



**Recommandation : 42**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 14/06/2017

Date impression 14/06/2017

**Recommandation : 42**

**Mise en place d'une politique de sanction cohérente et uniforme en Wallonie en matière de circulation**

*Le CSWSR recommande que l'organisation de mesures judiciaires éducatives soit proposée dans tous les arrondissements judiciaires de Wallonie, et sur des bases comparables, en vue de présenter une politique de poursuites et de sanction uniforme en matière de roulage.*

**Commentaires :**

Les recherches portant sur les mesures judiciaires éducatives citées en 2012 par le CSWSR (dans le cadre notamment des projets ANDREA et DRUID auxquels l'IBSR a participé), confirment que « si les critères de qualité d'une mesure judiciaire éducative sont respectés, le taux de récidive dans les mois qui suivent la peine est réduit de moitié » (pp.127-129). L'objectif visé est donc de promouvoir le recours à une sanction éducative en vue de réduire le taux de récidive et, partant, d'améliorer la sécurité routière.

Lors de la formulation de cette recommandation, le constat était celui d'une disparité des pratiques en matière de peines et mesures judiciaires éducatives sur l'ensemble des arrondissements judiciaires du territoire wallon. La situation actuelle ne témoigne pas d'une politique uniforme.

L'évolution se caractérise, pour certaines associations œuvrant sur le territoire wallon, par une forte diminution du nombre de dossiers. Selon le travail de sensibilisation effectué dans certains



arrondissements, d'autres associations ont pu maintenir leur taux d'activités de formation, de travaux d'intérêt général ou de peines de travail autonome, bien que le flux de dossiers reste tributaire d'une régulation pénale propre à chaque arrondissement judiciaire. Ainsi, certains arrondissements font usage, plus que d'autres, de mesures spécifiques dont ils reconnaissent la pertinence et l'utilité. La disparité se maintient donc, en témoignent les membres du groupe de travail, qui constatent des flux irréguliers de dossiers, selon l'arrondissement et selon la période, en fonction de l'activité de contrôle et de sanction.

Une politique de poursuites et de sanction uniforme en matière de roulage demande de prendre en considération les variables strictement liées à la spécificité de l'arrondissement et à la sensibilité des acteurs judiciaires. L'application est également dépendante de la visibilité et de l'offre parfois limitée des associations.

#### **Obstacles rencontrés :**

Pour rappel, les sanctions financières liées à sept types d'infractions relèvent désormais de la compétence régionale : la vitesse sur les voiries autres que les autoroutes, le contrôle technique, le transport exceptionnel, le transport dangereux, le transport de marchandises, la dimension et la signalisation du chargement et la signalisation routière. Les recettes des perceptions immédiates, des transactions et des amendes pénales à la suite de ces infractions sont désormais attribuées aux Régions en fonction du lieu de constatation de l'infraction (article 2bis de la loi spéciale de financement du 16 janvier 1989). La loi spéciale prévoit que les montants perçus par les autorités fédérales doivent être régulièrement transférés aux Régions.

Dans le travail d'évaluation que nous menons en matière de peines et mesures judiciaires éducatives, seules les sanctions applicables et appliquées en matière d'infractions de vitesse sur les voiries autres que les autoroutes, seront donc abordées dans le cadre du groupe de travail.

#### **Évolution attendue :**

L'AWSR fera le point sur l'ensemble des peines et mesures judiciaires éducatives en matière d'infractions liées à la vitesse et sur l'effectivité de ces sanctions dans les arrondissements judiciaires wallons et ce pour fin de l'année 2017. Il est également question de tenter de comprendre les divergences de pratiques sur l'ensemble du territoire. Pour rappel, les procédures visées sont la perception immédiate, la probation prétorienne, la médiation pénale, la probation et la peine de travail autonome, lorsqu'il est question de poursuivre et de sanctionner une infraction liée à la vitesse. Le rapport de 2012 du CSWSR (p. 125) cite également la détention préventive dont l'alternative peut être une formation mais cette mesure est rarement appliquée.

L'AWSR se charge ensuite de faire état de ce constat au Collège des Procureurs généraux et de formuler de nouvelles recommandations en vue de promouvoir davantage d'uniformité en la matière.



Ce travail sera réalisé en tenant compte de la réforme de l'organisation judiciaire et des derniers projets de lois et arrêtés, notamment le projet d'arrêté royal portant sur la formation comme alternative à la perception immédiate et celui portant exécution de la loi du 10 avril 2014 sur la peine de probation autonome.

En raison de l'existence et de l'application, par certaines zones de police locale, de la formation comme alternative à la perception immédiate à la suite d'un contrôle en matière de vitesse, et dans l'attente de l'application du nouveau cadre législatif en la matière, un représentant de la Commission permanente de la Police locale sera invité à participer au groupe de travail.

La formation comme alternative à la sanction administrative sera également abordée dans le cadre des travaux en cours au sein de la Région wallonne, portant sur le projet « amendes administratives ».

**Recommandation : 43**

Statut :  Réalisée  
 En cours 50%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 14/06/2017

Date impression 14/06/2017

**Recommandation : 43**

**Mise en place d'un fichier central des infractions afin de permettre l'identification des récidivistes**

*Le CSWSR recommande qu'un fichier central des infractions en matière de roulage soit rapidement mis en place afin de pouvoir identifier les comportements récidivistes en matière d'infractions de roulage et imposer une politique de poursuite et de sanction adaptée.*

**Commentaires :**

La recommandation émane du constat d'incohérence dans l'application ou non de la sanction éducative d'un arrondissement à l'autre : les antécédents de parquet ne faisaient pas encore l'objet d'une centralisation permettant aux instances de poursuites de témoigner d'une certaine logique judiciaire. De ce fait, les conducteurs qui s'inscrivaient dans la répétition de comportements à risque sur la route n'étaient pas identifiés. C'est d'ailleurs l'une des raisons de la non-application de la loi de 1991 instaurant le permis de conduire à points en Belgique.

