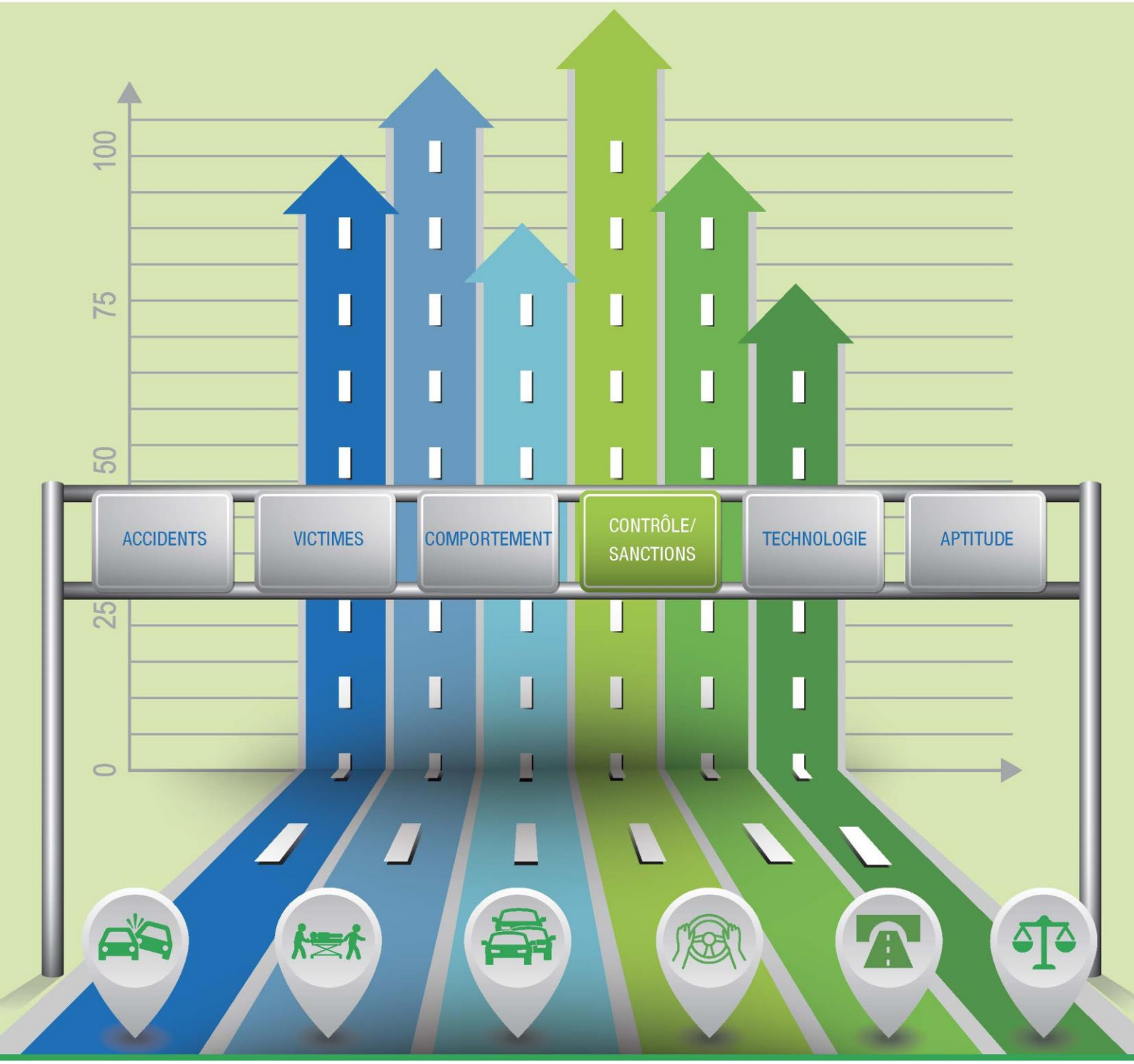
RAPPORT STATISTIQUE 2017

POLITIQUE CRIMINELLE : CONTRÔLE ET SANCTIONS



Centre de Connaissance
Sécurité routière

Service public fédéral
Mobilité et Transports

institute

Rapport statistique 2017
Politique criminelle : contrôle et sanctions

Rapport statistique 2017 – 2017-S-04-FR

Auteur : Freya Slootmans

Avec la collaboration de Nathalie Focant et Uta Meesmann

Editeur responsable : Karin Genoe

Editeur : Vias institute – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 28/11/2017

Veuillez faire référence à ce document de la façon suivante : Slootmans, F. (2017). *Rapport statistique 2017. Politique criminelle : contrôle et sanctions.* Bruxelles, Belgique : Vias institute – Centre de Connaissance

Dit rapport is tevens verschenen in het Nederlands onder de titel: Slootmans, F. (2017). *Statistisch Rapport 2017 Handhaving: controle en sancties.* Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Disclaimer

Les données reprises dans cette publication ont été rassemblées par l'institut Vias. Celui-ci ne peut être tenu responsable d'éventuelles fautes se trouvant dans les données provenant d'autres organismes. Les données de cette publication ne peuvent être reproduites ou diffusées qu'avec une mention claire et explicite de ce rapport et de la (des) source(s) initiale(s).

Ce rapport statistique a été rendu possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports

TABLE DES MATIÈRES

SCOPE 2
1. AVIS DES USAGERS SUR LA POLITIQUE CRIMINELLE 4
2. CONSTATATION PAR LES SERVICES DE POLICE 8
3. CONTROLES D'ALCOOLÉMIE 11
4. POURSUITE PAR LES PARQUETS DE POLICE 14
4.1. AFFLUX 15
4.2. TRAITEMENT 16
4.3. MESURES DE SÉCURITÉ 18
4.4. MÉDIATION PÉNALE 19
5. SANCTION PAR LES TRIBUNAUX DE POLICE 21
5.1. AFFLUX 21
5.2. PEINES PRONONCÉES 24
5.4. DOSSIERS DE PROBATION 28
TERMINOLOGIE 30
SOURCE DES DONNEES 34

SCOPE

Le présent rapport fait partie d'une série de rapports statistiques que l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) publie tous les 1 à 2 ans. Chaque rapport statistique contient un ensemble limité de données, provenant tant de l'IBSR que de sources externes. Le but est de fournir une image aussi complète que possible de la situation dans un domaine spécifique de la sécurité routière. Ce rapport compile les données les plus récentes disponibles relatives à la politique criminelle en Belgique.

Il a évidemment fallu faire une sélection parmi les données disponibles. En fin de rapport, nous renvoyons aux sources initiales. La terminologie utilisée est expliquée à la fois dans les textes introductifs et dans la liste de terminologie reprise à la fin.

Ce rapport met l'accent sur la politique criminelle dans la circulation. Nous entendons par là « l'ensemble des mesures et des moyens mis en œuvre en vue de forcer au respect des règles de circulation ou en vue d'éviter les infractions au code de la route. Ces mesures ont trait aux contrôles routiers (police), aux poursuites (parquet) et aux sanctions (tribunal) » (Adriaensen & Vlaminck, 2009).

Les chiffres publiés dans ce rapport donnent donc un aperçu de la politique de constatation de la police (chapitre 2), de la politique de poursuites du parquet (chapitre 4) et de la politique de sanction du tribunal (chapitre 5) en matière d'infractions routières. Les chiffres concernant l'avis des usagers sur le risque de se faire prendre, le risque de sanction et la sévérité des sanctions sont présentés dans le chapitre 1. Les contrôles de police dans le cadre de la campagne BOB et le nombre de conducteurs sous influence sont également pris en considération (chapitre 2).

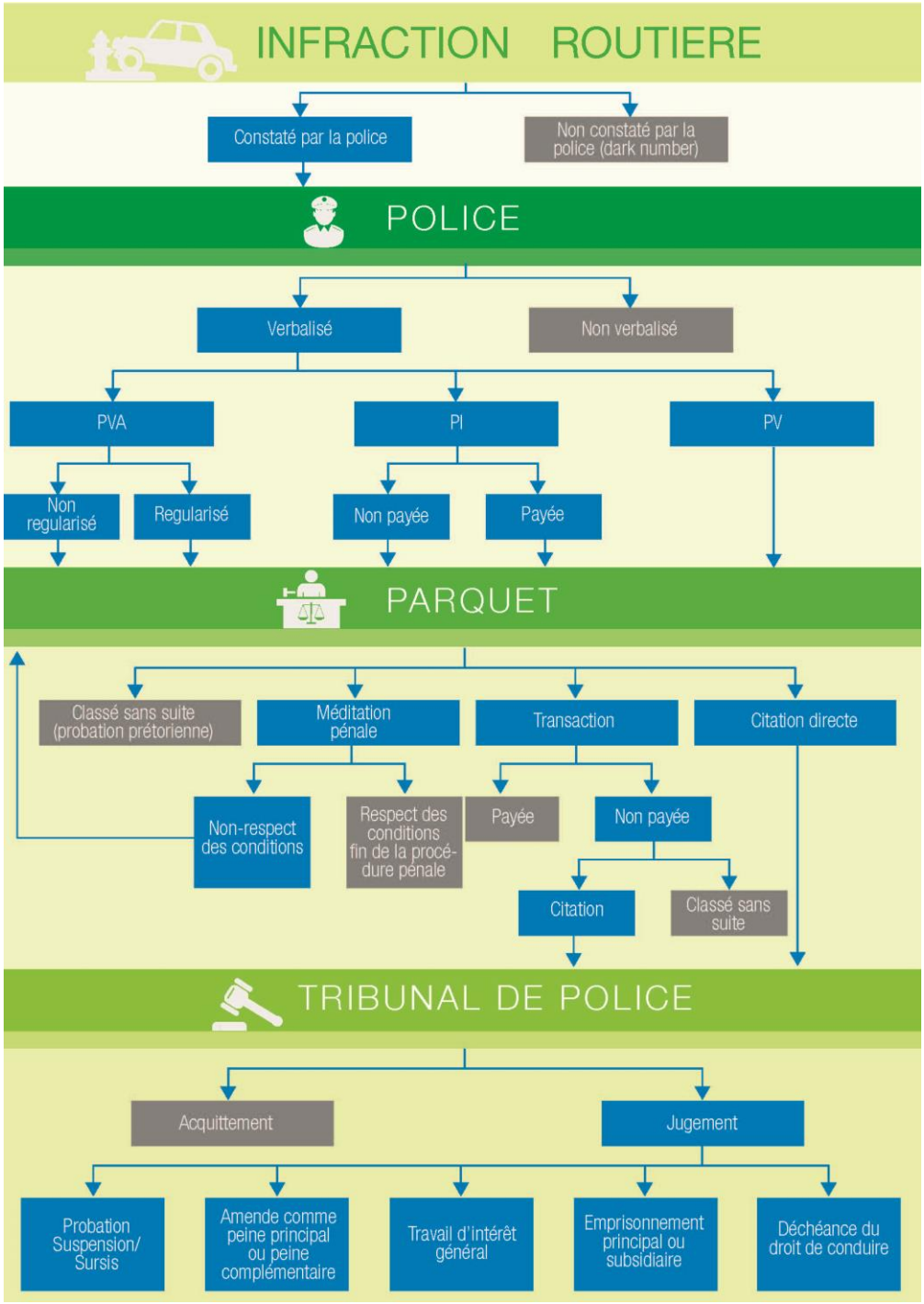
La chaîne de politique criminelle est représentée sous forme graphique dans la Figure 1 (page suivante). L'essentiel de ce processus est décrit de manière succincte ci-après (les termes repris dans cette figure sont expliqués dans la partie « terminologie »).

Toutes les infractions au code de la route ne sont pas détectées par la police. Ces infractions non-constatées sont appelées « dark number ». Une infraction constatée par la police peut être verbalisée de différentes manières, à savoir par un procès-verbal d'avertissement (PVA), une proposition de perception immédiate (PI) ou un procès-verbal ordinaire (P-V).

L'affaire est ensuite transmise au parquet qui décide soit de procéder à une citation directe, soit de procéder à un classement sans suite, soit encore de proposer une médiation pénale ou une extinction de l'action publique par le paiement d'une somme d'argent. La médiation pénale implique la proposition d'une mesure alternative telle le suivi d'une formation donnée par l'équipe Driver Improvement à l'IBSR. En cas de non-paiement de la somme d'argent, de non-respect des conditions liées à la médiation pénale ou de citation directe, l'affaire est portée devant le tribunal de police.

En tant que dernier maillon de la chaîne, le tribunal de police peut soit acquitter le prévenu, soit le condamner à une peine. Celle-ci peut consister en une amende, une peine de travail, une peine d'emprisonnement ou une déchéance du droit de conduire. Dans ce dernier cas, la réintégration dans le droit de conduire est parfois subordonnée à la réussite d'un examen théorique, pratique, psychologique ou médical. Le juge peut également décider de suspendre le jugement ou de reporter l'exécution de la peine. Dans le cadre de la probation, il peut imposer des conditions et, par exemple, proposer au prévenu de suivre une formation à l'IBSR.

Figure 1 : Schéma de la chaîne de politique criminelle



Source : IBSR, document interne

1. AVIS DES USAGERS SUR LA POLITIQUE CRIMINELLE

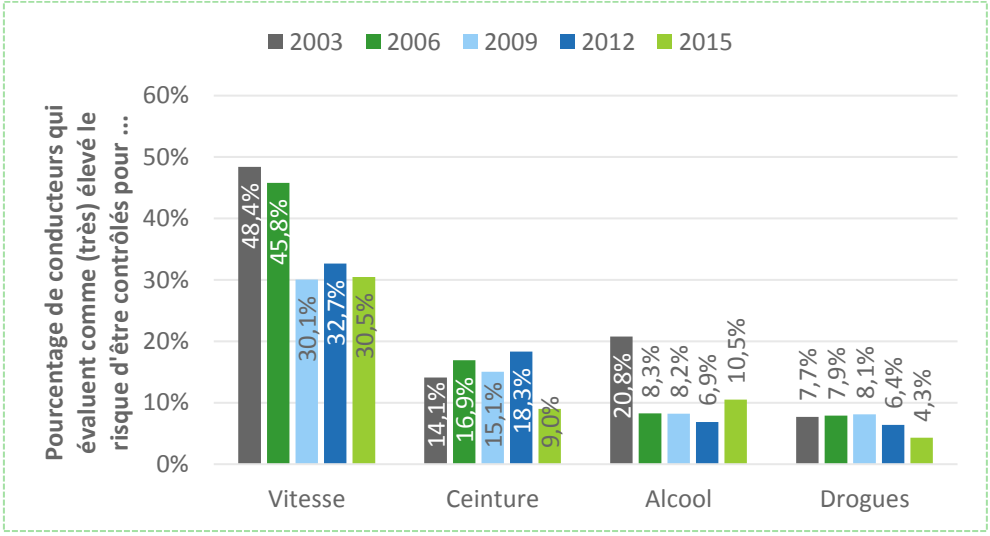
Le risque de se faire prendre est le risque d'être pris en flagrant délit d'infraction par la police tandis que le risque de sanction est le risque que ce constat d'infraction par la police soit suivi d'une sanction. Dans ce chapitre, nous faisons la distinction entre :

- le risque subjectif de se faire prendre : le risque perçu de se faire contrôler ;
- le risque objectif de se faire prendre : le risque effectif de se faire contrôler, c'est-à-dire l'expérience personnelle en matière de contrôles de police dans le cadre d'une infraction au code de la route.

