mettre en circulation un véhicule non couvert par une assurance en responsabilité civile
2	Verzekering & voertuiginschrijving	2	Circuler avec une plaque d'immatriculation altérée
2	Verzekering & voertuiginschrijving	2	Circuler sans plaque valable
3	Verzekering & voertuiginschrijving	2	Pour un résident belge, circuler avec un véhicule immatriculé à l'étranger
4	Verzekering & voertuiginschrijving	2	Pour un étranger, circuler avec un véhicule non immatriculé en Europe ou dans un Etat membre de la Convention de Vienne
4.1	Verkeersreglement	3	Ne pas obtempérer aux injonctions d'un agent qualifié
4.2	Verkeersreglement	4	Ne pas respecter une injonction d'arrêt d'un agent qualifié
4.4	Verkeersreglement	3	Ne pas déplacer un véhicule stationné lorsque cela est requis par un agent qualifié
5	Verzekering & voertuiginschrijving	2	Ne pas respecter les conditions d'une immatriculation temporaire
7.3	Verkeersreglement	2	Gêner la circulation ou la rendre dangereuse en laissant ou en abandonnant une trottinette électrique sur le trottoir ou la piste cyclable
7.3	Verkeersreglement	2	Gêner la circulation ou la rendre dangereuse en jetant, déposant, abandonnant ou laissant tomber sur la voie publique des objets ou débris
8.2	Verkeersreglement	-	Circuler sur une trottinette électrique sans avoir atteint l'âge de 16 ans hors des voies publiques où c'est autorisé (zones résidentielles et de rencontre, chemins réservés, ...)
8.3	Verkeersreglement	3	Ne pas avoir constamment la maîtrise de son véhicule
8.4	Verkeersreglement	3	Utiliser un appareil avec écran non fixé au véhicule
9.2	Verkeersreglement	3	Circuler à gauche d'un terre-plein central
9.7	Verkeersreglement	3	Circuler sur la bande d'arrêt d'urgence
10.2	Verkeersreglement	2	Ne pas utiliser le feu stop pour indiquer son intention de ralentir
10.3	Verkeersreglement	2	Ne pas ralentir en présence d'animaux
10.4	Wegverkeerswet	4	Inciter ou provoquer à circuler à une vitesse excessive
12.1	Verkeersreglement	2	Ne pas céder la priorité aux véhicules sur rails
12.2	Verkeersreglement	2	Ne pas redoubler de prudence dans les carrefours
12.3	Verkeersreglement	2	Ne pas respecter la priorité de droite, le céder-le-passage et le STOP
12.4	Verkeersreglement	2	Ne pas céder le passage lors d'une manœuvre
12.5	Verkeersreglement	2	Ne pas céder le passage lorsqu'on y est tenu et poursuivre sa route alors qu'il y a un risque d'accident
15.1	Verkeersreglement	3	Ne pas croiser par la droite
15.2	Verkeersreglement	3	Ne pas respecter la distance latérale en cas de croisement et ne pas s'arrêter si besoin
15.4	Verkeersreglement	3	Ne pas respecter les règles de croisement d'un véhicule sur rails
16.3	Verkeersreglement	2	Ne pas dépasser par la gauche
16.6	Verkeersreglement	2	Ne pas se rabattre après un dépassement
16.7	Verkeersreglement	3	Ne pas garder sa droite et accélérer lors d'un dépassement
16.9	Verkeersreglement	2	Ne pas dépasser un véhicule sur rails par la droite
17.1	Verkeersreglement	3	Dépasser en cas de visibilité insuffisante
17.2	Verkeersreglement	4	Dépasser à l'approche du sommet d'une côte ou dans un virage
17.2	Verkeersreglement	3	Dépasser dans un carrefour où la priorité de droite est applicable
17.2	Verkeersreglement	3	Dépasser sur un passage à niveau non équipé de barrières ou d'une signalisation lumineuse
17.2	Verkeersreglement	3	Dépasser lorsque le conducteur à dépasser s'approche ou s'arrête devant un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes ou cyclomoteurs
17.2	Verkeersreglement	3	Dépasser lorsque le conducteur dépasse déjà un véhicule autre qu'un véhicule à 2 roues
17.2	Verkeersreglement	2	Pour un véhicule >7,5t, dépasser par temps de pluie
18.2	Verkeersreglement	2	Ne pas respecter la distance de sécurité de 50m entre véhicules >7,5t
19.2	Verkeersreglement	2	Ne pas se déporter sur la droite pour tourner à droite
20.3	Verkeersreglement	4	S'engager sur un passage à niveau fermé
20.4	Verkeersreglement	2	S'engager sur un passage à niveau en cas de risque d'y être immobilisé
21.3	Verkeersreglement	2	Circuler sur la 3e bande pour les véhicules >3,5t
21.4	Wegverkeerswet	4	Faire demi-tour, marche arrière, circuler en sens contraire, ou emprunter les raccordements transversaux sur une autoroute ou route pour automobiles