Plusieurs études ont démontré le lien de causalité entre la répétition de l'infraction d'abord et la survenue d'un accident ensuite, d'où la nécessité d'identifier les conducteurs récidivistes afin de pouvoir appliquer des sanctions adaptées (à la fois rapides, certaines, proportionnées et individualisées). La mise en place d'un fichier central contribue à une politique de poursuites et de sanction adaptée.



Certaines banques de données existent déjà et peuvent, en partie, répondre à ce besoin. Nous retiendrons le système MaCH (« Mammouth at Central Hosting ») qui semble être le fichier central que vise la recommandation, dès lors qu'il détient l'information émanant de l'activité du Parquet.

L'objectif de MaCH est de faciliter l'échange de données pour l'ensemble de la Belgique. MaCH serait, en effet, la banque de données la plus complète sur le plan judiciaire. Le système a été présenté comme une avancée dans l'informatisation de la Justice, permettant que toutes les données utiles aux poursuites apparaissent sur un seul écran. MaCH détient déjà de l'information concernant les transactions pénales, les amendes pénales et les déchéances du droit de conduire.

Il faut également mentionner la banque de données BNG-Circulation de la Police fédérale qui reprend toutes les infractions de roulage constatées tant par la Police fédérale que par la Police locale. Cette banque de données a été déployée en juin 2014 et offre des perspectives intéressantes en matière de poursuites, même si elle ne permet pas de traiter la récidive au sens légal du terme (antécédents de parquet et non condamnations). Les infractions sont répertoriées par conducteur si interception ou, le plus souvent, par plaque d'immatriculation. Sur cette base, les parquets pourraient alors émettre des instructions selon lesquelles les conducteurs ou véhicules apparaissant x fois sur une période déterminée feraient l'objet de poursuites devant le tribunal de police. La base légale de cette banque de données est l'article 44/7 et s. de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police.

Lors des Etats généraux de la Sécurité routière fédéraux qui se sont déroulés le 15 décembre 2015, la Ministre fédérale ayant la sécurité routière dans ses attributions a annoncé que le fichier central des infractions serait également consultable via la base de données MERCURIUS.

#### **Obstacles rencontrés :**

Il semble que, dans l'application et l'usage de cet outil, il y ait un manquement : certains greffes encodent, d'autres pas, ce qui rend l'outil peu fiable et incite ceux qui encodaient jusqu'à présent à ne plus le faire. La fiabilité de l'outil serait donc affaiblie. Par ailleurs, la mise en place des adaptations du logiciel MaCH est prévue dans le cadre du projet « Cross Border Enforcement », annoncé depuis 2013 et dont la mise en œuvre n'a, fin 2015, toujours pas débuté.

#### **Évolution attendue :**

L'AWSR se tiendra informée de l'évolution du projet MaCH, de son usage actuel et de son effectivité, auprès du Collège des Procureurs généraux. L'AWSR questionnera également la possibilité, avec les partenaires concernés, d'exploiter les informations contenues dans la banque de données BNG-Circulation afin de contribuer à une politique des poursuites plus adéquate à l'égard des multirécidivistes légers (qui évitent toute poursuite en payant régulièrement des perceptions immédiates).

**Recommandation : 44.1**

Statut :  Réalisée  
 En cours 50%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 14/06/2017

Date impression 14/06/2017

**Recommandation : 44.1****Généralisation des formations en alternative à une perception immédiate**

*Le CSWSR recommande donc que les formations en alternative à une perception immédiate soient reconnues et organisées dans tous les arrondissements judiciaires de Wallonie.*

**Commentaires :**

A l'heure actuelle, la formation comme alternative à la perception immédiate n'est organisée que par un nombre limité d'organismes ; elle est appliquée de manière irrégulière et dans certains arrondissements judiciaires (avec l'accord de principe du procureur du Roi et du Chef de corps). La pratique précède le cadre légal.

La loi du 9 mars 2014 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière du 16 mars 1968 (M.B., 30 avril 2014) introduit la disposition selon laquelle, en cas de perception immédiate, le procureur du Roi peut proposer une formation selon les modalités déterminées par le Roi (article 27 introduisant la modification de l'article 65, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1). Un arrêté royal est en projet au sein du SPF Mobilité et Transports, en collaboration avec le SPF Justice.

Le débat est mené au sein du SPF Mobilité quant aux critères d'application concernant les aspects méthodologiques et les modalités organisationnelles (contenu, durée, coût, effet... selon le type d'infraction).

**Obstacles rencontrés :**

Le projet prend du retard en raison d'un autre projet auquel il vient se greffer, celui plus global de la réforme de la procédure de perception immédiate qui annonce une adaptation en profondeur des processus au niveau de la Police et de la Justice (cf. recommandation 43). A cet égard, il importe de rappeler que le projet d'arrêté royal en cours de préparation ne pourra porter que sur les infractions qui sont encore de compétence fédérale (dont les excès de vitesse sur autoroutes).

**Évolution attendue :**

Le projet de généralisation de la formation comme alternative à la perception immédiate doit s'inscrire dans celui d'une politique de poursuites et de sanction cohérente et uniforme en matière de roulage (cf. recommandation 42). L'arrêté royal relatif à la formation à la conduite qui peut être proposée à la place d'une perception immédiate est en cours d'élaboration ; l'AWSR se tiendra informée de son aboutissement et de ses effets en termes de généralisation de ladite formation.

Afin de maximiser les effets d'une offre de formation alternative, il est important d'envisager son applicabilité aux infractions régionalisées, que ce soit grâce à un cadre réglementaire régional autonome ou à une reconnaissance des formations qui font l'objet d'un agrément fédéral. Par ailleurs, la formation comme alternative à la sanction administrative sera également abordée dans le cadre des travaux en cours au sein de la Région wallonne, portant sur le projet « amendes administratives ».