Des données relatives aux amendes auto-déclarées et à l'adhésion sociale à différentes mesures de répression sont également commentées.

Figure 2 : Risque subjectif de se faire prendre pour une infraction en matière de vitesse, ceinture, alcool et drogues (2003-2015)

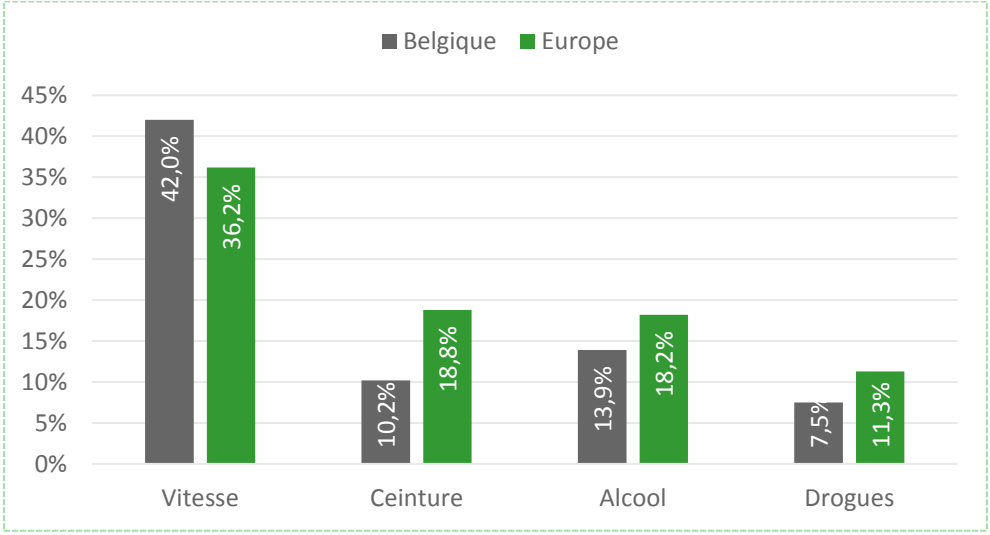
Dans le cadre des mesures d'attitudes menées tous les trois ans par l'IBSR auprès d'un échantillon représentatif d'automobilistes, il a été demandé aux personnes interrogées quelle était, selon elles, la probabilité, lors d'un trajet ordinaire en voiture, d'être contrôlé en matière de vitesse, ceinture, alcool ou drogues. La figure qui suit donne le pourcentage de conducteurs qui considèrent cette probabilité comme (très) élevée.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

Figure 3 : Risque subjectif de se faire prendre pour une infraction en marière d'alcool, de vitesse, de ceinture et de drogues (2015)

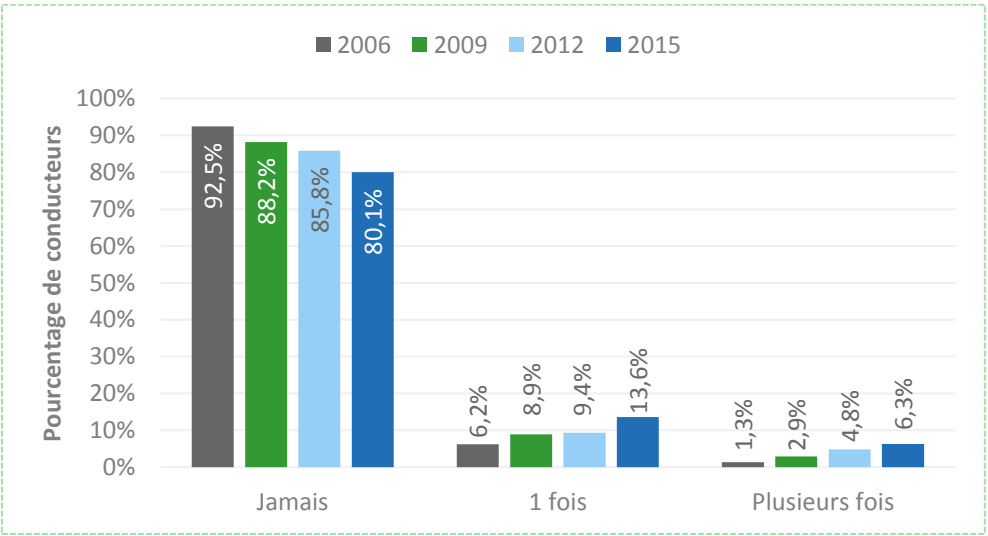
Dans le cadre du projet ESRA, il a été demandé à 17.000 usagers de la route quel était, selon eux, la probabilité d'être contrôlé en matière d'alcool, de vitesse, de ceinture et de drogue lors d'un trajet ordinaire en voiture. La figure qui suit donne le pourcentage de conducteurs qui considèrent cette probabilité comme (très) élevée. Les usagers belges sont comparés aux usagers européens. Les valeurs belges sont légèrement différentes de celles présentées dans la figure précédente car l'échantillon est différent.



Source: IBSR, Country fact sheet Belgium. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes), 2015

Figure 4 : Risque objectif d'être contrôlé en matière de conduite sous influence (2006-2015)

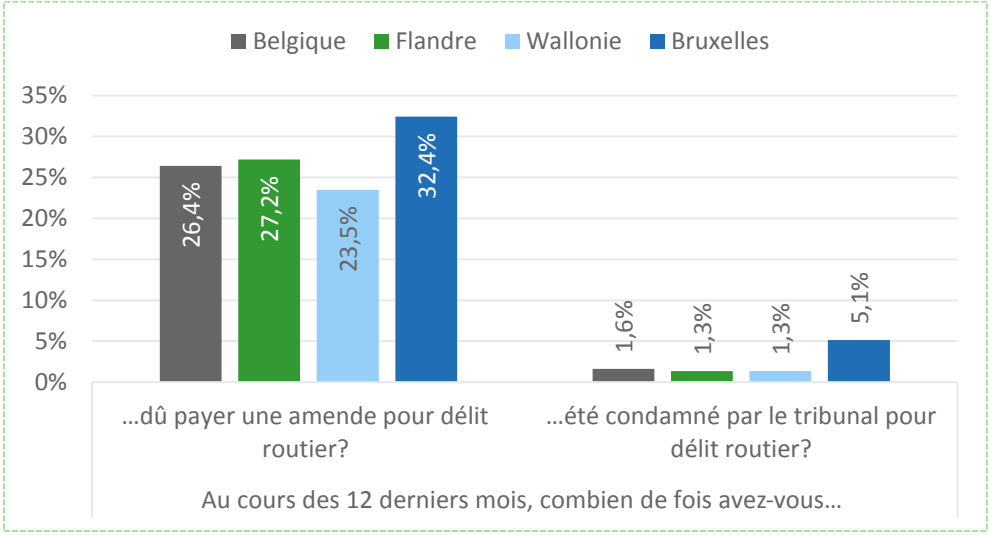
Cette figure indique quel pourcentage de répondants qui ont été arrêtés par la police pour un contrôle d'alcoolémie au cours des 12 derniers mois.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

Figure 5 : Amendes et condamnations auto-déclarées pour une infraction routière, selon la Région (2015)

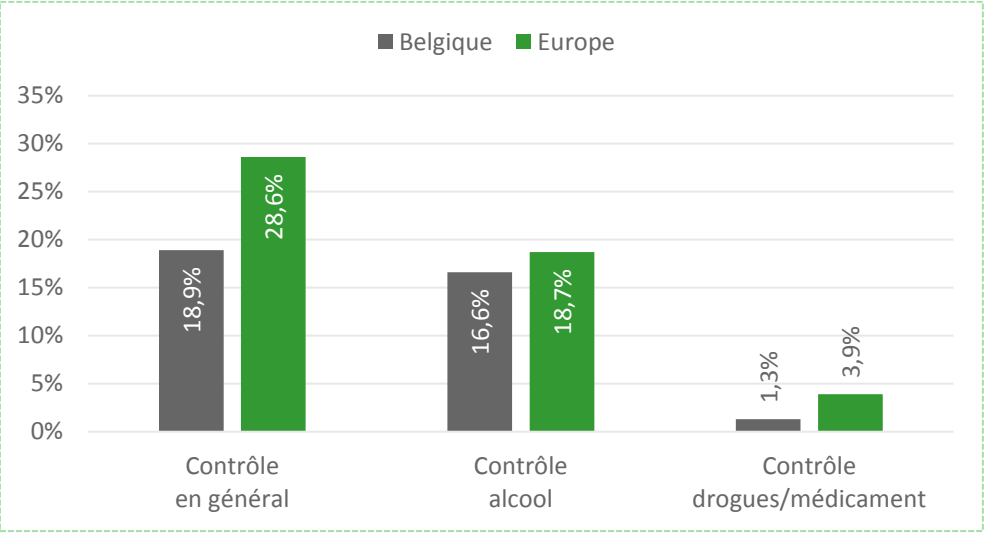
Cette figure fournit le pourcentage de répondants qui au cours des 12 derniers mois ont dû payer au moins une amende pour infraction routière ou ont été condamnés par un tribunal pour une infraction routière.



Source: IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

Figure 6 : Contrôles de police auto-déclarés pour infraction routière (2015)

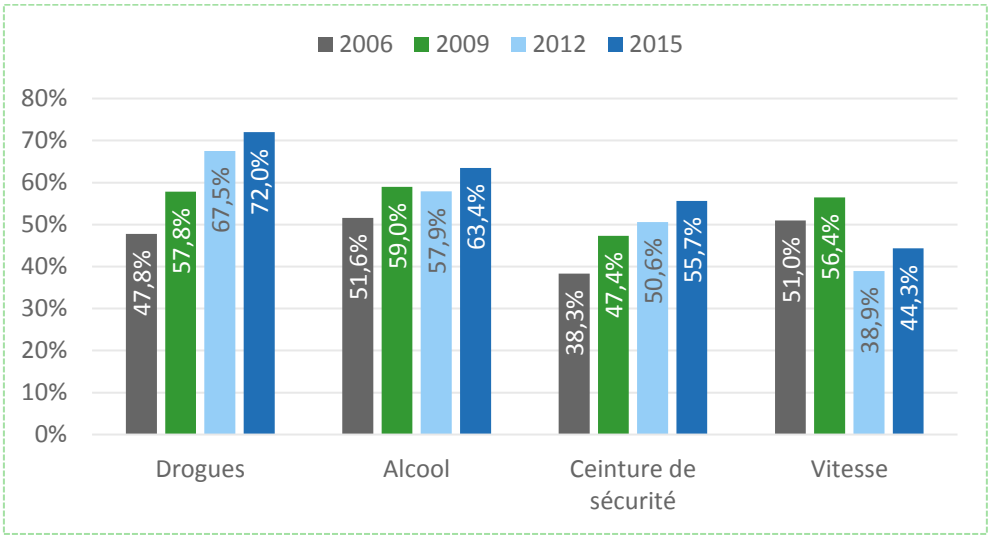
Cette figure fournit le pourcentage de répondants qui, au cours des 12 derniers mois, ont été arrêtés au moins une fois par la police pour un contrôle en général, un contrôle de conduite sous influence d'alccol ou un contrôle de conduite sous influence de drogues/médicaments. Les usagers belges sont comparés aux usagers européens.



Source: IBSR, Country fact sheet Belgium. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes), 2015

Figure 7 : Adhésion sociale à une intensification des contrôles en Belgique (2006-2015)

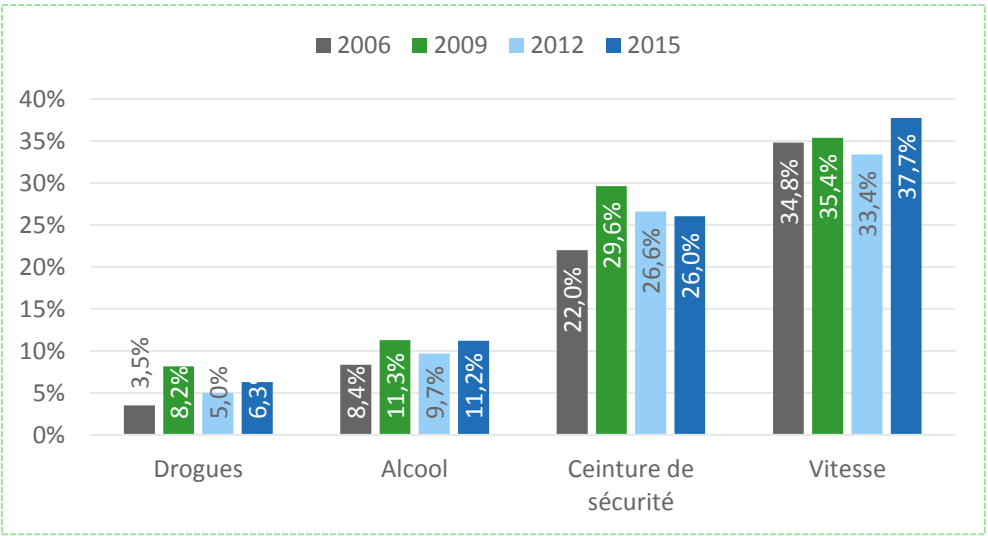
Lors de la mesure d'attitudes, il a été demandé aux répondants s'ils estimaient que le respect des règles en matière de conduite sous l'influence de drogues ou d'alcool, de port de la ceinture et de vitesse faisaient l'objet de trop peu de contrôles. La figure reprend le pourcentage de réponses affirmatives.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

Figure 8 : Avis concernant la sévérité des sanctions actuelles en Belgique (2006-2015)

Lors de la mesure d'attitudes, il a été demandé aux répondants s'ils sont d'avis que les sanctions en matière de conduite sous l'influence de drogues ou d'alcool, de port de la ceinture et de vitesse sont trop lourdes. La figure reprend le pourcentage de réponses affirmatives.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

2. CONSTATATION PAR LES SERVICES DE POLICE

Les services de police représentent le premier maillon de la chaîne de politique criminelle. Ils sont habilités à procéder au constat des infractions routières. Ces infractions sont consignées dans un procès-verbal qui prend ensuite le chemin du parquet ou font l'objet d'une proposition de perception immédiate. La police peut également rédiger un procès-verbal d'avertissement (PVA). Ce dernier concerne les infractions légères et intentionnelles et fixe les délais dans lesquels le contrevenant doit se mettre en règle. Nous ne disposons pas de chiffres sur les PVA.