24	Verkeersreglement	2	S'arrêter ou stationner dans un tunnel, dans un virage ou à l'approche du sommet d'une côte.
24	Verkeersreglement	4	S'arrêter ou stationner sur un passage à niveau
24	Verkeersreglement	2	S'arrêter ou stationner sur un trottoir, une piste cyclable, un passage pour piétons ou cyclistes
25.1	Verkeersreglement	2	Stationner sur la chaussée aux endroits qui entravent le passage des véhicules sur rails, piétons, cyclistes et autres véhicules
25.1	Verkeersreglement	2	Stationner sur une place de parking pour personne handicapée
29	Wegverkeerswet	-	Excès de vitesse > 40km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)
29	Wegverkeerswet	-	Excès de vitesse > 30 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)
29	Wegverkeerswet	-	Excès de vitesse de 1 à 10 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)
29	Wegverkeerswet	-	Excès de vitesse de 1 à 10 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)
29	Wegverkeerswet	-	Excès de vitesse de 11 à 20 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)
29	Wegverkeerswet	-	Excès de vitesse de 11 à 20 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)
29	Wegverkeerswet	-	Excès de vitesse de 21 à 30 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)
29	Wegverkeerswet	-	Excès de vitesse de 21 à 30 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)
29	Wegverkeerswet	-	Excès de vitesse de 31 à 40 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)
30	Wegverkeerswet	-	Conduire sans permis de conduire après un retrait immédiat du permis de conduire
30	Wegverkeerswet	-	Conduire sans permis de conduire ou sans respecter les limitations du permis de conduire
30.1	Verkeersreglement	2	Utiliser des feux de route au lieu des feux de croisement
30.1	Verkeersreglement	3	Ne pas allumer les feux de croisement ou de route lorsque la visibilité est inférieure à 200m
30.1	Verkeersreglement	2	Ne pas utiliser les feux de brouillard arrière lorsque la visibilité est inférieure à 100m
30.3	Verkeersreglement	3	Ne pas allumer les feux des remorques lorsque la visibilité est inférieure à 200m
30.4	Verkeersreglement	3	Ne pas allumer les phares lorsque la visibilité est inférieure à 200m
33	Wegverkeerswet	-	Commettre un délit de fuite
34	Wegverkeerswet	-	Alcool > 0,8g/l
34	Wegverkeerswet	-	Alcool entre 0,2g/l et 0,5g/l pour les conducteurs professionnels
34	Wegverkeerswet	-	Alcool entre 0,5g/l et 0,8g/l
35	Wegverkeerswet	-	Ivresse (alcool, drogues ou médicaments)
35.1	Verkeersreglement	2	Non utilisation de la ceinture de sécurité
35.1	Verkeersreglement	3	Non utilisation d'un dispositif de retenue adapté pour le transport d'enfants
37	Wegverkeerswet	-	Inciter une personne en état d'ivresse à conduire un véhicule ou confier un véhicule à cette personne
38	Verkeersreglement	3	Ne pas céder le passage aux véhicules prioritaires
40.1	Verkeersreglement	3	Mettre en danger les piétons circulant sur un trottoir ou une partie de la voie publique réservée
40.3	Verkeersreglement	3	Ne pas modérer sa vitesse pour longer un autobus/autocar qui embarque ou débarque des passagers
40.3	Verkeersreglement	3	Ne pas laisser les piétons rejoindre le trottoir ou l'accotement à un point d'arrêt d'un véhicule de transport en commun
40.4	Verkeersreglement	3	Ne pas permettre à un piéton d'achever sa traversée sur un passage piéton ou à un carrefour à feux
40.4	Verkeersreglement	3	Ne pas s'approcher d'un passage piéton à allure modérée et ne pas laisser la priorité au piéton
41.1	Verkeersreglement	3	Couper un groupe de piéton
41.1	Verkeersreglement	3	Couper un cortège, une colonne militaire ou un groupe de participants lors d'une course cycliste
41.2	Verkeersreglement	3	Ne pas s'arrêter et se ranger à l'approche d'une course cycliste
41.3	Verkeersreglement	3	Ne pas obéir aux indications des surveillants habilités encadrant des colonnes militaires, des manifestations sportives, touristiques ou culturelles, des courses cyclistes...