**Recommandation : 44.2**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 14/06/2017

Date impression 14/06/2017

**Recommandation : 44.2****Évaluation des formations en alternative aux perceptions immédiates**

*Le CSWSR recommande que les pouvoirs publics organisent périodiquement le financement d'une évaluation des processus qualité mis en place dans le cadre des formations par un organe indépendant, et une évaluation de ces formations quant au taux de récurrence des personnes ayant suivi la formation par rapport à un groupe contrôle.*

**Commentaires :**

La généralisation recommandée au point 44.1 se base sur les résultats d'études réalisées à l'étranger, qui confirment une diminution du taux de récurrence pour les contrevenants qui ont suivi une formation dans le cadre judiciaire. Néanmoins, il importe qu'une étude soit menée sur le contentieux belge et le traitement appliqué par certaines zones de police locale et certains parquets en Wallonie, et compte tenu des spécificités d'une formation alternative à la perception immédiate (moins coûteuse, de plus courte durée que les formations judiciaires habituellement envisagées en tant qu'alternatives).

Aucune évaluation de l'impact de ces formations sur le taux de récurrence n'a été menée jusqu'à présent, faute de moyens et malgré les demandes introduites par l'association directement concernée auprès de services de recherches, notamment universitaires. Dans l'attente d'une démarche scientifique, des fiches d'évaluation ont été soumises aux participants en vue d'attribuer des notes sur le contenu, le formateur, l'approche pédagogique, la perception d'un changement de comportement... Des





statistiques ont été établies sur cette base mais ne peuvent véritablement être utilisées, l'absence de récidive étant multifactorielle.

Concernant le dispositif méthodologique en vue de produire les données utiles à une meilleure connaissance du processus, il importe de laisser, à l'équipe de recherche désignée, le soin de l'élaborer. La pertinence de procéder à la comparaison entre un groupe expérimental et un groupe contrôle est à confirmer selon l'hypothèse de recherche formulée. En effet, le dispositif d'évaluation suggéré laisse entendre qu'un dispositif pénal est la cause isolée ou le frein isolé d'un comportement appelé récidive. Or, il convient d'appréhender des réalités plus complexes qui ne peuvent être réduites à la seule analyse d'un facteur pris isolément (dans ce cas, une formation, un travail d'intérêt général ou une peine de travail autonome). Une démarche qualitative de recueil des données serait donc nécessaire afin de mieux cerner les raisons qui produisent un changement de comportement.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

L'AWSR soutient l'idée de projet d'évaluation de la formation existante comme alternative à la perception immédiate. L'évaluation devrait être menée par un organisme de recherche indépendant, qu'il s'agisse d'un service de recherche universitaire (en faculté de droit et de criminologie d'une université francophone) ou de l'INCC (Institut national de criminalistique et de criminologie / Direction opérationnelle Criminologie).

L'AWSR se tiendra informée de la position qui sera prise par les autorités fédérales compétentes.

**Recommandation : 44.3**

Statut :  Réalisée  
 En cours 25%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 14/06/2017

Date impression 14/06/2017

**Recommandation : 44.3****Formations adaptées aux conducteurs de cyclomoteurs***Le CSWSR recommande :*

- 1) que l'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs soit mise en place le plus rapidement possible par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports ;
- 2) que les mesures judiciaires à destination des conducteurs de cyclomoteurs fassent l'objet d'un projet pilote dans de bonnes conditions ;
- 3) que, dans le cadre du projet pilote, des procédures soient mises en place afin d'assurer un traitement dans un délai ne dépassant pas trois mois après l'infraction ;
- 4) que les mesures judiciaires éducatives à destination des conducteurs de cyclomoteurs dans le cadre du projet pilote fassent l'objet d'une évaluation ;
- 5) que, sous réserve d'évaluation positive, le projet soit généralisé à l'ensemble des arrondissements judiciaires de Wallonie.

**Commentaires :**

Concernant l'immatriculation obligatoire, depuis le 31 mars 2014, tous les cyclomoteurs A et B mis en circulation, ainsi que les quadricycles légers, doivent être immatriculés et munis d'une plaque d'immatriculation (arrêté royal du 23 mars 2014 modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules, *M.B.*, 28 mars 2014). Quant à ceux qui étaient déjà en circulation avant cette date, ils doivent être munis d'une plaque d'immatriculation à partir du 11 décembre 2015 avec un délai de régularisation d'un an (arrêté royal du 18 novembre 2015 relatif à la régularisation



des immatriculations des cyclomoteurs et des quadricycles légers et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules, *M.B.*, 1<sup>er</sup> décembre 2015). Nous pouvons donc considérer que cette première partie de la recommandation est réalisée.

Quant aux aspects liés aux mesures judiciaires, le CSWSR avait constaté, en 2012, l'existence et l'application de formations spécifiques à destination des cyclomoteurs. A l'époque toutefois, le projet d'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs n'avait pas encore abouti et, dès lors, le contrôle par les services de police n'était pas chose aisée. Il était donc difficile d'organiser une formation dans un délai raisonnable vu le nombre restreint de dossiers ; nombre qui s'annonçait néanmoins en forte croissance. La situation actuelle est celle de l'aboutissement du projet d'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs mais, paradoxalement, d'un nombre devenu quasi nul de dossiers transmis en vue d'une formation adaptée aux conducteurs de cyclomoteurs. Au vu de l'actuelle réalité de terrain, il est trop tôt pour aborder les questions de l'évaluation et de la généralisation.

#### **Obstacles rencontrés :**

La question de la généralisation de la formation adaptée aux conducteurs de cyclomoteurs est notamment fonction d'une politique de poursuites et de sanction cohérente et uniforme en matière de roulage (*cf.* recommandation 42).