La proposition de perception immédiate est envoyée au contrevenant qui doit s'acquitter d'une amende. Après paiement de l'amende, le dossier est en principe clôturé. Le parquet dispose encore d'un délai de 30 jours pour imposer une autre sanction au contrevenant. En cas de non-paiement de l'amende, le dossier est transmis au procureur du Roi au parquet de police.

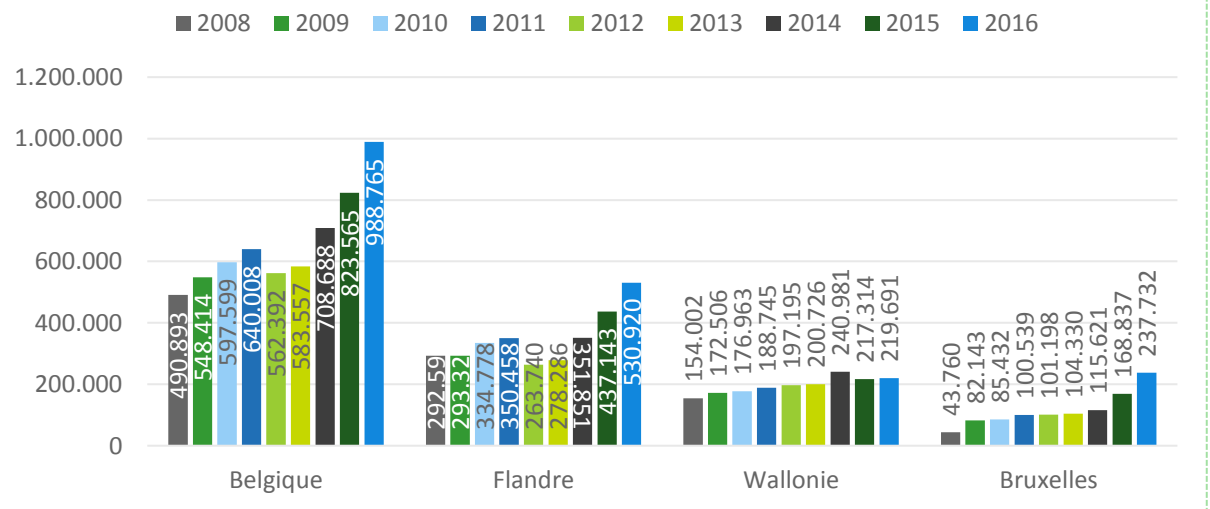
Les graphiques présentés concernent :

- l'évolution du nombre d'infractions routières constatées, c'est-à-dire le nombre total de procès-verbaux (PV) et de perceptions immédiates ;
- l'évolution du nombre de PV établis en Belgique et par Région ;
- l'évolution du nombre de propositions de perception immédiate en Belgique et par Région ;
- les recettes engendrées par les perceptions immédiates ;
- l'évolution du nombre d'infractions constatées en matière d'alcool, de drogues, d'utilisation du GSM, de la ceinture et des sièges-autos et de vitesse.

Les chiffres présentés ici sont le reflet de la politique de poursuites telle que menée actuellement par la police et ne sont qu'une indication de la tendance des infractions *constatées*. Ils ne concernent donc par l'ensemble des infractions réellement commises.

Figure 9 : Evolution du nombre de procès-verbaux en Belgique et par Région (2008-2016)

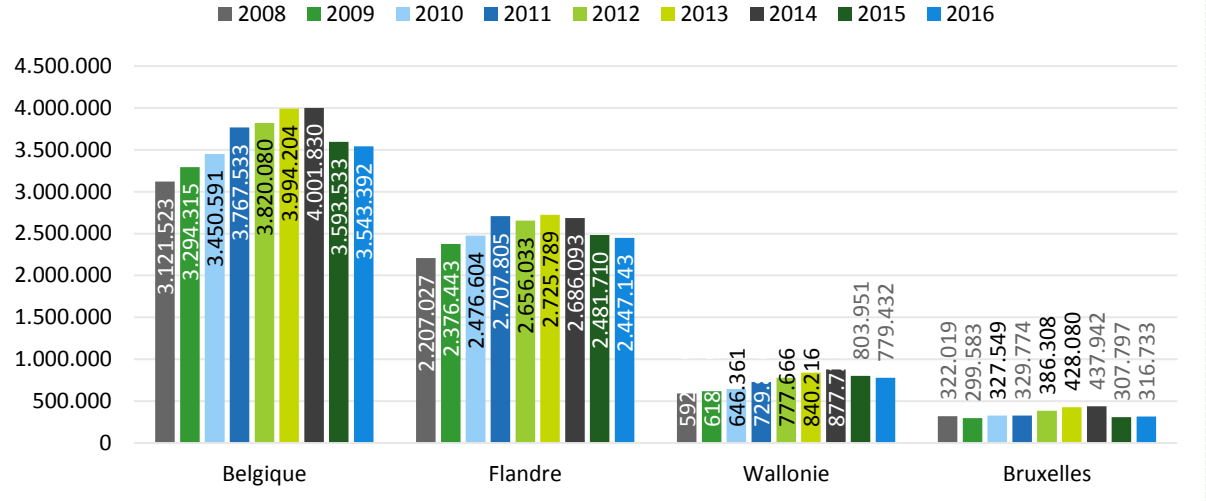
La figure ci-après reprend le nombre de procès-verbaux établis par la police. Les chiffres sont présentés tant au niveau national que régional. Ils ne concernent pas les procès-verbaux d'avertissement ou de perception immédiate mais uniquement les procès-verbaux « normaux ».



Source : Police fédérale – DGR/DRI/BIPOL

Figure 10 : Evolution du nombre de perceptions immédiates en Belgique et par Région (2008-2016)

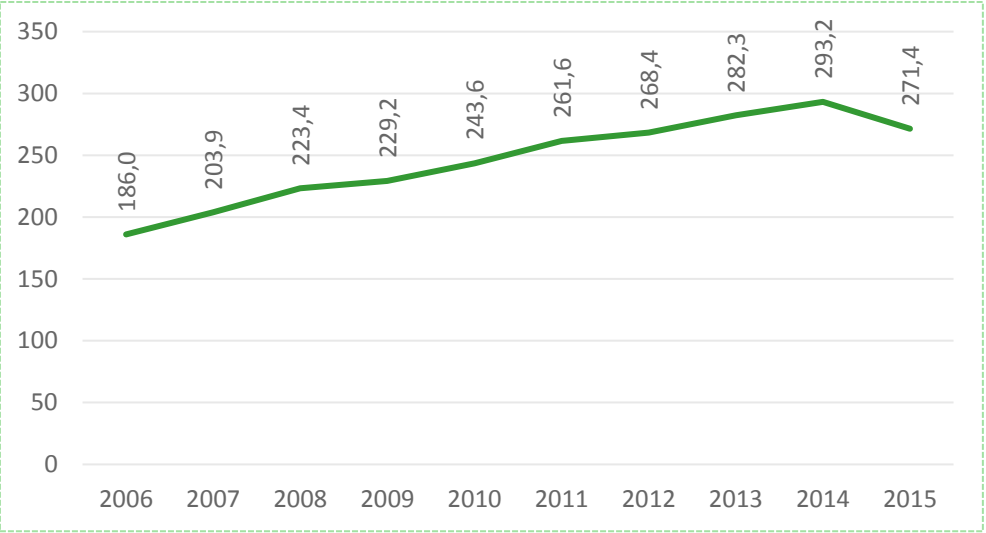
La figure ci-dessous donne des informations sur le nombre de propositions de perceptions immédiates envoyées par la police, tant au niveau national que réparti sur les différentes Régions.



Source : Police fédérale – DGR/DRI/BIPOL

Figure 11 : Recettes engendrées par les perceptions immédiates en millions d'euros (2006-2015)

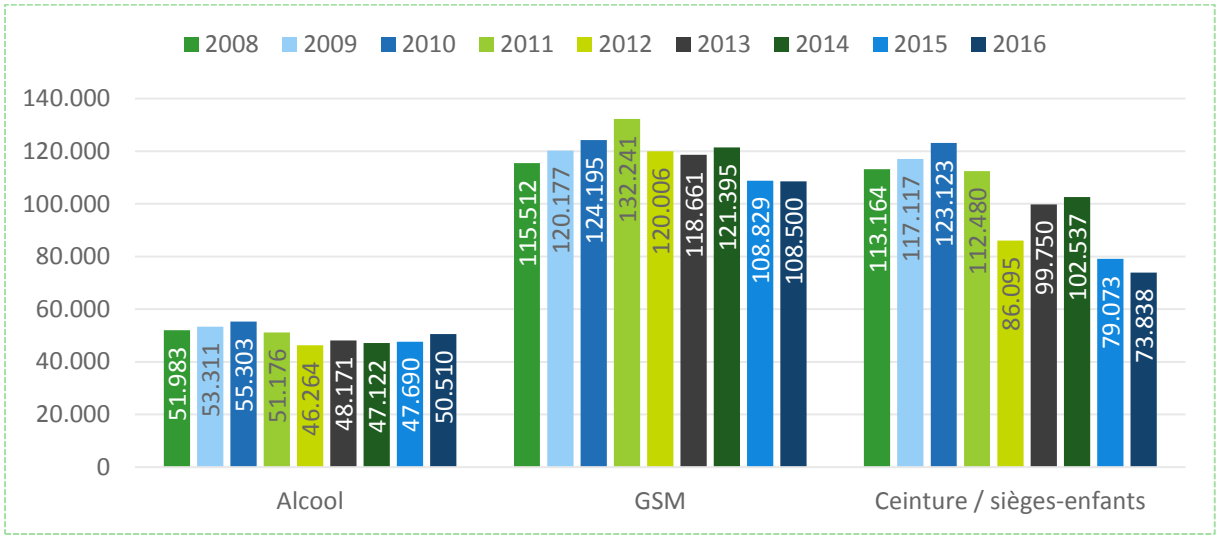
Le relevé des recettes annuelles engendrées par les perceptions immédiates est tenu à jour par le Service Public Fédéral Finances. Ces chiffres sont présentés dans la figure ci-après.

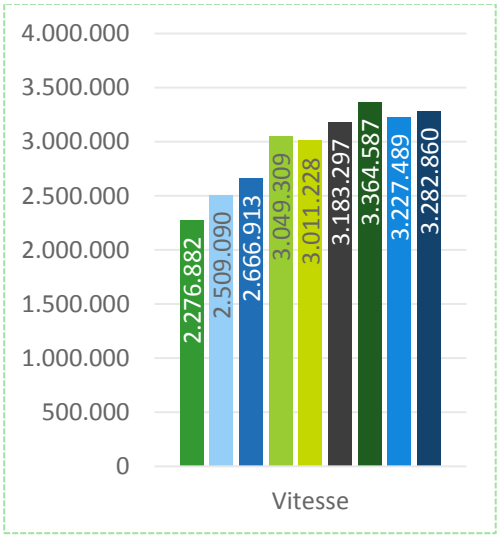


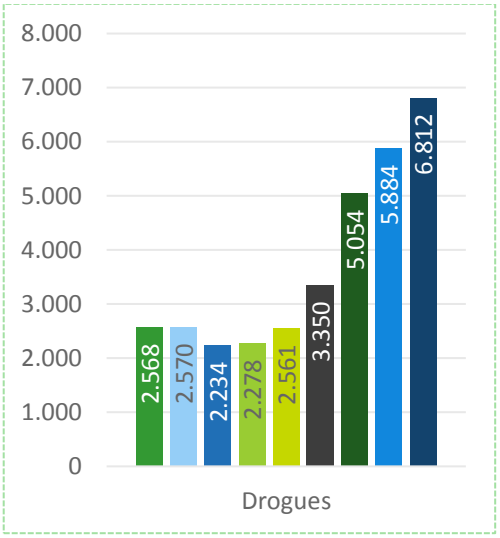
Source : SPF Finances

Figure 12 : Evolution du nombre d'infractions constatées en matière de conduite sous l'influence d'alcool ou de drogues, d'utilisation du GSM au volant, d'utilisation incorrecte de la ceinture/des sièges-autos et d'excès de vitesse (2008-2016)

Vous trouverez ci-après le nombre d'infractions constatées par la police en matière d'alcool, de GSM, de ceinture/siège-auto, de drogues et de vitesse. L'échelle des trois graphiques ci-dessous présente d'importants écarts.







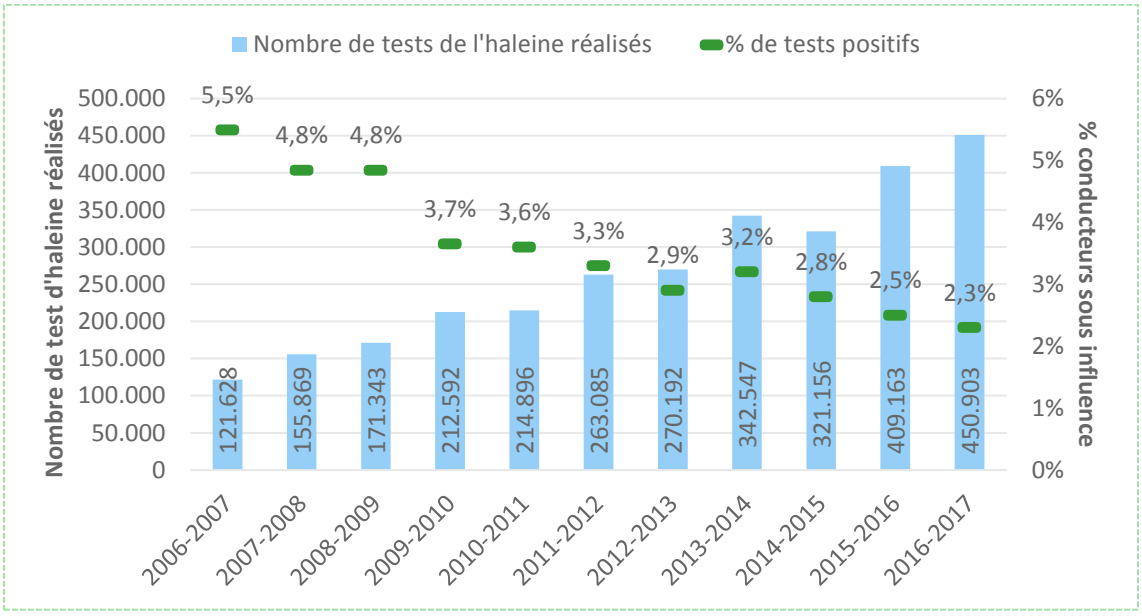
Source : Police fédérale – DGR/DRI/BIPOL

3. CONTROLES D'ALCOOLÉMIE

Il existe peu de chiffres concernant les contrôles d'alcoolémie mis en œuvre sur l'ensemble de la Belgique. Les seules statistiques dont nous disposons sont celles des contrôles BOB. Ce chapitre traite de l'évolution duu nombre de conducteurs de véhicules à moteur soumis à un test d'haleine et du nombre de conducteurs testés positifs. Ces contrôles ont été menés par les services de police dans le cadre des campagnes BOB de fin d'année.