44.1	Verkeersreglement	3	Transporter plus d'enfants que de places assises et de dispositifs de retenue
44.2	Verkeersreglement	-	Transporter un passager sur une trottinette électrique
45.1	Verkeersreglement	2	Non sécurisation du chargement du véhicule (fixation, visibilité, arrimage, débordement, ...)
48	Wegverkeerswet	-	Conduire un véhicule malgré une déchéance du droit de conduire
61	Verkeersreglement	2	Franchissement d'un feu orange
61.1	Verkeersreglement	3	Franchissement d'un feu rouge

67.3	Verkeersreglement	2	Ne pas respecter le signal B1 (cédez-le-passage)
67.3	Verkeersreglement	2	Ne pas respecter le signal B5 (stop)
10.1.1	Verkeersreglement	2	Ne pas adapter sa vitesse en présence d'autres usagers, en particulier les plus vulnérables
10.1.1	Verkeersreglement	2	Ne pas adapter sa vitesse à la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement du véhicule
10.1.1	Verkeersreglement	2	Ne pas adapter sa vitesse aux conditions climatiques
10.1.2	Verkeersreglement	-	Ne pas maintenir entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante
10.1.3	Verkeersreglement	2	Ne pas pouvoir s'arrêter devant un obstacle prévisible
12.4bis	Verkeersreglement	2	Ne pas céder la priorité aux piétons et cyclistes sur trottoir ou piste cyclable
15.3 et 16.5	Verkeersreglement	3	Mettre en danger les usagers qui circulent sur un accotement en cas de croisement
19.2 et 19.3	Verkeersreglement	3	Ne pas prendre les précautions nécessaires pour tourner à gauche
19.4 et 19.5	Verkeersreglement	3	Ne pas céder le passage en cas de changement de direction
21.4 en 22.2	Verkeersreglement	2	S'arrêter ou stationner sur autoroute et routes pour automobiles
21.6, 22.2 et 50	Wegverkeerswet	4	Participer à des concours ou épreuves de vitesse sur la voie publique
22bis	Verkeersreglement	3	Mettre les piétons en danger dans les zones résidentielles et de rencontre
22octies	Verkeersreglement	2	Circuler sur un chemin réservé aux véhicules agricoles, piétons, cyclistes, cavaliers et speed pedelecs
22quinquies	Verkeersreglement	2	Circuler sur un chemin réservé aux piétons, cyclistes, cavaliers et speed pedelecs
22quinquies et octies	Verkeersreglement	3	Mettre en danger les usagers sur les chemins réservés
22septies	Verkeersreglement	3	Mettre en danger les piétons dans les rues réservées au jeu
22sexies	Verkeersreglement	3	Mettre en danger les piétons dans les zones piétonnes
29,30,31	Verzekering & voertuiginschrijving	2	Ne pas respecter les conditions d'installation de la plaque d'immatriculation ou de sa reproduction
37bis	Wegverkeerswet	-	Conduire un véhicule sous l'influence de drogues, inciter à conduire ou confier un véhicule à une personne sous l'influence de drogues
39bis	Verkeersreglement	3	Ne pas ralentir ou ne pas s'arrêter en présence d'un bus scolaire qui embarque ou débarque des passagers
40bis	Verkeersreglement	3	Ne pas obéir aux indications des surveillants habilités permettant à un groupe de piétons de traverser
40ter	Verkeersreglement	3	Mettre en danger un cycliste ou un cyclomotoriste, ne pas respecter la distance de sécurité ou ne pas modérer sa vitesse pour approcher d'un passage pour cycliste
45bis	Verkeersreglement	3	Ne pas sécuriser le chargement pour les véhicules >3,5t
48bis	Verkeersreglement	3	Utiliser certaines voies publiques pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses lorsque l'accès n'est pas autorisé.