La situation actuelle est qu'aucune formation n'est dispensée sur le territoire wallon en raison de difficultés de collaboration entre l'association en charge de ce type de formation et les autorités de contrôle et de sanction.

D'autres variables entravent la concrétisation d'un projet pilote dans de bonnes conditions : le nombre de dossiers reste faible en raison du peu de contrôle des cyclomoteurs ; il arrive que les parents paient la formation mais le jeune contrevenant ne se présente pas ; s'il se présente, il est possible qu'il ne soit plus conducteur d'un cyclomoteur au moment de la formation, ce qui annule le sens d'une formation spécifique.

#### **Évolution attendue :**

Vu l'absence actuelle de dossiers, le projet pilote ne peut être envisagé qu'à la suite d'un travail de sensibilisation des acteurs judiciaires susceptibles d'envisager cette formation comme alternative à la sanction pécuniaire. Pour que le délai soit raisonnable, il importe que le flux de dossiers soit important. La question est de savoir si la promotion d'un tel projet contribuerait à l'application d'une réelle alternative aux poursuites ou à celle d'une alternative au classement sans suite. Qu'en est-il du traitement actuel des infractions commises par les conducteurs de cyclomoteurs ?

L'AWSR fera le point concernant les pratiques de traitement pénal des dossiers impliquant les cyclomoteurs pour fin de l'année 2017. Une évaluation de ces pratiques devrait permettre de



connaître les réalités de terrain et d'adapter la recommandation en vue de la généralisation de la formation spécifique, si l'utilité et la pertinence se confirment (selon notamment qu'il s'agit d'un contrevenant usager d'un cyclomoteur de manière temporaire – dans l'attente de l'obtention du permis de conduire – ou de manière permanente). L'AWSR soutient l'idée d'une telle évaluation et prendra connaissance des initiatives qui seront prises au niveau fédéral.

**Recommandation : 45.1**

Statut :  Réalisée  
 En cours 25%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 14/06/2017

Date impression 14/06/2017

**Recommandation : 45.1****Participation financière du contrevenant aux coûts de la formation**

*Le CSWSR recommande que la personne ayant commis l'infraction participe, au moins partiellement, aux coûts de la formation.*

**Commentaires :**

L'alternative à la perception immédiate est payante, la formation dans le cadre de la probation prétorienne l'est également. Les formations prévues dans le cadre de la médiation pénale et de la probation le sont sauf si la formation s'inscrit dans l'un des projets subsidiés, proposés prioritairement. D'une part, il importe de préciser que lorsque le projet est financé par l'Etat, les subsides ne couvrent pas tous les coûts liés à la formation. D'autre part, certains projets ne sont donc pas soutenus par les autorités publiques, mais néanmoins utilisés par certains acteurs policiers et judiciaires.

La recommandation précise que la personne participe « au moins partiellement » aux coûts de la formation, la question est de savoir comment fixer sa contribution partielle de manière à ce que l'aspect pécuniaire de la sanction contribue à son caractère proportionné. Il importe que le montant soit « juste » pour que le contrevenant soit incité à évaluer la pertinence de suivre la formation. Si le montant de l'amende est moins élevé que le coût de la formation proposée, il est évident que la probabilité d'une adhésion du contrevenant est quasi-nulle. Il convient également de tenir compte des frais éventuels qui auraient été préalablement mis à charge du contrevenant dans le cadre de la



probation (frais de dossiers, d'analyses, contribution au Fonds spécial d'actes intentionnels de violence...) de telle sorte qu'une participation financière supplémentaire à la formation ne soit pas vécue comme disproportionnelle au regard de l'infraction commise.

L'effet pédagogique d'une participation financière de l'infacteur sur l'évolution de son comportement est, en tous les cas, retenu comme postulat d'éducabilité.

La question se pose également quant à la nécessité que l'Etat finance en partie ces projets afin de permettre à ces organismes de faire face aux coûts fixes de leur activité lorsque les flux de dossiers sont irréguliers, pour des raisons liées aux variations du phénomène et/ou à l'activité de contrôle et de sanction.

#### **Obstacles rencontrés :**

La situation actuelle manque de cohérence car la gratuité ou non de la formation n'est pas dépendante de caractéristiques propres au contrevenant ou à l'infraction. Un même dossier, selon la politique criminelle du parquet, pourrait être orienté vers un dispositif qui inclut un projet de formation subsidié ou non. A titre illustratif, le degré de gravité de l'infraction est-il significativement différent selon que le dossier est traité par la probation prétorienne (formation payante) ou orientée dans le cadre de la médiation pénale (formation gratuite) ?

#### **Évolution attendue :**

L'AWSR propose que la question de la participation financière du contrevenant soit approfondie par les autorités fédérales compétentes. L'une des mesures présentées lors des Etat généraux de la Sécurité routière qui se sont déroulés au niveau fédéral le 15 décembre 2015, va dans ce sens.

De manière plus précise, cette question concerne-t-elle uniquement certains projets ? La gratuité émanant des projets actuellement subsidiés est-elle remise en question ? L'AWSR suivra l'évolution, notamment par l'arrêté royal fixant les modalités de la formation comme alternative à la perception immédiate.

**Recommandation : 45.2**

- Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 14/06/2017

Date impression 14/06/2017

**Recommandation : 45.2****Évaluation des formations dans le cadre de la médiation**

*Le CSWSR recommande que les pouvoirs publics organisent périodiquement et financent une évaluation, par un organe indépendant, des processus qualité mis en place dans le cadre des formations, et une évaluation de ces formations quant au taux de récidive des personnes ayant suivi la formation par rapport à un groupe contrôle.*

**Commentaires :**

La procédure de médiation pénale (art. 216ter du Code d'instruction criminelle) organise la formation comme mesure alternative aux poursuites. La question est de savoir si le nombre de dossiers de roulage faisant l'objet d'une formation dans le cadre de la médiation pénale, sur l'ensemble des arrondissements judiciaires wallons, permet qu'une évaluation soit envisagée. L'AWSR étant exclusivement concernée par le traitement de l'infraction liée à la vitesse, il importe de vérifier si les dossiers d'excès de vitesse sont traités dans le cadre de la procédure de médiation pénale. L'offre de formation portant spécifiquement sur la vitesse existe, qu'en est-il de son recours par le procureur du Roi ? Il semble que cette infraction ne soit pas traitée dans le cadre de la médiation pénale mais plutôt, selon l'arrondissement judiciaire, par la voie de la probation prétorienne (formation « Vitesse, prenons le temps de réfléchir » dispensée par l'IBSR). Dans d'autres arrondissements, les dossiers d'excès de vitesse sont traités par la transaction pénale ou, selon le degré de gravité, poursuivis devant le Tribunal de police.