Figure 13 : Evolution du nombre total de tests d'haleine réalisés pendant les campagnes BOB de fin d'année et pourcentage de conducteurs affichant un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l au niveau national (2006-2017)

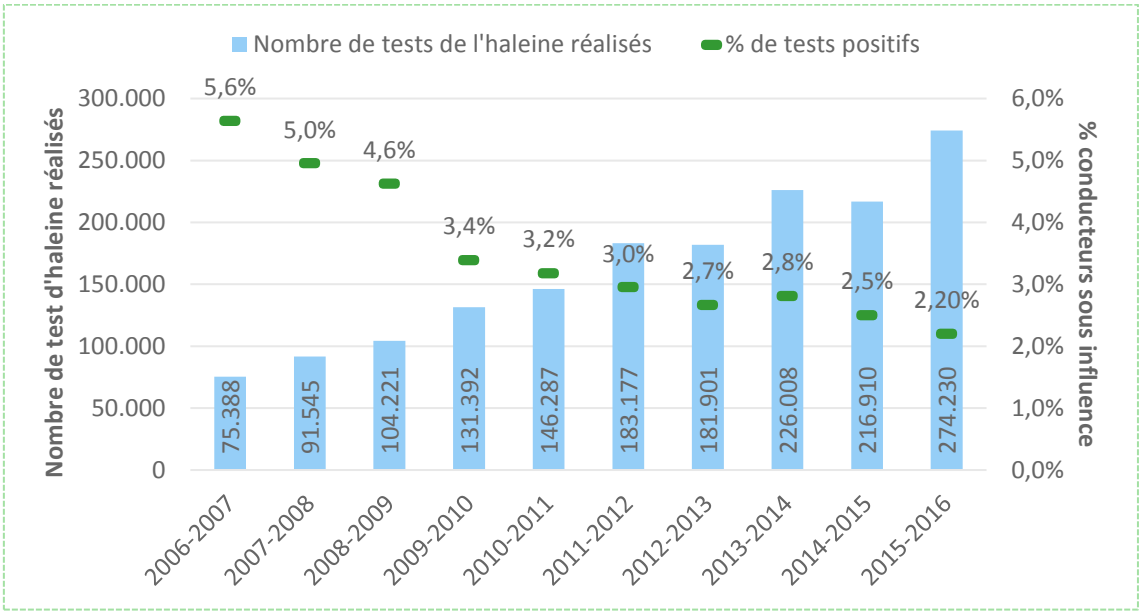
La figure qui suit donne le nombre de tests d'haleine effectués à l'échelon national dans le cadre des campagnes BOB de fin d'année ainsi que le pourcentage de conducteurs testés positifs.



Source : BNG – Police fédérale

Figure 14 : Evolution du nombre total de tests d'haleine réalisés et du nombre de conducteurs sous influence en Région flamande, pendant les campagnes BOB de fin d'année (2006-2016)

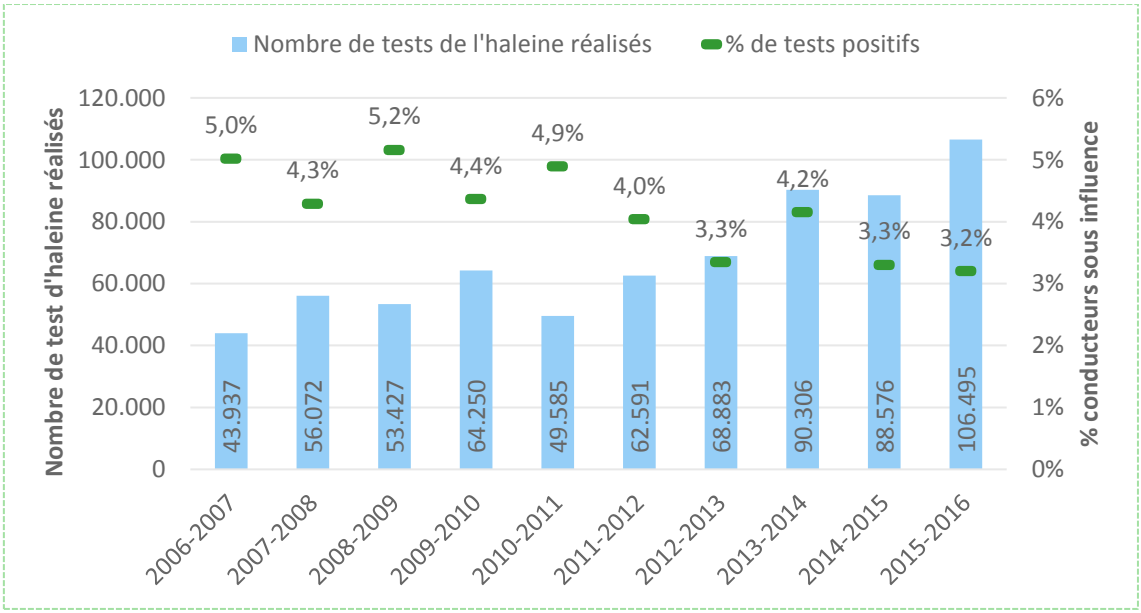
La figure ci-dessous indique le nombre de tests d'haleine réalisés en Région flamande dans le cadre des campagnes BOB de fin d'année, ainsi que le pourcentage de conducteurs testés positifs.



Source : BNG – Police fédérale

Figure 15 : Evolution du nombre total de tests d'haleine effectués et du nombre de conducteurs sous influence en Région wallonne pendant les campagnes BOB de fin d'année (2006-2016)

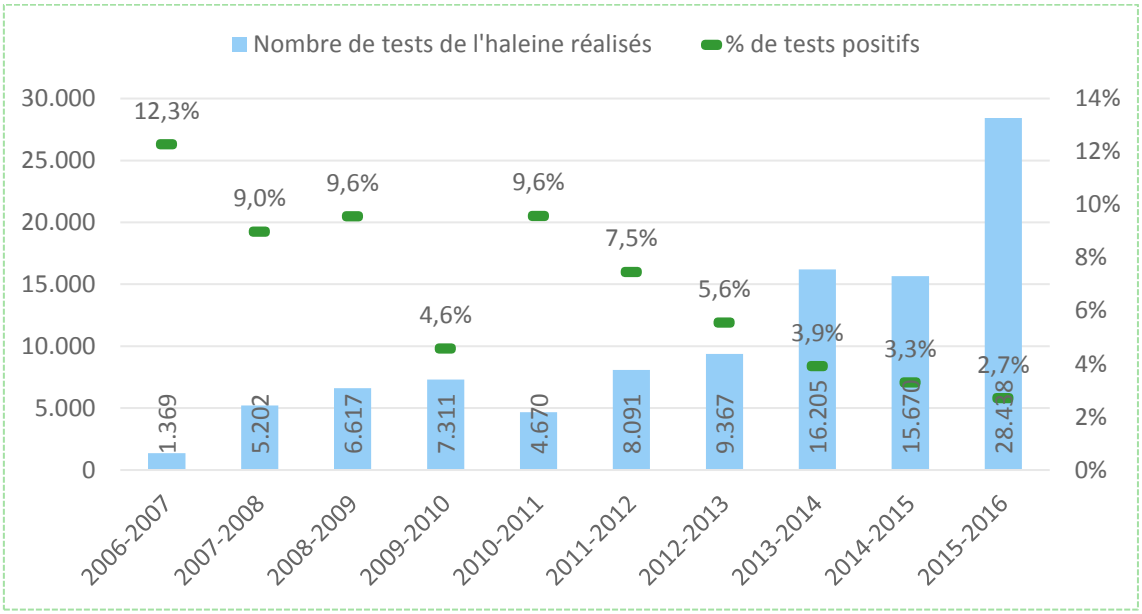
Cette figure indique le nombre de tests d'haleine effectués en Région wallonne dans le cadre des campagnes BOB de fin d'année, ainsi que le pourcentage de conducteurs testés positifs.



Source : BNG – Police fédérale

Figure 16 : Evolution du nombre total de tests d'haleine effectués et du nombre de conducteurs sous influence en Région de Bruxelles-Capitale pendant les campagnes BOB de fin d'année (2006-2016)

Cette figure indique le nombre de tests d'haleine effectués en Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre des campagnes BOB de fin d'année, ainsi que le pourcentage de conducteurs testés positifs.



Source : BNG – Police fédérale

4. POURSUITE PAR LES PARQUETS DE POLICE

Le parquet de police est chargé des poursuites liées aux infractions routières. Dans ce chapitre, nous faisons la distinction entre :

- L'afflux :
  - le nombre de nouvelles affaires, c'est-à-dire les procès-verbaux initiaux ou tout autre première notification au parquet enregistrés dans le programme informatique national Mammouth. Les P-V consécutifs ne sont donc pas pris en compte ;
  - le nombre de procès-verbaux simplifiés (PVS). Les PVS sont des PV reprenant les éléments matériels d'infractions mineures ou dont l'auteur n'est pas connu. Ces dossiers sont conservés exclusivement sur support électronique. La police envoie un listing mensuel des PVS au procureur du Roi, de sorte que ce dernier puisse exercer un contrôle et demander que l'un ou l'autre PVS lui soit envoyé.
- Le traitement : le procureur du Roi peut prendre diverses décisions dans un dossier :
  - extinction de l'action publique par le paiement d'une somme d'argent (EAPS) : il s'agit d'une transaction proposée au contrevenant par le parquet. En cas de paiement de l'amende, l'affaire est classée ;
  - citation : le parquet engage des poursuites et lance la procédure pénale ;
  - classement sans suite : le parquet décide de ne pas engager de poursuites. La raison du classement sans suite doit toujours être clairement mentionnée.
- Les mesures de sécurité :
  - retrait immédiat du permis de conduire ;
  - confiscation du véhicule.
- La médiation pénale : le parquet de police peut proposer au contrevenant une médiation pénale. Celle consiste en une proposition de mesure alternative tel le suivi d'une formation donnée par l'équipe Driver Improvement de l'IBSR. Le présent rapport reprend des informations concernant le nombre de contrevenants renvoyés dans ce cadre vers l'IBSR et concerannt le motif de ces renvois pour la période 2003-2015.

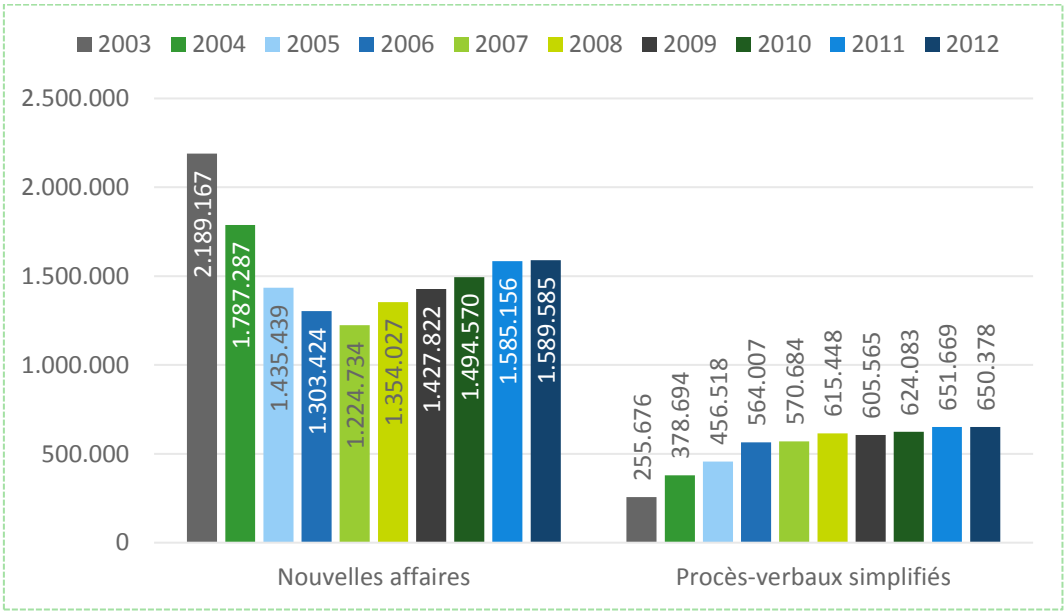
En raison d'une réorganisation, les statistiques des parquets de police sont sous la responsabilité des analystes statistiques du Collège des procureurs généraux depuis l'année 2013. Ils travaillent actuellement sur une refonte de l'organisation de la collecte de données. Pour cette raison, nous ne pouvons fournir de mise-à-jour de ces chiffres.

4.1. Afflux

Ce rapport commente l'évolution du nombre de nouvelles affaires traitées par les parquets de police au niveau national. Le nombre de PV simplifiés établis par les services de police est également abordé.

Figure 17 : Evolution du nombre de nouvelles affaires traitées par le parquet de police et du nombre de procès-verbaux simplifiés (2003-2012)

La figure ci-après illustre l'évolution du nombre de nouveaux dossiers ouverts par les parquets de police. Les procès-verbaux simplifiés (PVS) établis par les services de police sont transmis chaque mois au parquet de police par le biais d'un listing.