48bis	Verkeersreglement	3	Ne pas utiliser les autoroutes pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses
5, 9.1, 11, 15 et 16.1	Verzekering & voertuiginschrijving	2	Ne pas présenter le certificat d'immatriculation essai ou marchand sur réquisition d'un agent qualifié
5, 9.1, 11, 15 et 16.1	Verzekering & voertuiginschrijving	2	Ne pas respecter les conditions pour les plaques essai ou marchand
62bis	Verkeersreglement	3	Emprunter une bande de circulation interdite au moyen d'une croix rouge (feu)
62bis	Wegverkeerswet	-	Utiliser un détecteur de radar ou de tout autre moyen entravant la constatation des infractions
68.3	Verkeersreglement	3	Ne pas respecter le signal C1 (sens interdit)
68.3	Verkeersreglement	3	Ne pas respecter le signal C21 (masse en charge maximale)
68.3	Verkeersreglement	3	Ne pas respecter le signal C23 (transport de marchandises)
68.3	Verkeersreglement	3	Ne pas respecter le signal C24 (marchandises dangereuses)
68.3	Verkeersreglement	3	Ne pas respecter le signal C35 (interdiction de dépassement)
68.3	Verkeersreglement	3	Ne pas respecter le signal C39 (interdiction de dépassement >3,5t)
70,2,2,1	Verkeersreglement	-	Stationner une trottinette électrique sur une voie publique où le stationnement est interdit (au moyen d'un signal routier)
72.2, 73.1 et 73.2	Verkeersreglement	3	Franchir une ligne continue

Annexe II – Evaluation des experts

Art. de loi	Degré	Infractions routières	Évaluation					
			non augmenté	légèrement augmenté	modérément augmenté	modérément augmenté	fortement augmenté	extrêmement augmenté
2	-	Mettre en circulation un véhicule non couvert par une assurance en responsabilité civile	15	2	1	2	2	0
2	2	Circuler avec une plaque d'immatriculation altérée	15	4	1	2	0	0
2	2	Circuler sans plaque valable	17	2	1	2	0	0
3	2	Pour un résident belge, circuler avec un véhicule immatriculé à l'étranger	17	4	1	0	0	0
4	2	Pour un étranger, circuler avec un véhicule non immatriculé en Europe ou dans un Etat membre de la Convention de Vienne	12	8	2	0	0	0
4.1	3	Ne pas obtempérer aux injonctions d'un agent qualifié	2	1	1	5	6	7
4.2	4	Ne pas respecter une injonction d'arrêt d'un agent qualifié	1	1	1	2	8	9
4.4	3	Ne pas déplacer un véhicule stationné lorsque cela est requis par un agent qualifié	5	7	2	4	3	1
5	2	Ne pas respecter les conditions d'une immatriculation temporaire	14	4	4	0	0	0
7.3	2	Gêner la circulation ou la rendre dangereuse en laissant ou en abandonnant une trottinette électrique sur le trottoir ou la piste cyclable	1	8	6	2	3	2
7.3	2	Gêner la circulation ou la rendre dangereuse en jetant, déposant, abandonnant ou laissant tomber sur la voie publique des objets ou débris	0	3	3	7	5	4
8.2	-	Circuler sur une trottinette électrique sans avoir atteint l'âge de 16 ans hors des voies publiques où c'est autorisé (zones résidentielles et de rencontre, chemins réservés, ...)	2	6	8	4	2	0
8.3	3	Ne pas avoir constamment la maîtrise de son véhicule	0	0	1	1	12	8
8.4	3	Utiliser un appareil avec écran non fixé au véhicule	1	0	2	1	12	6
9.2	3	Circuler à gauche d'un terre-plein central	1	0	0	3	8	10
9.7	3	Circuler sur la bande d'arrêt d'urgence	0	5	6	3	6	2
10.2	2	Ne pas utiliser le feu stop pour indiquer son intention de ralentir	2	4	6	5	3	2
10.3	2	Ne pas ralentir en présence d'animaux	0	5	6	3	5	3
10.4	4	Inciter ou provoquer à circuler à une vitesse excessive	0	1	0	3	7	11
12.1	2	Ne pas céder la priorité aux véhicules sur rails	1	0	1	2	6	12
12.2	2	Ne pas redoubler de prudence dans les carrefours	1	1	5	3	9	3
12.3	2	Ne pas respecter la priorité de droite, le céder-le-passage et le STOP	0	1	1	3	8	9
12.4	2	Ne pas céder le passage lors d'une manœuvre	1	1	6	3	8	3
12.5	2	Ne pas céder le passage lorsqu'on y est tenu et poursuivre sa route alors qu'il y a un risque d'accident	1	0	0	3	9	9
15.1	3	Ne pas croiser par la droite	2	3	4	8	4	1
15.2	3	Ne pas respecter la distance latérale en cas de croisement et ne pas s'arrêter si besoin	2	3	5	4	7	1