En raison notamment de l'aspect concurrentiel entre la formation envisagée dans le cadre de la procédure de médiation pénale et celle dispensée par la voie de la probation prétorienne, le concept de « transaction éducative » pourrait être retenu comme nouvelle possibilité offerte au Parquet de traiter l'infraction de roulage sans victime, en l'occurrence de vitesse, par la voie d'un dispositif de sanction éducative offrant la garantie juridique de l'extinction de l'action publique.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

De la même façon que pour la recommandation 44.2 portant sur l'évaluation des formations en alternative à la perception immédiate, l'AWSR soutient l'idée d'un projet d'évaluation portant sur la formation dans le cadre de la médiation pénale, sachant toutefois qu'une évaluation de l'impact de ces formations sur le taux de récidive est une démarche scientifiquement ardue, les données étant difficiles à récolter.

L'évaluation doit être menée par un organisme de recherche indépendant, qu'il s'agisse d'un service de recherche universitaire (en faculté de droit et de criminologie d'une université francophone) ou de l'INCC (Institut national de criminalistique et de criminologie – Direction opérationnelle Criminologie).

Concernant le dispositif méthodologique en vue de produire les données qualitatives et/ou quantitatives utiles à une meilleure connaissance du processus, il importe de laisser, à l'équipe de recherche désignée, le soin de l'élaborer. La pertinence de procéder à la comparaison entre un groupe expérimental et un groupe contrôle est à confirmer selon l'hypothèse de recherche formulée. Une démarche qualitative de recueil des données serait nécessaire afin d'entrer dans la complexité des représentations des sujets et de leurs pratiques (cf. recommandation 44.2).

Au cours de l'année 2016, l'AWSR entreprendra les démarches nécessaires vis-à-vis des instances régionales et fédérales en vue de mettre en œuvre une telle évaluation.



**Recommandation : 45.3**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 14/06/2017

Date impression 14/06/2017

**Recommandation : 45.3****Évaluation des Travaux d'intérêt général dans le cadre de la médiation**

*Le CSWSR recommande que les pouvoirs publics organisent périodiquement le financement d'une évaluation par un organe indépendant des processus qualité mis en place par les associations qui organisent des travaux d'intérêt général, et une évaluation de ces mesures quant au taux de récidive des personnes ayant effectué un tel travail d'intérêt général par rapport à un groupe contrôle.*

**Commentaires :**

La procédure de médiation pénale (art. 216ter du Code d'instruction criminelle) organise le travail d'intérêt général (TIG) comme mesure alternative aux poursuites. Le TIG dans le cadre de la médiation peut être proposé par le procureur du Roi dans des dossiers de roulage, pendant une durée maximale de 120 heures, dans un délai de 6 mois et sans que l'activité non rémunérée au profit de la collectivité ait nécessairement un lien avec l'infraction commise. Les associations intervenant sur le territoire wallon permettent néanmoins d'établir un lien entre l'activité et l'infraction commise en organisant des « travaux » au sein de certains hôpitaux, centres de revalidation ou sur la voie publique (accompagnement d'enfants usagers de la route). Cette sanction analogique n'est toutefois effective que dans certains arrondissements judiciaires, selon l'offre desdites associations et la demande des parquets.

Le nombre de dossiers de roulage faisant l'objet d'un TIG dans les arrondissements judiciaires wallons devrait permettre qu'une évaluation soit envisagée. L'AWSR étant exclusivement concernée par le



traitement de l'infraction vitesse, la question est de savoir comment les dossiers d'excès de vitesse sont traités dans le cadre de la procédure de médiation pénale. Qu'en est-il du type de travail proposé, de son contenu, établit-on un lien avec l'infraction et de quelle manière ?

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Diverses études ont été menées en Belgique sur le travail d'intérêt général dans le cadre de la médiation et de la probation. Le milieu scientifique sera contacté afin de prendre connaissance de résultats de recherche et d'éventuelles démarches en cours, qui permettraient d'orienter l'évaluation visée par la recommandation. La présence d'un représentant du milieu scientifique universitaire au sein du groupe de travail est nécessaire afin que nous soyons correctement informés sur les travaux déjà effectués et sur la faisabilité de l'étude envisagée en termes d'effets sur le taux de récidive.

De la même façon que pour les recommandations 44.2 et 45.2, l'AWSR soutient l'idée d'un projet d'évaluation portant sur le travail d'intérêt général dans le cadre de la médiation. L'évaluation doit être menée par un organisme de recherche indépendant, qu'il s'agisse d'un service de recherche universitaire (en faculté de droit et de criminologie d'une université francophone) ou de l'INCC (Institut national de criminalistique et de criminologie – Direction opérationnelle Criminologie).

Concernant le dispositif méthodologique en vue de produire les données qualitatives et/ou quantitatives utiles à une meilleure connaissance du processus, il importe de laisser, à l'équipe de recherche désignée, le soin de l'élaborer. La pertinence de procéder à la comparaison entre un groupe expérimental et un groupe contrôle est à confirmer selon l'hypothèse de recherche formulée. Une démarche qualitative de recueil des données serait nécessaire afin d'entrer dans la complexité des représentations des sujets et de leurs pratiques (cf. recommandation 44.2).