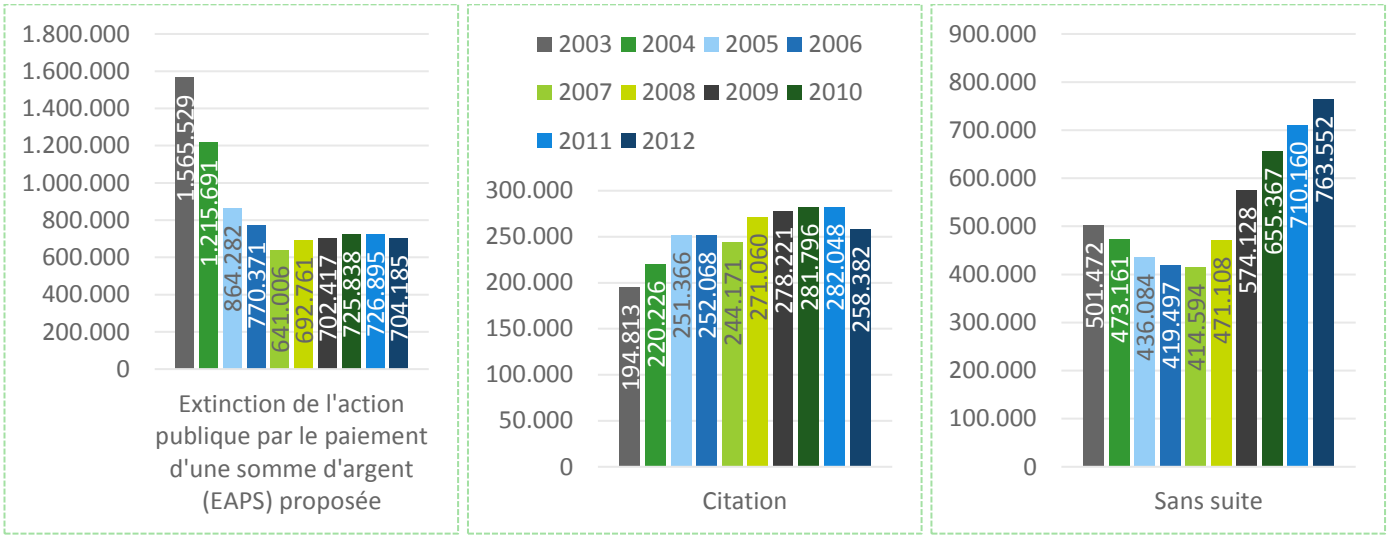
Source : SPF Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux

4.2. Traitement

Nous abordons ci-après l'évolution du nombre d'affaires pour lesquelles une EAPS a été proposée, l'évolution du nombre de citations et l'évolution du nombre de classements sans suite, et ce, à chaque fois à l'échelon national. Les motifs des classements sans suite sont eux aussi abordés et leur évolution analysée au niveau national.

Figure 18 : Evolution du nombre d'affaires ayant fait l'objet d'une proposition d'EAPS, d'une citation et du nombre d'affaires classées sans suite au niveau national (2003-2012)

Le parquet de police peut proposer au contrevenant une transaction que nous appelons extinction de l'action publique par le paiement d'une somme d'argent. Une autre possibilité de traitement par le parquet est la citation en justice. Le parquet peut également décider de classer un dossier sans suite. L'échelle des trois graphiques ci-dessous présente d'importants écarts.



Source : SPF Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux

Tableau 1 : Evolution des motifs de classement « sans suite » (2003-2012)

Tout classement sans suite doit être motivé par le procureur du Roi. L'occurrence de ces motifs est présentée dans le tableau ci-dessous. Ces motifs ont été classés selon leur ordre d'importance en 2012.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Autres priorités en matière de politique de poursuites	119.218	94.942	79.754	75.406	79.095	115.815	224.081	266.737	293.263	348.553
Capacité d'enquête insuffisante	53.236	69.795	41.529	49.255	50.265	64.411	77.376	108.360	106.777	127.022
Répercussion sociale limitée	38.984	22.158	28.418	52.340	26.477	20.654	16.969	27.296	51.750	54.180
Conséquences disproportionnées des poursuites pénales - trouble social	25.064	29.918	39.825	33.716	37.116	37.664	33.842	36.459	37.751	41.231
Auteur inconnu	76.308	57.611	54.543	46.431	48.550	44.405	46.257	42.934	38.533	37.548
Situation régularisée	59.356	57.631	56.041	52.938	55.635	53.814	41.565	40.029	41.341	36.431
Charges insuffisantes	37.497	37.205	30.393	28.657	28.066	30.900	30.202	30.355	25.896	23.705
Absence d'infraction	18.576	22.673	31.605	18.649	22.246	24.156	24.995	20.681	12.628	18.317
Faits occasionnels liés à des circonstances spécifiques	18.540	21.091	16.220	16.940	20.307	21.638	17.058	17.597	21.616	17.475
Prescription	12.047	12.642	15.874	8.672	9.275	11.339	14.834	13.766	27.471	15.353
Dépassement du délai raisonnable pour l'exercice des poursuites	8.553	14.276	9.629	6.330	5.086	13.798	11.583	17.200	15.829	13.008
Absence de motif	4.588	1.843	2.640	3.914	3.147	6.308	4.537	4.644	16.192	6.308
Transmission au fonctionnaire chargé d'infliger l'amende administrative	148	225	538	1.079	1.597	1.646	1.997	1.286	1.604	5.237
Indemnisation de la victime	8.817	8.193	7.814	6.176	6.020	7.413	6.925	5.789	4.117	3.701
Préjudice peu important	2.096	1.423	1.718	2.342	3.430	2.802	3.250	3.280	3.185	3.193
Décès de l'auteur	2.704	2.712	2.713	2.964	3.062	3.435	3.382	3.433	3.132	2.910
Cause d'excuse absolutoire	1.867	2.744	2.819	949	1.328	2.821	6.078	6.491	1.245	2.313
Signalement de l'auteur	5.148	5.314	4.436	4.523	5.191	3.101	1.405	1.280	1.480	1.475
Immunité	2.461	2.105	2.385	2.132	2.158	2.024	1.566	1.967	2.060	1.416
Probation prétorienne	462	1.618	1.988	1.975	1.716	1.635	1.812	1.414	1.699	1.379
Attitude de la victime	984	1.082	1.043	1.109	1.754	1.802	1.810	1.563	1.483	1.221
Absence d'antécédents	1.702	2.074	1.848	1.493	1.149	1.044	1.060	992	1.316	556
Jeunesse de l'auteur	759	663	573	530	516	548	797	597	486	405
Incompétence des organes de poursuite et des juridictions nationales	617	2.004	1.034	399	431	475	288	270	325	337
Infraction à caractère relationnel	1.026	679	389	441	398	533	424	361	322	200
Autorité de la chose jugée	430	315	126	178	197	298	290	355	241	190
Désistement de plainte	181	135	121	94	78	79	115	161	119	152
Absence de plainte	91	80	75	63	75	67	55	47	33	34
Amnistie	12	22	7	2	18	16	9	4	4	6

Source : SPF Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux

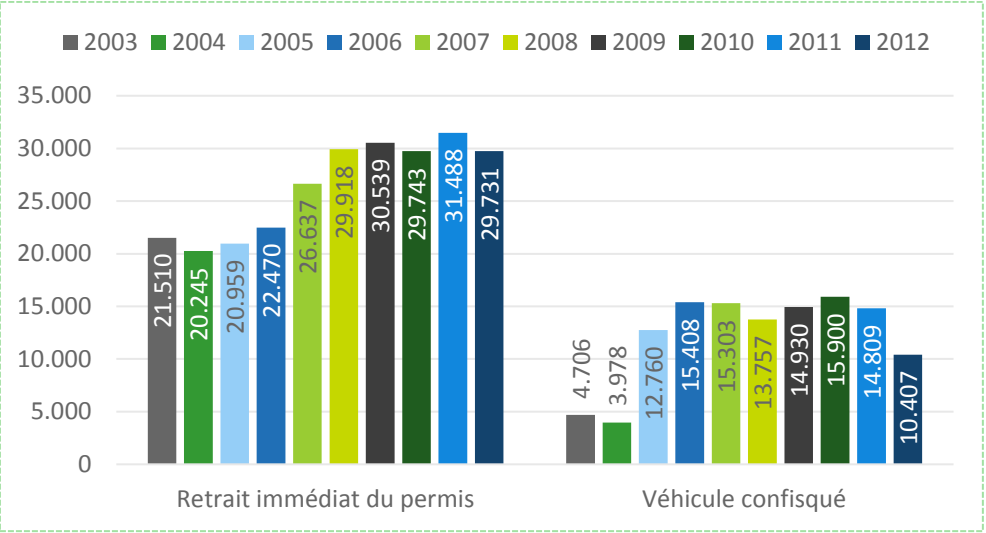
4.3. Mesures de sécurité

En cas d'infraction, le procureur du Roi peut décider de procéder au retrait immédiat du permis de conduire. Il peut également être procédé à la confiscation du véhicule.

L'évolution des deux paramètres au niveau national et au niveau de la juridiction est reprise ci-dessous.

Figure 19 : Evolution du nombre de retraits immédiats du permis de conduire et du nombre de confiscations du véhicule au niveau national (2003-2012)

La figure ci-dessous illustre l'évolution du nombre de retraits immédiats du permis de conduire en Belgique. Le procureur du Roi peut également décider de procéder à la confiscation du véhicule. La figure qui suit montre à quelle fréquence ces mesures de sécurité ont été ordonnées.



Source : SPF Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux

4.4. Médiation pénale

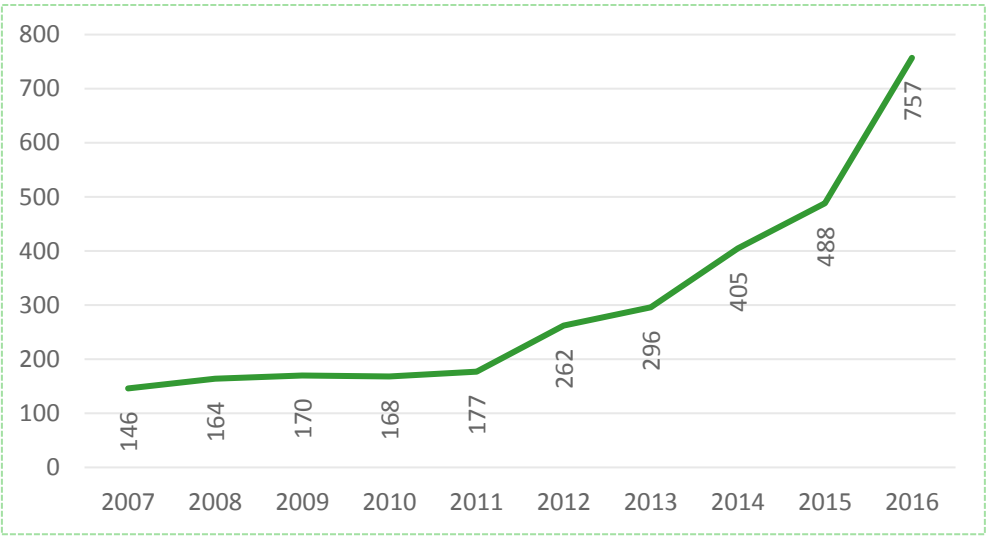
Vous trouverez ci-après l'évolution du nombre de renvois dans le cadre de la médiation pénale au niveau national. L'évolution des motifs de renvois est représentée sous forme graphique.

Les chiffres portent uniquement sur les formations organisées à l'IBSR par Driver Improvement. Il s'agit d'un projet national reconnu par le Service Public Fédéral Justice et mis en place en 1994 dans le cadre des mesures alternatives. Un projet éducatif peut être imposé à un contrevenant routier tant par le parquet que par le tribunal. Nous abordons uniquement ici le nombre de renvois ordonnés par les parquets. Les renvois des tribunaux sont traités au chapitre 6.3.

Il s'agit de renvois tant par le tribunal de police que par le tribunal du travail, le tribunal correctionnel, etc. La médiation pénale a été rarement appliquée pour des délits de roulage.

Figure 20 : Evolution du nombre de renvois vers l'IBSR dans le cadre de la médiation pénale au niveau national (2003-2016)

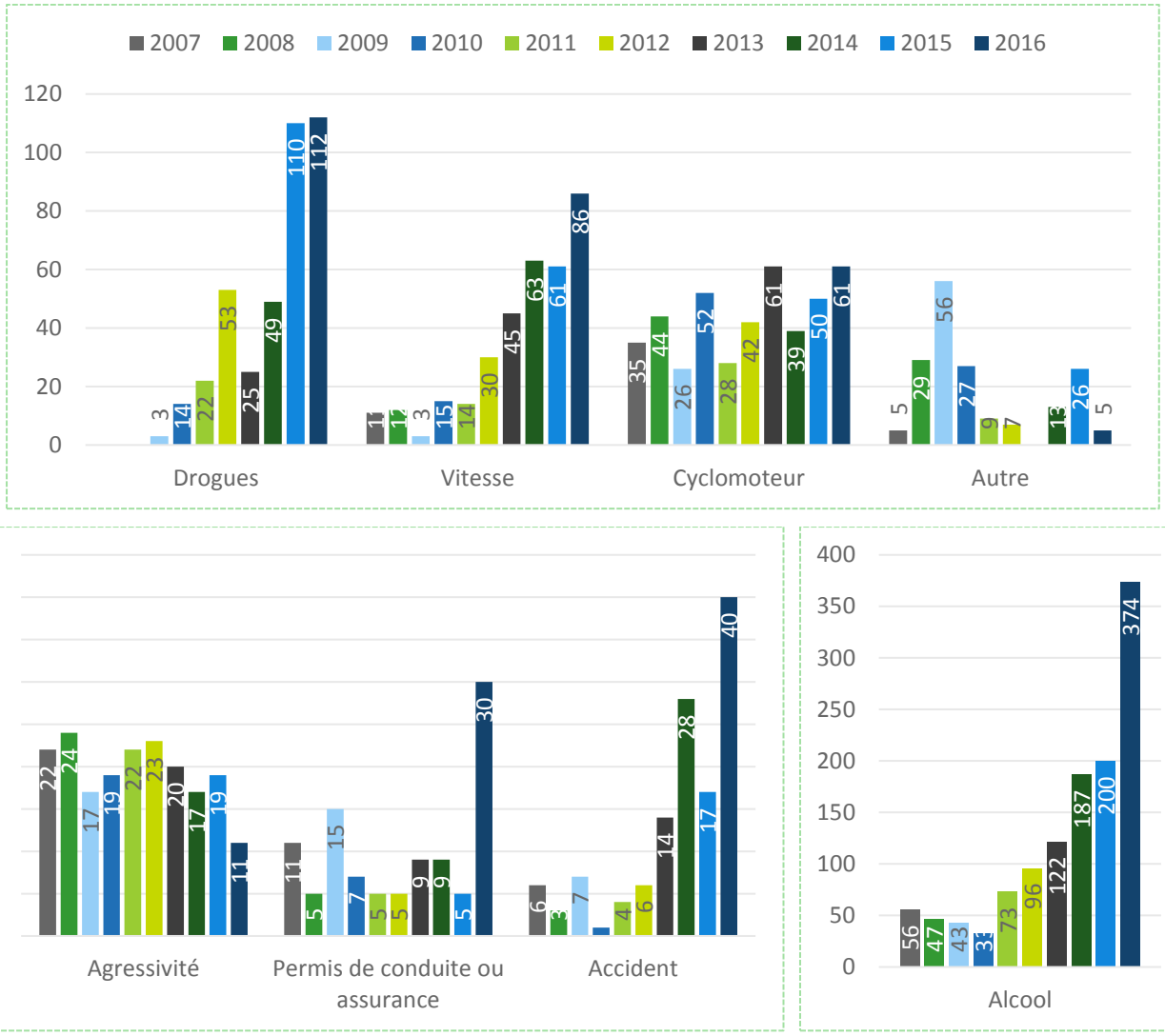
Le procureur du Roi peut proposer à un contrevenant routier une médiation pénale. La figure ci-dessous reprend le nombre de renvois vers l'équipe Driver Improvement de l'IBSR.