15.4	3	Ne pas respecter les règles de croisement d'un véhicule sur rails	2	0	3	3	9	5
16.3	2	Ne pas dépasser par la gauche	1	5	3	4	6	3
16.6	2	Ne pas se rabattre après un dépassement	7	8	5	1	0	1
16.7	3	Ne pas garder sa droite et accélérer lors d'un dépassement	2	2	4	7	6	1
16.9	2	Ne pas dépasser un véhicule sur rails par la droite	2	2	10	0	7	1
17.1	3	Dépasser en cas de visibilité insuffisante	1	1	2	1	11	6
17.2	4	Dépasser à l'approche du sommet d'une côte ou dans un virage	0	0	0	1	10	11
17.2	3	Dépasser dans un carrefour où la priorité de droite est applicable	0	0	2	5	7	8
17.2	3	Dépasser sur un passage à niveau non équipé de barrières ou d'une signalisation lumineuse	2	2	2	4	7	5
17.2	3	Dépasser lorsque le conducteur à dépasser s'approche ou s'arrête devant un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes ou cyclomoteurs	1	0	0	1	5	15

17.2	3	Dépasser lorsque le conducteur dépasse déjà un véhicule autre qu'un véhicule à 2 roues	2	0	1	5	8	6
17.2	2	Pour un véhicule >7,5t, dépasser par temps de pluie	2	4	5	5	4	2
18.2	2	Ne pas respecter la distance de sécurité de 50m entre véhicules >7,5t	1	3	2	6	7	3
19.2	2	Ne pas se déporter sur la droite pour tourner à droite	2	3	4	4	7	2
20.3	4	S'engager sur un passage à niveau fermé	0	0	1	0	1	20
20.4	2	S'engager sur un passage à niveau en cas de risque d'y être immobilisé	1	0	0	1	7	13
21.3	2	Circuler sur la 3e bande pour les véhicules >3,5t	4	4	6	6	2	0
21.4	4	Faire demi-tour, marche arrière, circuler en sens contraire, ou emprunter les raccordements transversaux sur une autoroute ou route pour automobiles	2	0	0	0	0	20
24	2	S'arrêter ou stationner dans un tunnel, dans un virage ou à l'approche du sommet d'une côte.	2	0	2	2	8	8
24	4	S'arrêter ou stationner sur un passage à niveau	1	0	0	0	2	19
24	2	S'arrêter ou stationner sur un trottoir, une piste cyclable, un passage pour piétons ou cyclistes	0	2	5	6	7	2
25.1	2	Stationner sur la chaussée aux endroits qui entravent le passage des véhicules sur rails, piétons, cyclistes et autres véhicules	1	1	4	6	9	1
25.1	2	Stationner sur une place de parking pour personne handicapée	14	5	0	3	0	0
29	-	Excès de vitesse > 40km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)	0	0	0	1	4	17
29	-	Excès de vitesse > 30 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)	0	0	0	0	5	17
29	-	Excès de vitesse de 1 à 10 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)	2	8	7	3	1	1
29	-	Excès de vitesse de 1 à 10 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)	7	10	2	3	0	0
29	-	Excès de vitesse de 11 à 20 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)	0	1	5	9	6	1
29	-	Excès de vitesse de 11 à 20 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)	2	4	9	4	3	0
29	-	Excès de vitesse de 21 à 30 km/h en agglomération (zone résidentielle et de rencontre, zone 30, rue cyclable, chemins réservés et agglomération)	0	0	1	2	10	9
29	-	Excès de vitesse de 21 à 30 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)	0	1	4	7	7	3
29	-	Excès de vitesse de 31 à 40 km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)	0	0	0	3	9	10
30	-	Conduire sans permis de conduire après un retrait immédiat du permis de conduire	5	1	3	5	3	5
30	-	Conduire sans permis de conduire ou sans respecter les limitations du permis de conduire	1	1	4	3	8	5
30.1	2	Utiliser des feux de route au lieu des feux de croisement	2	6	4	6	3	1
30.1	3	Ne pas allumer les feux de croisement ou de route lorsque la visibilité est inférieure à 200m	1	4	3	6	6	2
30.1	2	Ne pas utiliser les feux de brouillard arrière lorsque la visibilité est inférieure à 100m	2	3	6	5	5	1
30.3	3	Ne pas allumer les feux des remorques lorsque la visibilité est inférieure à 200m	2	3	7	2	7	1
30.4	3	Ne pas allumer les phares lorsque la visibilité est inférieure à 200m	2	1	7	4	7	1
33	-	Commettre un délit de fuite	5	5	2	1	3	6
34	-	Alcool > 0,8g/l	0	0	0	0	7	15
34	-	Alcool entre 0,2g/l et 0,5g/l pour les conducteurs professionnels	0	5	5	5	5	2