Au cours de l'année 2016, l'AWSR entreprendra les démarches nécessaires vis-à-vis des instances régionales et fédérales en vue de mettre en œuvre une telle évaluation.



**Recommandation : 45.4**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 14/06/2017

Date impression 14/06/2017

**Recommandation : 45.4**

**Délai de traitement des peines judiciaires éducatives dans le cadre de la médiation**

*Les mesures judiciaires éducatives dans le cadre de la médiation sont exécutées dans des délais incompatibles avec le caractère « rapide » nécessaire pour une sanction efficace.  
Le CSWSR recommande donc que le Service Public Fédéral Justice prenne les mesures nécessaires pour assurer un traitement des dossiers dans des délais raisonnables.*

### Commentaires :

La procédure de médiation pénale (art. 216<sup>ter</sup> du Code d'instruction criminelle) offre des garanties juridiques dès lors que le délai de traitement entre la date de l'infraction et celle du début de la formation est établi par la loi et que la bonne issue de la formation produit l'extinction de l'action publique. La probation prétorienne, par contre, pratiquée dans certains arrondissements judiciaires en matière d'infractions graves liées à la vitesse, est une procédure a-légale dont les délais et les effets sont fonction de la politique criminelle menée au sein du parquet. Un dossier traité dans le cadre de la probation prétorienne peut donc être réactivé en vue de poursuites si le magistrat l'estime opportun, à la suite d'une nouvelle infraction commise (même si, dans la pratique, cela s'observe rarement).

Le CSWSR avait constaté, en 2012, que les délais de traitement dans le cadre de la procédure de médiation pénale étaient « totalement incompatibles avec le critère de 'sanction rapide' uniformément considéré comme essentiel pour qu'une sanction soit efficace ('deterrence effect') ».



Wallonie

CONSEIL SUPÉRIEUR WALLON  
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La situation problématique observée par le groupe de travail jusqu'en 2012 ne se confirme pas à l'heure actuelle. Il est toutefois difficile d'expliquer cette évolution. L'une des hypothèses est la diminution du nombre de dossiers, en fonction de l'usage de la médiation pénale selon le parquet. Les organismes présents, qu'il s'agisse de projets de formation ou de travail d'intérêt général, attestent de l'absence actuelle de listes d'attente. Toutefois, l'administration générale des maisons de justice attire notre attention sur le changement réglementaire annoncé en matière de médiation pénale, à savoir que les dossiers sans victime identifiée seront désormais officiellement traités via la procédure de médiation pénale (*dossier à suivre*).

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

En raison d'une faible application de la procédure de médiation pénale dans les dossiers de roulage, la question des délais de traitement perd de sa pertinence. Les représentantes des maisons de justice au sein du groupe de travail ne témoignent pas, à l'heure actuelle, de difficultés particulières dans le délai de traitement des peines judiciaires éducatives.

Par ailleurs, à défaut de rapidité « idéale » des procédures, le postulat d'une lenteur aux effets pédagogiques, offrant l'occasion d'une évolution positive, est à prendre en considération si la lenteur n'est pas synonyme de dysfonctionnement. En d'autres termes, selon le chercheur criminologue participant au groupe de travail, si l'on entretient activement l'attention de l'infracteur pour la procédure à laquelle il sera confronté à l'avenir (par des courriers, appels téléphoniques, convocations...), il s'agira de piqûres de rappel non seulement de la sanction à venir, mais également de l'infraction passée. L'hypothèse est que la procédure, pour autant qu'elle soit connue du contrevenant et qu'elle ne témoigne pas d'une administration lente et non communicante, produit des effets potentiellement réducteurs de la récidive. Il s'agit de plaider, dans ce cas, pour une lenteur qui soit l'occasion d'un travail pédagogique et non le signe d'un oubli, d'une rupture et, dès lors, d'une injustice lorsque subitement la procédure reprend et s'accélère.

**Recommandation : 46.1**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 14/06/2017

Date impression 14/06/2017

**Recommandation : 46.1**

### Évaluation des peines éducatives dans le cadre de la probation et des peines de travail à titre principal

*Le CSWSR recommande que les pouvoirs publics organisent périodiquement le financement d'une évaluation par un organe indépendant des processus qualité mis en place par les associations qui organisent des peines de travail autonome ou des formations, et une évaluation de ces mesures quant au taux de récidive des personnes ayant effectué une telle peine de travail autonome par rapport à un groupe contrôle.*

**Commentaires :**

Devant le Tribunal de police, outre l'amende pénale, peuvent être prononcées la *peine de travail autonome* et, prochainement, la *peine de probation autonome*. Chaque décision judiciaire prise par le juge de police peut s'inscrire dans le cadre d'une *suspension* ou d'un *sursis simple* ou *probatoire* avec, comme mesure probatoire, la possibilité d'une *formation*.

La peine de travail autonome est une peine prévue par l'article 37ter du Code pénal (modification introduite par la loi du 17 avril 2002 instaurant la peine de travail comme peine autonome en matière correctionnelle et de police, *M.B.*, 7 mai 2002). Il s'agit d'une peine principale et consiste en un travail exécuté gratuitement dans la communauté, dont la durée peut varier de 20 à 45 heures dans le cadre d'une peine de police et de 46 à 300 heures dans le cadre d'une peine correctionnelle.