Source : IBSR, Driver Improvement

Figure 21 : Evolution du nombre de dossiers en matière de médiation pénale par motif de renvoi (2007-2016)

Cette figure reprend le motif du renvoi au service Driver Improvement de l'IBSR (dans le cadre de la médiation pénale). L'échelle des trois graphiques ci-dessous présente d'importants écarts.



Source : IBSR, Driver Improvement

5. SANCTION PAR LES TRIBUNAUX DE POLICE

Le tribunal de police est le dernier maillon de la chaîne de la politique criminelle. Il décide de la culpabilité de la personne citée et de la lourdeur de la peine.

Dans ce chapitre, nous faisons une distinction entre :

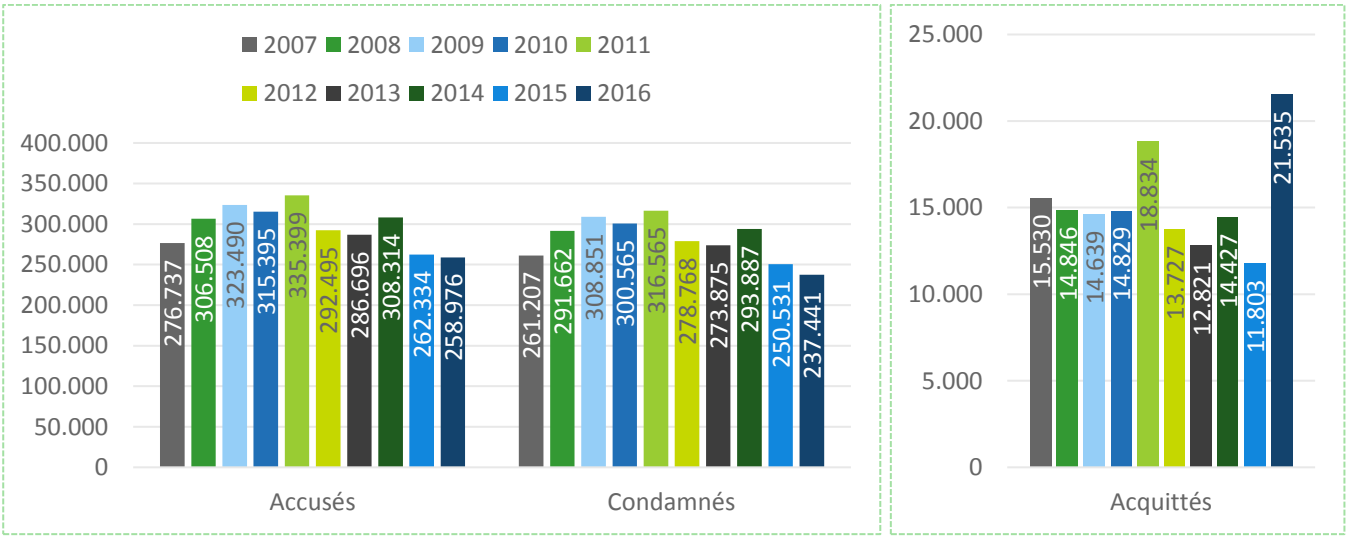
- L'afflux : le nombre d'accusés, le nombre de condamnés et le nombre d'acquittés. L'évolution du nombre de condamnations pour des infractions routières spécifiques est également traitée dans ce chapitre ;
- Les peines prononcées : la peine d'emprisonnement (avec ou sans sursis), la peine de travail (avec ou sans sursis), le jugement avec suspension, l'amende (avec ou sans sursis) et la déchéance du droit de conduire ;
- Les dossiers de probation : dans le cadre de la probation, le juge de police peut aussi proposer que le condamné suive une formation à l'IBSR. L'équipe Driver Improvement se charge de ces formations.

5.1. Afflux

Nous présentons ci-dessous l'évolution du nombre d'accusés, de condamnés et d'acquittés au niveau national.

Figure 22 : Évolution du nombre d'accusés, de condamnés et d'acquittés au niveau national (2007-2016)

La figure ci-après présente l'évolution du nombre d'accusés, le nombre d'accusés condamnés et le nombre d'accusés acquittés par le juge de police au niveau national. L'échelle des deux graphiques ci-dessous présente de gros écarts.



Source : SPF Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux

Tableau 2 : Evolution du nombre d'accusés pour certaines infractions (2008-2016)

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du nombre d'accusations pour certaines infractions spécifiques. Les infrarions sont classées par ordre décroissant de prévalence en 2016.

Les infractions du deuxième degré sont, par exemple, ne pas être en mesure d'effectuer toutes les manœuvres incombant au conducteur, ne pas céder la priorité, ne pas céder le passage aux véhicules sur rails…

Les infractions du troisième degré sont, par exemple, ne pas obtempérer immédiatement aux injonctions d'un agent qualifié, ne pas transporter des enfants de moins de 18 ans et de moins de 135 cm dans un dispositif de retenue pour enfants adapté…

Les infractions du quatrième degré sont, par exemple, inciter ou provoquer un conducteur à circuler à une vitesse excessive, faire demi-tour sur une autoroute ou une route pour automobiles…

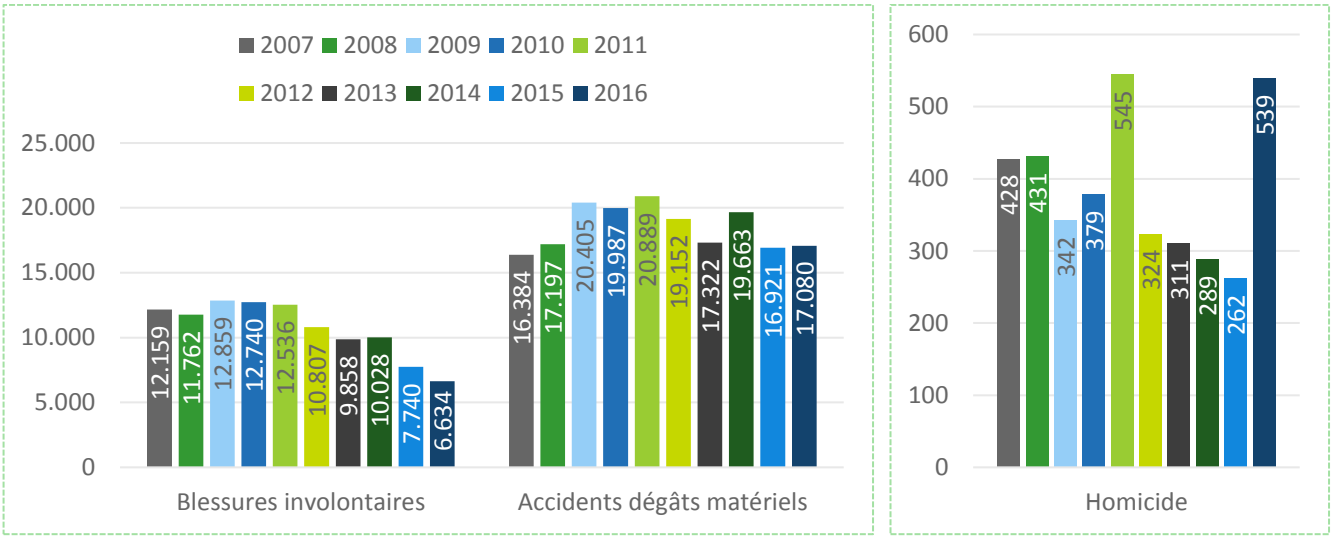
Enfin, les infractions du premier degré sont toutes les infractions qui ne peuvent pas être classées dans une autre catégorie.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Infractions du premier degré	92 687	96 108	96 809	105 688	93 216	94 574	90 902	70 072	59 278
Intoxication alcoolique	22 230	25 907	24 954	31 071	26 801	27 425	25 976	27 076	27 618
Conduire sans assurance	26 920	29 131	26 636	28 316	26 937	26 491	26 742	25 002	23 976
Infractions aux exigences techniques	24 033	26 382	25 305	22 127	20 477	20 019	21 743	18 972	20 601
Infractions du troisième degré	26 574	24 958	25 959	26 668	23 063	23 350	25 252	21 981	19 758
Infractions du quatrième degré	22 446	24 495	22 991	25 607	18 344	15 159	15 132	13 503	13 783
Conduire sans permis de conduire, certificat ou attestation de formation	7 504	8 077	8 469	9 145	9 465	9 995	15 014	13 787	13 717
Infractions du deuxième degré	22 295	19 890	16 319	16 109	12 034	12 162	11 178	8 292	6 373
Conduire en étant déchu du droit de conduire	1 206	1 481	1 638	1 875	1 731	1 744	1 813	1 847	1 833
Inscriptions véhicules à moteur	3 537	3 784	4 180	3 470	2 942	1 954	2 169	1 937	1 809
Conduire sans avoir réussi les examens	171	275	404	540	751	876	963	1 192	1 331
Infractions graves avant la Loi Landuyt	1 061	1 120	1 107	1 086	915	844	860	919	1 233
Ivresse	1 117	1 124	1 181	1 501	1 518	1 314	983	1 026	921
Delit de fuite	4 735	6 020	5 819	5 782	5 147	5 172	5 223	4 936	921
Refus de prélèvement sanguin/test d'haleine	231	251	260	252	202	174	176	174	144

Source : SPF Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux

Figure 23 : Evolution du nombre d'accusés pour responsabilité dans un accident de la route (2007-2016)

La figure ci-dessous présente l'évolution du nombre d'accusés pour homicide (dans le contexte d'un accident de la circulation), coups et blessures involontaires (dans le contexte d'un accident de la circulation) et accidents avec dégâts matériels. L'échelle des deux graphiques ci-dessous présente de gros écarts.



Source : SPF Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux

5.2. Peines prononcées

Le juge de police peut imposer différentes peines :

- Peine d'emprisonnement : depuis la loi du 7 février 2003, la peine d'emprisonnement est remplacée dans la plupart des cas par la déchéance du droit de conduire. La peine d'emprisonnement reste d'application pour le délit de fuite, l'empêchement de constatations d'infractions, la conduite sans assurance, la conduite en dépit d'un retrait immédiat du permis de conduire ou durant une période de déchéance du droit de conduire, les infractions avec lésions corporelles et les cas graves de récidive.

  Le juge peut imposer une peine d'emprisonnement avec sursis, ce qui signifie que l'exécution de la peine est reportée pour une durée déterminée. Ce sursis peut durer de 1 à 5 ans.

- La peine de travail a été instaurée comme peine autonome avec la loi du 17 avril 2002. Une peine de travail consiste en un travail non rémunéré et dure entre 20 et 300 heures. La peine de travail peut également être imposée avec sursis.

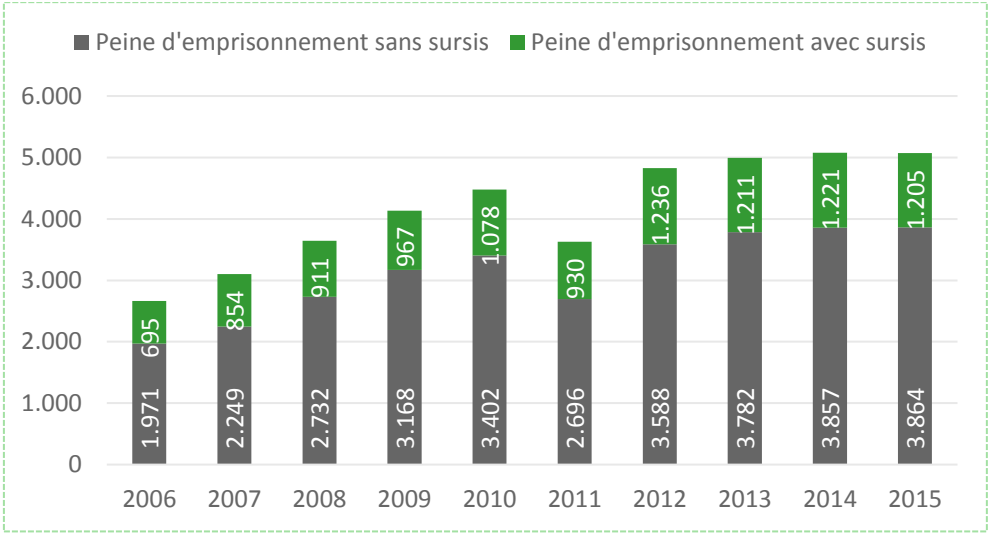
- Le jugement avec suspension implique que le juge se prononce sur la question de la culpabilité mais n'impose pas de peine. Lors de la période de probation qui suit, certains conditions sont imposées au condamné. S'il respecte ces conditions et ne commet pas de nouveaux faits durant la période de probation, aucune peine ne sera prononcée.

- L'amende est la peine « classique » après une infraction routière. Le juge de police peut définir librement le montant, en tenant compte ou non des circonstances atténuantes, tout en respectant les marges des montants minimum et maximum prévus dans la loi. L'amende peut aussi être imposée avec sursis.

- Dans un certain nombre de cas, le juge de police peut imposer une déchéance du droit de conduire. Le recouvrement du droit de conduire peut dépendre de la réussite d'un examen théorique, pratique, médical et/ou psychologique.

Figure 24 : Evolution du nombre de peines d'emprisonnement prononcées sans sursis et avec sursis (2006-2015)

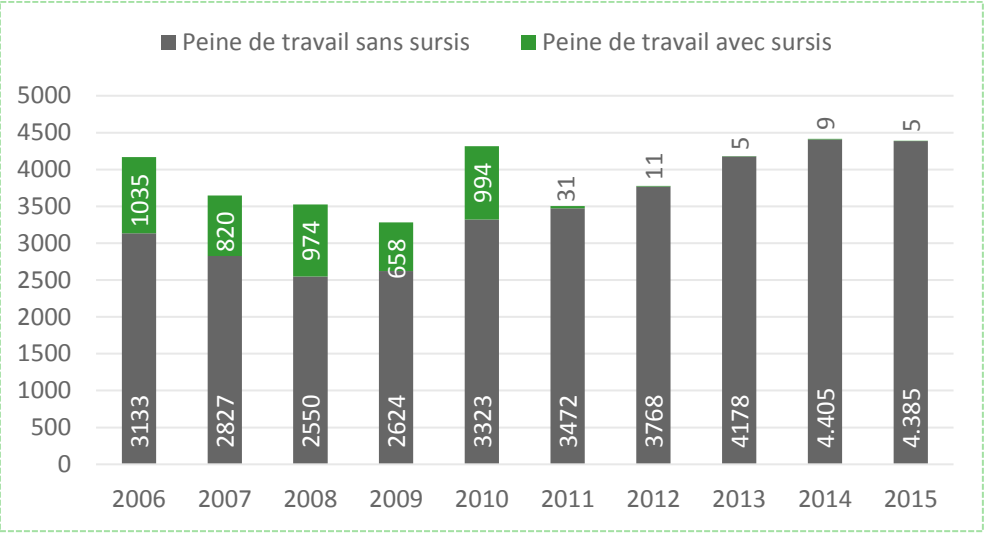
La figure ci-dessous présente l'évolution du nombre de peines d'emprisonnement prononcées. Nous faisons une distinction entre la peine d'emprisonnement sans sursis et la peine d'emprisonnement avec sursis. Cette dernière signifie que l'exécution de la peine est reportée.