34	-	Alcool entre 0,5g/l et 0,8g/l	0	2	2	3	13	2
35	-	Ivresse (alcool, drogues ou médicaments)	0	0	0	0	5	17
35.1	2	Non utilisation de la ceinture de sécurité	3	1	0	0	11	7
35.1	3	Non utilisation d'un dispositif de retenue adapté pour le transport d'enfants	3	1	0	1	11	6
37	-	Inciter une personne en état d'ivresse à conduire un véhicule ou confier un véhicule à cette personne	0	0	1	0	4	17
38	3	Ne pas céder le passage aux véhicules prioritaires	1	2	2	6	6	5
40.1	3	Mettre en danger les piétons circulant sur un trottoir ou une partie de la voie publique réservée	0	0	0	1	9	12

40.3	3	Ne pas modérer sa vitesse pour longer un autobus/autocar qui embarque ou débarque des passagers	0	0	1	3	13	5
40.3	3	Ne pas laisser les piétons rejoindre le trottoir ou l'accotement à un point d'arrêt d'un véhicule de transport en commun	0	0	3	2	11	6
40.4	3	Ne pas permettre à un piéton d'achever sa traversée sur un passage piéton ou à un carrefour à feux	0	0	1	1	11	9
40.4	3	Ne pas s'approcher d'un passage piéton à allure modérée et ne pas laisser la priorité au piéton	0	0	0	4	7	11
41.1	3	Couper un groupe de piéton	0	0	4	2	4	12
41.1	3	Couper un cortège, une colonne militaire ou un groupe de participants lors d'une course cycliste	2	1	4	0	4	11
41.2	3	Ne pas s'arrêter et se ranger à l'approche d'une course cycliste	1	0	2	2	10	7
41.3	3	Ne pas obéir aux indications des surveillants habilités encadrant des colonnes militaires, des manifestations sportives, touristiques ou culturelles, des courses cyclistes,	1	0	3	4	9	5
44.1	3	Transporter plus d'enfants que de places assises et de dispositifs de retenue	2	0	3	3	9	5
44.2	-	Transporter un passager sur une trottinette électrique	0	1	4	9	4	4
45.1	2	Non sécurisation du chargement du véhicule (fixation, visibilité, arrimage, débordement, ...)	0	0	2	4	10	6
48	-	Conduire un véhicule malgré une déchéance du droit de conduire	4	4	3	3	2	6
61	2	Franchissement d'un feu orange	2	5	6	5	4	0
61.1	3	Franchissement d'un feu rouge	0	0	0	0	6	16
67.3	2	Ne pas respecter le signal B1 (cédez-le-passage)	1	0	0	8	10	3
67.3	2	Ne pas respecter le signal B5 (stop)	1	0	0	4	10	7
10.1.1	2	Ne pas adapter sa vitesse en présence d'autres usagers, en particulier les plus vulnérables	0	0	1	0	14	7
10.1.1	2	Ne pas adapter sa vitesse à la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement du véhicule	0	0	1	3	14	4
10.1.1	2	Ne pas adapter sa vitesse aux conditions climatiques	0	0	0	5	13	4
10.1.2	-	Ne pas maintenir entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante	0	1	1	10	5	5
10.1.3	2	Ne pas pouvoir s'arrêter devant un obstacle prévisible	1	1	2	1	11	6
12.4bis	2	Ne pas céder la priorité aux piétons et cyclistes sur trottoir ou piste cyclable	0	0	1	2	10	9
15.3 et 16.5	3	Mettre en danger les usagers qui circulent sur un accotement en cas de croisement	1	0	2	3	11	5
19.2 et 19.3	3	Ne pas prendre les précautions nécessaires pour tourner à gauche	1	0	3	5	12	1
19.4 et 19.5	3	Ne pas céder le passage en cas de changement de direction	2	0	3	4	11	2
21.4 en 22.2	2	S'arrêter ou stationner sur autoroute et routes pour automobiles	1	0	1	2	5	13
21.6, 22.2 et 50	4	Participer à des concours ou épreuves de vitesse sur la voie publique	1	0	1	0	4	16
22bis	3	Mettre les piétons en danger dans les zones résidentielles et de rencontre	0	0	1	2	9	10
22octies	2	Circuler sur un chemin réservé aux véhicules agricoles, piétons, cyclistes, cavaliers et speed pedelegs	1	5	6	2	6	2
22 quinquies	2	Circuler sur un chemin réservé aux piétons, cyclistes, cavaliers et speed pedelegs	1	4	3	3	8	3
22 quinquies et octies	3	Mettre en danger les usagers sur les chemins réservés	0	0	0	2	12	8
22septies	3	Mettre en danger les piétons dans les rues réservées au jeu	0	0	0	1	10	11
22sexies	3	Mettre en danger les piétons dans les zones piétonnes	0	0	0	1	9	12
29,30,31	2	Ne pas respecter les conditions d'installation de la plaque d'immatriculation ou de sa reproduction	17	3	1	1	0	0