La peine de probation autonome est une nouvelle procédure introduite par loi du 10 avril 2014, dont l'entrée en vigueur avait été fixée au 1<sup>er</sup> décembre 2014, puis au 1<sup>er</sup> décembre 2015 et, à présent, au 1<sup>er</sup> mai 2016. La loi du 10 avril 2014 donne une base juridique à la procédure dans le Code pénal, le Code d'instruction criminelle, la loi sur la probation et dans d'autres textes de loi (*M.B.*, 19 juin 2014). Par cette nouvelle peine, le législateur entend donner aux juges la possibilité d'individualiser davantage leur décision judiciaire. La peine ne pourra être prononcée que si le contrevenant se présente à l'audience ou y est représenté, et donne son consentement.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

De la même façon que pour les recommandations 44.2, 45.2 et 45.3, l'AWSR soutient l'idée d'un projet d'évaluation portant sur les peines éducatives dans le cadre de la probation et des peines de travail à titre principal. L'évaluation doit être menée par un organisme de recherche indépendant, qu'il s'agisse d'un service de recherche universitaire (en faculté de droit et de criminologie d'une université francophone) ou de l'INCC (Institut national de criminalistique et de criminologie – Direction opérationnelle Criminologie).

Concernant le dispositif méthodologique en vue de produire les données qualitatives et/ou quantitatives utiles à une meilleure connaissance du processus, il importe de laisser, à l'équipe de recherche désignée, le soin de l'élaborer. La pertinence de procéder à la comparaison entre un groupe expérimental et un groupe contrôle est à confirmer selon l'hypothèse de recherche formulée. Une démarche qualitative de recueil des données serait nécessaire afin d'entrer dans la complexité des représentations des sujets et de leurs pratiques (*cf.* recommandation 44.2).

Au cours de l'année 2016, l'AWSR entreprendra les démarches nécessaires vis-à-vis des instances régionales et fédérales en vue de mettre en œuvre une telle évaluation.

**Recommandation : 46.2**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 14/06/2017

Date impression 14/06/2017

**Recommandation : 46.2**

### **Délai de traitement des peines judiciaires éducatives dans le cadre de la probation et des peines de travail à titre principal**

*Les mesures judiciaires éducatives dans le cadre de la probation sont exécutées dans des délais incompatibles avec le caractère « rapide » nécessaire pour une sanction efficace.  
Le CSWSR recommande donc que le Service Public Fédéral Justice prenne les mesures nécessaires pour assurer un traitement des dossiers dans des délais raisonnables.*

**Commentaires :**

De la même façon que pour la recommandation 45.4, la situation problématique observée par le groupe de travail jusqu'en 2012 ne se confirme pas à l'heure actuelle. Ce constat est établi sur base de l'expérience dont peuvent témoigner, au sein du groupe, les représentants des projets de formation, de travail d'intérêt général et de peine de travail autonome en matière de roulage. Cela ne dit rien sur les délais de traitement des peines judiciaires éducatives de manière générale. Il est possible, en effet, que la situation soit différente dans le traitement des dossiers autres que ceux du roulage et/ou que les dossiers de roulage soient orientés vers des peines éducatives non analogiques dont nous ne connaissons pas le délai actuel de traitement et ne savons pas si celui-ci est problématique.

Les organismes présents au sein du groupe de travail attestent de l'absence de listes d'attente.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Cette recommandation se lie à celle portant sur la cohérence des peines de travail autonome (*cf.* recommandation 46.3). La peine peut-elle être porteuse de sens sans qu'elle soit analogique à l'infraction commise ? Si le positionnement est celui d'être en faveur d'une peine ou mesure analogique, la question du délai de traitement se pose différemment. Un plus vaste choix de lieux de prestation listés par les SEMJA (Service d'encadrement des mesures judiciaires alternatives) donne la possibilité que le délai soit plus aisément respecté. L'offre de peines et mesures éducatives en matière de roulage permet-elle de couvrir le contentieux roulage orienté vers ces dispositifs ? Ces questions seront posées à l'Administration générale des maisons de justice de manière à prendre connaissance des pratiques actuelles en termes de gestion des lieux de prestation et d'accompagnement des prestataires.

Par ailleurs, comme déjà énoncé dans l'évaluation de la recommandation 45.4, à défaut de rapidité « idéale » des procédures, le postulat d'une lenteur aux effets pédagogiques offrant l'occasion d'une évolution positive, est à prendre en considération si la lenteur n'est pas synonyme de dysfonctionnement. En d'autres termes, selon le chercheur criminologue participant au groupe de travail, si l'on entretient activement l'attention de l'infacteur pour la procédure à laquelle il sera confronté à l'avenir (par des courriers, appels téléphoniques, convocations...), il s'agira de piqûres de rappel non seulement de la sanction à venir, mais également de l'infraction passée. L'hypothèse est que la procédure, pour autant qu'elle soit connue du contrevenant et qu'elle ne témoigne pas d'une administration lente et non communicante, produit des effets potentiellement réducteurs de la récidive. Il s'agit de plaider, dans ce cas, pour une lenteur qui soit l'occasion d'un travail pédagogique et non le signe d'un oubli, d'une rupture et, dès lors, d'une injustice lorsque subitement la procédure reprend et s'accélère.



**Recommandation : 46.3**

- Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 14/06/2017

Date impression 14/06/2017

**Recommandation : 46.3****Cohérence des peines de travail avec l'infraction commise**

*Le CSWSR recommande que le juge puisse donner des indications sur le type de peine approprié (exemple : travail en relation avec l'infraction commise). Ces indications devront être suivies par l'assistant de justice afin que ces peines se déroulent dans un cadre permettant une réflexion de l'auteur sur son comportement.*

**Commentaires :**

Le CSWSR avait constaté, en 2012, que l'une des faiblesses principales du système était le peu de cohérence des sanctions prononcées par les juges de police. Le juge ne peut décider dans quel cadre se déroulera la peine de travail autonome (PTA), il peut par contre fixer le nombre d'heures. Cette décision partielle est susceptible d'orienter le prestataire vers certains travaux et lieux de prestation plutôt que d'autres, ce qui risque d'accroître l'absence de cohérence. Le juge peut néanmoins donner une indication concernant le contenu concret de la peine de travail mais l'assistant de justice reste libre d'orienter le dossier selon l'offre de terrain. Cette offre dépend des listes de lieux de prestations établis par les SEMJA (Service d'encadrement des mesures judiciaires alternatives). Il semble que les PTA en lien avec le roulage soient proposées prioritairement aux personnes ayant été condamnées pour des faits de roulage, bien que d'autres paramètres soient également pris en compte. De ce fait, les peines de travail ne se déroulent pas nécessairement dans un cadre permettant une réflexion sur le comportement en tant que conducteur. L'effet pédagogique en est donc limité, s'il est question de défendre le caractère analogique de la peine.