Source : SPF Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux

Figure 25 : Evolution du nombre de peines de travail prononcées avec ou sans sursis (2006-2015)

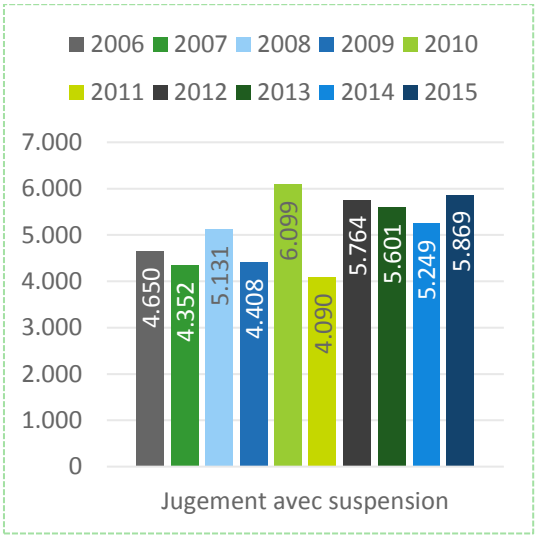
Nous présentons ici l'évolution du nombre de peines de travail prononcées. Dans ce graphique aussi, nous faisons une distinction entre la peine de travail sans sursis et la peine de travail avec sursis.



Source : SPF Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux

Figure 26 : Evolution du nombre de jugements avec suspension (2006-2015)

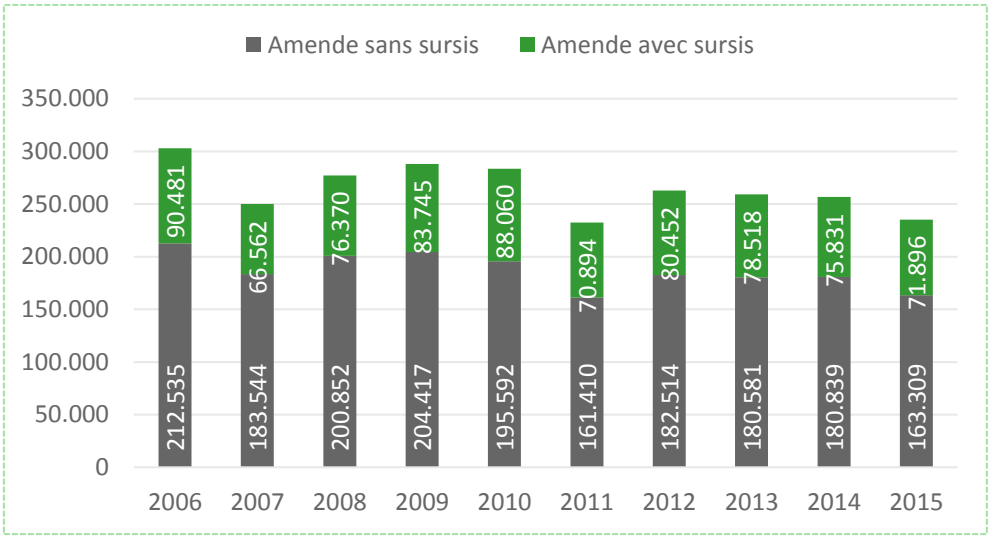
Il arrive parfois que le juge de police se prononce sur la question de la culpabilité mais n'impose pas de peine. C'est ce que nous appelons le jugement avec suspension. L'évolution en est présentée dans cette figure.



Source : SPF Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux

Figure 27 : Evolution du nombre d'amendes sans sursis et avec sursis (2006-2015)

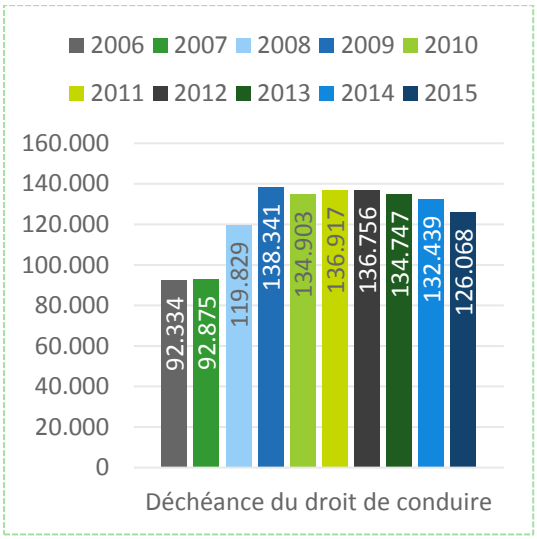
Cette figure présente l'évolution du nombre d'amendes. Le juge de police peut également imposer cette peine avec ou sans sursis.



Source : SPF Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux

Figure 28 : Evolution du nombre de déchéances du droit de conduire (2006-2015)

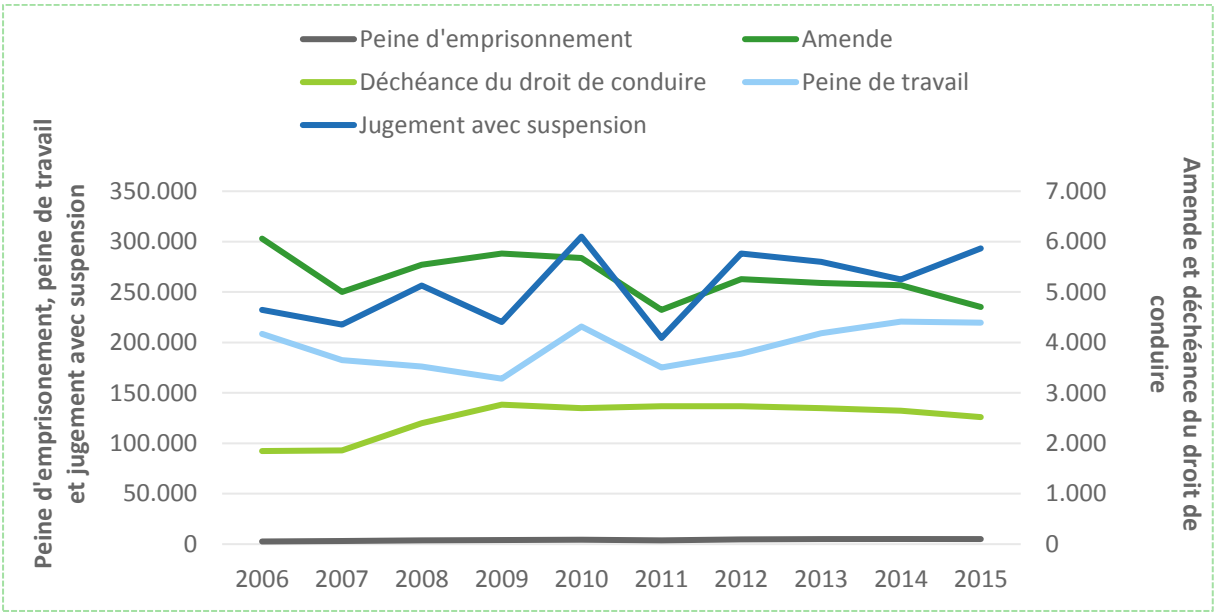
La déchéance du droit de conduire est une peine qui peut aussi être imposée aux contrevenants routiers. L'évolution de la fréquence cette peine est présentée dans cette figure.



Source : SPF Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux

Figure 29 : Evolution du nombre de peines prononcées (2006-2015)

Nous présentons ci-dessous l'évolution des nombres de peines d'emprisonnement, d'amendes, de peines de travail, de déchéances du droit de conduire et de jugemenst avec suspension. L'axe de gauche présente l'échelle pour la peine d'emprisonnement, la peine de travail et le jugement avec suspension. L'axe de droite présente l'échelle pour l'amende et la déchéance du droit de conduire.



Source : SPF Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux

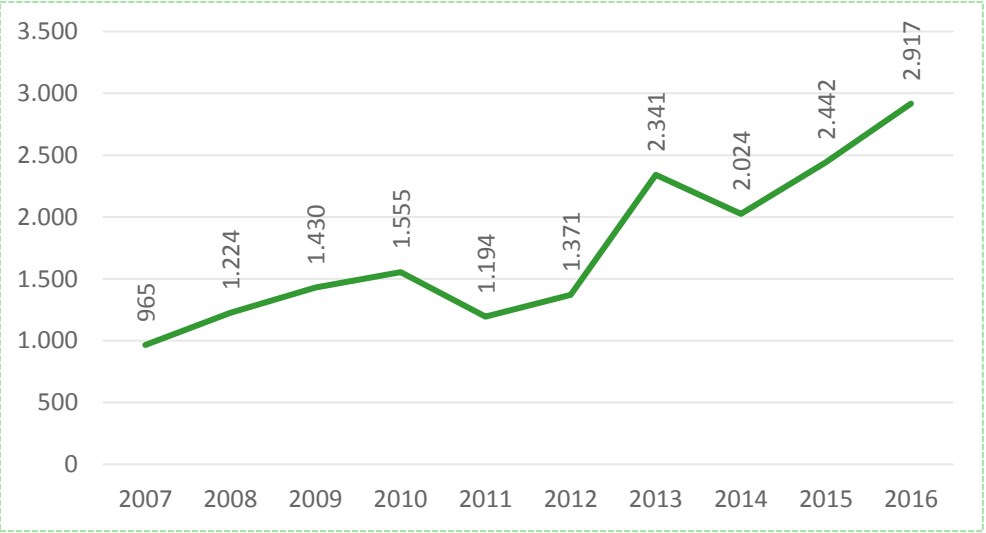
5.4. Dossiers de probation

Nous présentons ici l'évolution du nombre de dossiers de probation, au total et par motif de renvoi.

Les chiffres ont uniquement trait aux formations organisées par le Driver Improvement à l'IBSR. Comme dit précédemment, un contrevenant routier peut se voir imposer un projet didactique par le parquet et le tribunal. Nous n'abordons ici que le nombre de renvois ordonnés par un tribunal.

Figure 30 : Evolution du nombre de dossiers de probation reçus par l'IBSR (2007-2016)

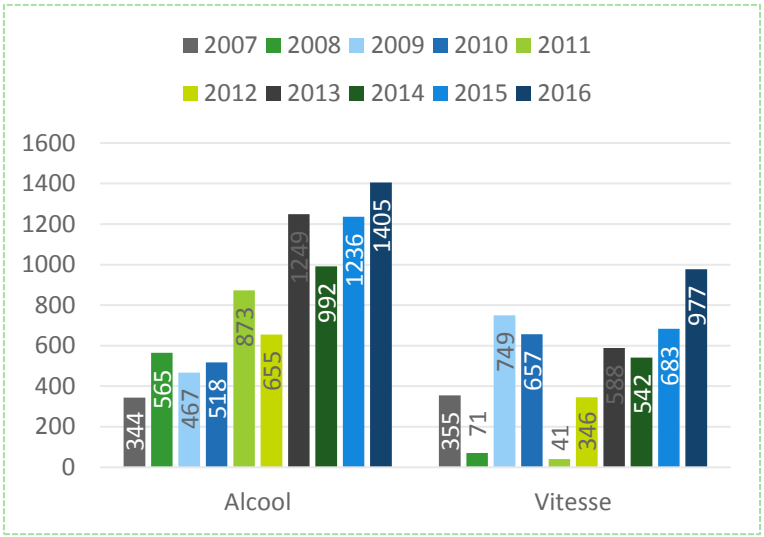
Dans le cadre de la probation, le juge de police peut entre autres proposer que le condamné suive une formation à l'IBSR. Vous trouverez ci-après l'évolution du nombre de dossiers de probation reçus par l'IBSR.

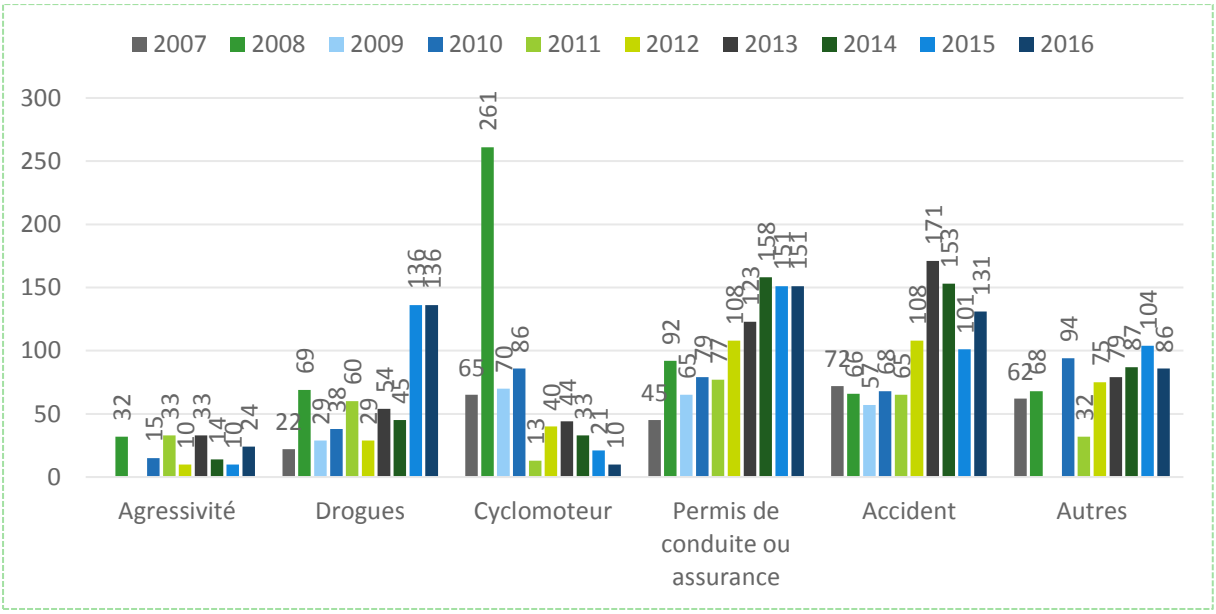


Source : IBSR, Driving Improvement

Figure 31 : Evolution du nombre de dossiers de probation reçus par l'IBSR suivant le motif de renvoi (2007-2016)

Cette figure présente le motif de renvoi vers le service Driver Improvement de l'IBSR (dans le cadre de la probation). L'échelle des deux graphiques ci-dessous présente de gros écarts.