37bis	-	Conduire un véhicule sous l'influence de drogues, inciter à conduire ou confier un véhicule à une personne sous l'influence de drogues	0	0	0	0	6	16
39bis	3	Ne pas ralentir ou ne pas s'arrêter en présence d'un bus scolaire qui embarque ou débarque des passagers	0	0	1	1	15	5
40bis	3	Ne pas obéir aux indications des surveillants habilités permettant à un groupe de piétons de traverser	0	0	2	2	7	11
40ter	3	Mettre en danger un cycliste ou un cyclomotoriste, ne pas respecter la distance de sécurité ou ne pas modérer sa vitesse pour approcher d'un passage pour cycliste	1	0	2	1	13	5
45bis	3	Ne pas sécuriser le chargement pour les véhicules >3,5t	2	0	3	4	8	5

48bis	3	Utiliser certaines voies publiques pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses lorsque l'accès n'est pas autorisé.	5	4	2	4	5	2
48bis	3	Ne pas utiliser les autoroutes pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses	5	5	2	6	2	2
5, 9.1, 11, 15 et 16.1	2	Ne pas présenter le certificat d'immatriculation essai ou marchand sur réquisition d'un agent qualifié	18	2	0	1	1	0
5, 9.1, 11, 15 et 16.1	2	Ne pas respecter les conditions pour les plaques essai ou marchand	16	4	0	1	1	0
62bis	3	Emprunter une bande de circulation interdite au moyen d'une croix rouge (feu)	1	1	2	4	11	3
62bis	-	Utiliser un détecteur de radar ou de tout autre moyen entravant la constatation des infractions	7	1	4	2	7	1
68.3	3	Ne pas respecter le signal C1 (sens interdit)	0	1	1	0	13	7
68.3	3	Ne pas respecter le signal C21 (masse en charge maximale)	6	4	3	3	6	0
68.3	3	Ne pas respecter le signal C23 (transport de marchandises)	6	3	5	5	3	0
68.3	3	Ne pas respecter le signal C24 (marchandises dangereuses)	5	6	0	5	5	1
68.3	3	Ne pas respecter le signal C35 (interdiction de dépassement)	2	1	1	2	14	2
68.3	3	Ne pas respecter le signal C39 (interdiction de dépassement >3,5t)	2	1	1	4	12	2
70,2,2,1	-	Stationner une trottinette électrique sur une voie publique où le stationnement est interdit (au moyen d'un signal routier)	4	8	3	5	1	1
72.2, 73.1 et 73.2	3	Franchir une ligne continue	1	2	0	5	10	4

Annexe III – Les infractions complémentaires

Tableau 20. Infractions complémentaires identifiées par les répondants

Répondant	Infractions complémentaires évaluées	Evaluation
Répondant A	Dépasser par la droite sur autoroute	Extrêmement augmenté
	Effectuer des dépassements "en slalom" sur l'autoroute	Extrêmement augmenté
	Se rapprocher, à vitesse supérieure à celle autorisée, sur autoroute, d'un autre véhicule roulant à vitesse autorisée et effectuer des appels de phare pour qu'il se déporte vers la droite	Fortement augmenté
Répondant B	le non-port du casque par les cyclistes, les utilisateurs de speed pédélec ou de scooter est très risqué mais n'a pas été enregistré. Le fait de ne pas pouvoir entendre les bruits ambiants en utilisant des écouteurs avec de la musique en tant que cycliste, piéton ou cyclomotoriste provoque l'isolement et détourne l'attention de la circulation, de sorte que l'on ne peut pas anticiper ou réagir comme il le faudrait. L'utilisation de téléphones portables est également dans la nature des usagers faibles de la route et augmente considérablement le risque d'accident, et n'est pratiquement pas prise en compte aujourd'hui.	Fortement augmenté
Répondant C	Le risque que les pedelegs (et parfois les e-bikes) n'adaptent pas leur vitesse à l'état d'une piste cyclable (trop) étroite. Également les excès de vitesse sur les pistes cyclables : les pedelegs roulant à plus de 25km/h sur les pistes cyclables, ce qui est une infraction en soi. Le trafic en sens inverse (PMR souvent avec un vélo plus large ou un fauteuil roulant), qui roulent moins vite, courent le plus grand risque s'ils se touchent en se croisant : le plus rapide reste généralement droit, l'autre tombe ou pire.	Extrêmement augmenté