Le contentieux roulage est largement traité par la PTA au niveau du tribunal de police. Nous manquons d'information quant au type d'infractions de roulage qui font l'objet d'une PTA. Selon le juge de police présent, un excès de vitesse n'est généralement pas sanctionné par la PTA mais plutôt par une suspension probatoire du prononcé dont l'une des conditions est de suivre une formation dispensée par l'IBSR. La délimitation de matière qui s'impose à l'AWSR en lien avec la régionalisation de certaines infractions, détermine le suivi de cette recommandation en se limitant aux seuls aspects liés à la vitesse (sur les voiries autres que les autoroutes).

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

L'AWSR propose de prendre connaissance des pratiques sur le terrain. La cohérence de la PTA avec l'infraction commise semble, à l'heure actuelle, difficile à atteindre sur le territoire wallon. Les associations dont l'offre en matière de PTA renvoie à des aspects de sécurité routière ou plus spécifiquement à l'accident de la route, ne sont pas en mesure de couvrir l'ensemble du contentieux de roulage dans tous les arrondissements judiciaires.



Recommandation : 47

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 14/06/2017

Date impression 14/06/2017

### Recommandation : 47

**Mise en place d'un groupe de travail chargé d'analyser l'opportunité de proposer de nouvelles procédures dans un cadre administratif distinct des procédures judiciaires, pour l'évaluation de l'aptitude à la conduite de certains conducteurs**

*Le CSWSR estime que la régionalisation de la formation à la conduite est une opportunité pour revoir les aspects liés aux procédures de déchéance du permis de conduire, et d'analyser l'opportunité de mettre en place une procédure administrative, indépendante du processus judiciaire qui traite les aspects pénaux et civils. Une telle procédure administrative, qui serait mise en place pour certaines infractions particulièrement graves, aurait pour objectif de vérifier, pendant la période de suspension du permis de conduire prononcée par le procureur, si le conducteur concerné souffre d'addiction à l'alcool ou aux drogues, et s'il dispose des compétences minimales requises dans les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE (Goals for Driver Education) pour conserver un permis de conduire.*

*Le CSWSR recommande donc, qu'en cas d'avis de principe positif du Gouvernement wallon, un groupe de travail soit mis en place afin d'analyser les modalités de mise en place d'une instance chargée d'organiser les examens médicaux et psychologiques. Ces examens permettront de déterminer si un conducteur ayant commis certaines infractions particulièrement graves, ou récidiviste en matière d'infraction de roulage, ne dispose pas des compétences minimales dans les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE (Goals for Driver Education), et met ainsi en danger les autres usagers de la route. Ce groupe de travail devrait aussi se pencher sur les procédures à mettre en place pour évaluer l'aptitude à la conduite de ces conducteurs.*



### Commentaires :

Le CSWSR estimait, en 2012, que la régionalisation de la formation à la conduite était une opportunité pour revoir les aspects liés à la procédure de déchéance du droit de conduire et de mettre en place une procédure administrative, indépendante du processus judiciaire. Cette procédure, activée plus tôt dans le processus à la suite de l'infraction, permettrait de vérifier si le contrevenant dispose des compétences minimales requises pour conserver son permis de conduire dans l'attente du traitement judiciaire de son dossier. Il est donc question de se préoccuper de l'aptitude à la conduite avant la comparution devant le tribunal qui souvent se déroule bien longtemps après l'infraction commise.

A l'heure actuelle, c'est le juge de police qui décide de soumettre le contrevenant à des examens de réintégration à la suite de la déchéance du droit de conduire et l'on remarque que cela arrive bien trop tard dans le processus. Entre le moment de l'infraction et celui du jugement, la personne a gardé le droit de conduire, en adoptant possiblement des comportements dangereux. Par ailleurs, les informations récoltées pendant les examens de réintégration ne sont pas utilisées pour orienter le dossier, dès lors que cette information est disponible après le jugement.

Dans le nord du pays, certains magistrats de parquet désignent un médecin expert légiste afin de soumettre le contrevenant à un examen similaire en amont de la décision judiciaire. Le cadre reste néanmoins judiciaire et le délai de remise du rapport d'expertise est également à questionner. Par ailleurs, les frais sont-ils à charge du contrevenant à l'issue de la procédure ? Si l'examen confirme son aptitude à la conduite, peut-on imaginer que ces frais soient à charge de l'Etat ? La réussite de l'examen n'exclut pas que le contrevenant soit sanctionné pour l'infraction commise, raison pour laquelle il serait judicieux que les deux procédures soient distinctes (l'une judiciaire l'autre administrative, comme c'est déjà le cas aux Pays-Bas).

### Obstacles rencontrés :

L'objectif visé, qui témoigne aussi d'une certaine cohérence judiciaire, est que la personne ne soit pas un danger sur la route dans l'attente de sa comparution devant le tribunal et que son comportement puisse être évalué le plus rapidement possible.

Par ailleurs, si la formation à la conduite est régionalisée (la compétence a été transférée à la DGO2 du SPW), les autres aspects liés au permis de conduire dont la déchéance du droit de conduire, ainsi que les sanctions liées aux infractions en matière de conduite sous influence, restent une matière fédérale.

### Évolution attendue :

Il est proposé d'abroger cette recommandation dont la mise en œuvre dans le cadre de la répartition actuelle des compétences semble trop complexe.