	Les trottoirs doivent être vérifiés pour permettre le passage d'un fauteuil roulant, d'une voiture d'enfant, d'une personne avec un chien d'aveugle, ... S'ils sont trop étroits, les piétons venant en sens inverse ne peuvent pas traverser en toute sécurité.	Modérément augmenté
	Les pistes cyclables doivent être adaptées aux besoins actuels (à élargir) : tricycles, charrettes à vélo, circulation de vélos lourds....	Moyennement augmenté
	Clarification au point 25.1 : Prendre la place de parking pour les personnes handicapées (PMH) est plus dangereux qu'on ne le pense. Les places de parking pour PMH sont souvent adaptées : plus grandes, plus longues (pour décharger les fauteuils roulants, les béquilles, etc.), proches de destinations importantes (hôpital, magasins, etc.) et rares. Si une PMH ne trouve pas de place réservée, elle doit trouver une place de parking ailleurs, ce qui augmente les risques.	Modérément augmenté
	Les vélos électriques sont plus rapides que les vélos ordinaires. Les personnes aveugles et malvoyantes sont moins à même d'anticiper les vélos plus rapides.	Modérément augmenté
	Les voitures électriques étant presque silencieuses, les personnes aveugles et malvoyantes ne les entendent pas approcher, ce qui peut les amener à penser à tort qu'elles peuvent traverser en toute sécurité. Les chiens guides d'aveugles ne peuvent pas non plus évaluer correctement la vitesse d'une voiture en approche en se basant uniquement sur la vue.	Extrêmement augmenté
Répondant D	Garder une distance insuffisante lors du dépassement des cyclistes	Extrêmement augmenté
Répondant F	Incapacité médicale, personnes âgées	Modérément augmenté
	Permis d'apprentissage, conduite sans guide, fraude au permis de conduire	Modérément augmenté
Répondant G	Fraude tachygraphe / non-respect des temps de conduire et de repos	Fortement augmenté
Répondant H	L'utilisation de médicaments	Fortement augmenté
	la fatigue au volant	Fortement augmenté
	l'inaptitude médicale à la conduite d'un véhicule. On n'accorde pas assez d'attention à cette question.	Extrêmement augmenté
	L'utilisation de téléphones portables, mais aussi toutes sortes d'autres choses que les gens font au volant, les rendent distraits en tant qu'usagers de la route.	Fortement augmenté
	l'aptitude à la conduite en raison de l'âge - question délicate, mais qui n'est pas bien réglementée dans notre pays à ce jour.	Fortement augmenté
Répondant I	Stationnement/arrêt à moins de 5 m du prolongement du bord de la chaussée dans les carrefours	Extrêmement augmenté
Répondant F	Il est interdit d'ouvrir la portière d'un véhicule, de la laisser ouverte, de descendre d'un véhicule ou d'y monter, sans s'être assuré qu'il ne peut en résulter ni danger ni gêne pour d'autres usagers de la route en particulier les piétons et les conducteurs de véhicules à deux roues	Modérément augmenté
	Les usagers doivent se comporter sur la voie publique de manière telle qu'ils ne causent aucune gêne ou danger pour les autres usagers, en ce compris le personnel œuvrant pour l'entretien de la voirie et des équipements la bordant, les services de surveillance et les véhicules prioritaires	Fortement augmenté
	Non respect du panneau de signalisation D5 - Sens giratoire obligatoire.	Fortement augmenté
	8 AR du 28 novembre 1997 réglementant l'organisation de compétitions sportives ou de compétitions sportives pour voitures se déroulant entièrement ou partiellement sur la voie publique.	Fortement augmenté
	7.1. Tout usager est tenu de respecter les dispositions du présent règlement.	Extrêmement augmenté

	Sans préjudice du respect des dispositions du présent règlement, le conducteur ne peut mettre en danger les usagers plus vulnérables, tels notamment les cyclistes et les piétons, en particulier lorsqu'il s'agit d'enfants, de personnes âgées et de personnes handicapées.	
	20.1 Toute circulation est interdite sur les voies ferrées établies en dehors de la chaussée.	Extrêmement augmenté



Institut Vias

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be