Source : IBSR, Driving Improvement

TERMINOLOGIE

Accusés
Somme des inculpés condamnés ou acquittés en tenant compte de la peine la plus lourde.

Acquittés
Inculpés qui ont été acquittés par le juge de police. Cela signifie que le juge ne les déclare pas coupables d'un délit pour lequel ils ont été appelés à comparaître devant le tribunal.

Amende
L'amende est la peine « classique » après une infraction routière. Le juge de police peut en définir librement le montant, en tenant compte ou non des circonstances atténuantes, tout en respectant les marges des montants minimums et maximums prévus dans la loi.

Amendes auto-déclarées
Le comportement auto-rapporté est issu des enquêtes au cours desquelles un échantillon représentatif de la population des conducteurs est interrogé sur la fréquence d'un comportement déterminé. Il s'agit dans ce cas du nombre d'amendes que les répondants ont dû, d'après leurs dires, payer dans un délai fixé.

Citation
Convocation officielle à comparaître en justice, dans le cas présent devant le tribunal de police.

Condamnés
Inculpés qui ont été condamnés par le juge de police.

Confiscation d'un véhicule
Le procureur du Roi peut ordonner la confiscation d'un véhicule si le conducteur n'a aucun document d'assurance valide à bord de son véhicule et s'il y a une forte présomption de défaut d'assurance.

Dark Number
Terme utilisé pour désigner la criminalité non-enregistrée. La criminalité enregistrée ne représente qu'une partie de l'ensemble de la criminalité étant donné que tous les délits ne sont pas constatés par la police.

Déchéance du droit de conduire
Les conducteurs qui doivent comparaître devant le juge de police peuvent, dans certains cas, être condamnés à une déchéance du droit de conduire. Les infractions qui entrent en ligne de compte sont, entre autres : conduite sous influence d'alcool, conduite sous influence de drogues, dépassement de la vitesse maximale autorisée, récidive endéans les 3 ans, conduite d'un véhicule sans permis (valide), ne pas répondre aux exigences physiques, délit de fuite, ne pas respecter les injonctions d'une personne qualifiée, conduire en cas de déchéance, etc.

Le juge peut ou doit faire dépendre le recouvrement du droit de conduire de la réussite d'un ou de plusieurs « examens ». Il peut s'agir d'un examen théorique, pratique, psychologique et/ou médical.

Exigences techniques
Exigences techniques auxquelles doivent répondre les véhicules, leurs remorques, leurs éléments et leurs accessoires de sécurité. Exemples : feux défectueux, clignotant défectueux, absence de rétroviseur du côté du conducteur (ou rétroviseur défectueux)…

Extinction de l'action publique par le paiement d'une somme d'argent (EAPS)
Transaction proposée par le parquet. Si l'amende proposée est payée, l'affaire est classée.

Infractions du deuxième degré
Les infractions du deuxième degré sont celles qui mettent indirectement en danger la sécurité des personnes. La liste complète est reprise à l'article 2 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière. Exemples : ne pas être en mesure d'effectuer toutes les manœuvres incombant au conducteur, ne pas céder le passage aux véhicules sur rails, ne pas céder la priorité à un conducteur qui vient de droite, ne pas céder la priorité aux autres usagers lors d'une manœuvre, etc.

Infractions du premier degré
Les infractions du premier degré sont toutes les infractions n'appartenant pas aux autres catégories (sauf les infractions en matière de vitesse, de conduite sous influence et de permis de conduire).

Infractions du quatrième degré
Les infractions du quatrième degré mettent directement en danger la sécurité des personnes et mènent, presque irrémédiablement, à des dommages physiques en cas d'accident. La liste complète est reprise à l'article 4 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière.

Exemples : inciter ou provoquer un conducteur à circuler à une vitesse excessive, faire demi-tour sur une autoroute ou une route pour automobiles, stationner ou garer un véhicule sur un passage à niveaux, etc.

Infractions du troisième degré
Les infractions du troisième degré sont celles qui mettent directement en danger la sécurité des personnes. La liste complète est reprise à l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière.

Exemples : ne pas obtempérer immédiatement aux injonctions d'un agent qualifié, dépasser par la gauche quand le conducteur ne peut apercevoir les usagers venant en sens inverse à une distance suffisante pour effectuer le dépassement sans risque d'accident, ne pas transporter les enfants de moins de 18 ans et de moins de 135 cm dans un dispositif de retenue pour enfants adapté, etc.

Infractions graves avant la loi Landuyt
Avant 2003, il était uniquement question d'infractions ordinaires et des trois catégories d'infractions graves (Loi Durant). Avec la Loi Landuyt, la législation a été rendue plus logique en ne parlant plus d'infractions ordinaires ou graves mais en les classant selon leur gravité. On a introduit les quatre degrés de gravité (1°, 2°, 3° et 4°). Un certain nombre d'infractions relèvent toujours de la réglementation de la Loi Durant.

Exemples : dépasser par la gauche un conducteur indiquant vouloir tourner à gauche, mettre un piéton en danger, franchir une bande blanche continue entre des bandes de circulation, brûler un feu rouge ou un feu orange-jaune fixe, etc.

Infractions routières
Le code pénal belge fait la distinction entre trois types de délits : les contraventions, les délits et les crimes. Les contraventions sont les crimes les moins graves. Une infraction routière est le non-respect des règles de circulation.

Jugement avec suspension
Le juge de police reconnaît un inculpé coupable mais reporte le prononcé de la peine. Certaines conditions sont imposées à l'inculpé. Si le condamné respecte ces conditions pendant la période de probation et ne commet pas de nouveaux faits, aucune peine ne sera prononcée contre lui.

Médiation pénale
Lors d'une médiation pénale, le procureur du Roi essaie de régler le conflit sans l'intervention du tribunal de police. Si l'auteur respecte les mesures établies, il ne sera pas poursuivi. Dans ce cadre, l'une des possibilités s'offrant à lui est le suivi d'une formation organisée par l'équipe Driver Improvement de l'IBSR.[1]

Mesure d'attitudes
L'IBSR organise tous les trois ans une mesure d'attitudes au cours de laquelle le comportement auto-rapporté des usagers de la route et leurs avis à l'égard de différents aspects de sécurité routière sont analysés.

[1] http://www.maisonsdejustice.be/

Nouvelles affaires traitées par le parquet de police
Procès-verbaux initiaux ou tout autre première notification au parquet de police enregistrés dans le programme informatique national Mammouth. Les procès-verbaux consécutifs ne sont donc pas pris en compte.

Parquet de police
Le parquet de police se charge de la détection et de la poursuite des infractions. Il s'agit des délits passibles d'une peine d'emprisonnement d'1 à 7 jours et/ou d'une amende d'1 à 25 euros. En outre, un certain nombre de questions spécifiques sont de la compétence du parquet de police, comme la loi de la circulation routière, le code de la route et les lois connexes. La majeure partie des dossiers traités par le parquet de police sont des dossiers de circulation routière. Il s'agit de dossiers d'accidents et d'infractions routières.

Jusqu'à la réforme de 2013, il y avait 27 arrondissements judiciaires et donc 27 parquets de police en Belgique. Un accord a été atteint le 17 avril 2012 pour réformer les arrondissements judiciaires. Ce nouveau règlement est entré en vigueur le 1er avril 2014. Le nombre d'arrondissements a été rabaissé à 12.

Peine d'emprisonnement
Le juge de police peut imposer une peine d'emprisonnement à un condamné. Depuis la loi du 7 février 2003, la peine d'emprisonnement est toutefois remplacée dans la plupart des cas par la déchéance du droit de conduire. La peine d'emprisonnement reste d'application pour le délit de fuite, l'empêchement de constatations d'infractions, la conduite sans assurance, la conduite en dépit d'un retrait immédiat du permis de conduire ou durant une période de déchéance du droit de conduire, les infractions avec lésions corporelles et les cas graves de récidive.

Peine de travail
Peine automne dans les affaires correctionnelles et de police. Une peine de travail consiste en un travail non rémunéré dans une institution non commerciale et dure de 20 à 300 heures.

Politique criminelle en matière de circulation routière
Ensemble des mesures et moyens utilisés pour forcer le respect des règles de circulation ou éviter qu'elles ne soient enfreintes. Ces mesures concernent la surveillance du trafic (police), les poursuites (parquet) et les sanctions (tribunal).

Probation
Le juge peut contraindre un condamné à respecter certaines conditions durant un délai déterminé. Cela peut uniquement se faire dans le cadre d'une suspension du jugement ou d'un sursis de mise en application d'une peine. Le délai de probation est d'1 an minimum et de 5 ans maximum.

Procès-verbal
Un procès-verbal est un document rédigé par la police. Il reprend toutes les constations, indices et déclarations effectuées dans le cadre d'un délit.

Procès-verbal d'avertissement
Il est établi pour une infraction mineure et intentionnelle et fixe un délai dans lequel le contrevenant doit se mette en règle.

Procès-verbal simplifié
Procès-verbal reprenant les éléments matériels d'infractions mineures ou dont l'auteur n'est pas connu. Ces dossiers sont conservés exclusivement sur support électronique. La police envoie un listing mensuel des procès-verbaux au procureur du Roi.

Procureur du Roi
Le procureur du Roi est un magistrat du ministère public. Il est à la tête du parquet et est assisté par divers substituts. Quand une affaire est portée devant le juge de police, il exige l'application de la loi pénale et veille à ce que les peines prononcées soient exécutées.

Proposition de perception immédiate
La proposition de perception immédiate est établie après qu'une infraction routière a été constatée par la police. Cette proposition reprend le montant de la perception immédiate ou l'amende que le contrevenant doit payer. Une fois que l'amende est payée, le dossier est bouclé.

Retrait immédiat du permis de conduire
Dans un certain nombre de cas établis par la loi, le procureur du Roi (parquet de police) peut décider de procéder au retrait immédiat du permis de conduire d'un contrevenant routier. Il s'agit d'une mesure de sécurité visant à écarter de la circulation les conducteurs à risque.

Risque de sanction
Risque de se voir infliger une sanction après avoir commis une infraction.

Risque de se faire prendre
Risque d'être attrapé pour avoir commis une infraction.

Risque objectif de se faire prendre

Risque effectif d'être contrôlé par la police lors d'un trajet en voiture.

Risque subjectif de sanction
C'est le risque perçu par les usagers de se faire sanctionner après constatation d'une infraction au code de la route.

Risque subjectif de se faire contrôler
Risque perçu par les usagers d'être contrôlés par la police durant un trajet en voiture.

Sans suite
Il arrive parfois que le parquet décide de classer un dossier sans suite. Le suspect éventuel n'est ainsi plus poursuivi. Pour prendre cette décision, une motivation spécifique doit être invoquée. Quelques exemples : l'auteur est inconnu, l'auteur est décédé, il y a d'autres priorités dans la politique de poursuites, le délit a des retombées limitées sur la société, etc.

Services de police
En Belgique, nous faisons une distinction entre la police fédérale et la police locale. Ensemble, elles forment la police intégrée. Les services de police ont pour but de « contribuer à la sécurité et à la qualité de vie de la population ». Les services de police sont chargés du développement des activités policières visant à assurer un trafic sûr et fluide sur toutes les routes. La cellule politique criminelle en matière de circulation routière se charge, quant à elle, de la mise en œuvre de la politique de répression criminelle.[2]

Test d'haleine
Un test d'haleine détecte les traces d'alcool dans l'air expiré. Le conducteur doit souffler pendant quelques secondes dans l'embout du testeur d'haleine. Le résultat apparaît à l'écran quelques secondes plus tard : S (safe), A (alarm) of P (positif). Si le résultat du test d'haleine est A ou P, on procédera à une analyse de l'haleine pour déterminer le taux exact d'alcoolémie.

Tribunal de police
Le tribunal de police est un tribunal pénal qui émet des jugements, entre autres, sur des infractions au code de la route.[3] Il y a 34 tribunaux de police en Belgique.

[2] http://www.lokalepolitie.be/5418/verkeer-en-mobiliteit.html

[3] http://justice.belgium.be/fr/ordre_judiciaire/cours_et_tribunaux/tribunal_de_police/quelles_affaires/

SOURCE DES DONNEES

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur la source et la méthodologie de collecte des différentes données présentées dans cette publication. Lorsque les données ont fait l'objet d'une publication, les références de celle-ci sont mentionnées. Un lien renvoie, le cas échéant, vers la page internet contenant cette publication ou d'éventuelles données brutes. Enfin, le nom de l'organisme producteur est précisé, afin de permettre de le contacter pour toute question ou demande de données supplémentaires. En cas de questions sur la méthodologie ou la façon d'interpréter les données présentées, il est conseillé de consulter les différentes références mentionnées ou de prendre contact avec l'organisme ayant produit les données.

Adriaensen, M. en Vlaminck, F. (2009). Kwaliteitshandboek. Politionele verkeershandhaving. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière

Tableau 1 : Sources des données utilisées dans ce rapport

Source	Type de données	Description	Méthode de collecte	Période et portée	Organisation et référence la plus récente
IBSR, mesure nationale d'attitudes 2015	**Comportement auto-rapporté et attitudes concernant la politique criminelle et les mesures**	Comportement auto-rapporté, avis et attitudes concernant différents comportements à risque dans la circulation par les conducteurs de voitures et de camionnettes qui sont domiciliés en Belgique et ont effectué au moins 1500 km au cours des 6 derniers mois, selon l'âge, le sexe et la Région	1.540 interviews personnelles	▸ A partir de 2003 ▸ Belgique ▸ Tous les trois ans ▸ Plus récente : 2015	Institut Belge pour la Sécurité Routière Meesmann, U. & Schoeters, A. (2016) Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ? Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière de l'IBSR (2015). Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.
BIVV, Country fact sheet Belgium. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes), 2015	**Comportement auto-rapporté et attitudes concernant le risque dans le trafic**	Avis, attitudes et comportements auto-rapportés concernant les risques dans le trafic. Enquête internationale en ligne dans 17 pays européens. Min. 1000 répondants par pays, dont au moins 600 automobilistes réguliers (au moins 1500 km parcourus en voiture ou en camionnette au cours des 6 derniers mois).	Questionnaire en ligne UE: 17.767 répondants BE: 1.000 répondants	▸ 2015 ▸ 17 pays européens (+ 8 nouveaux pays en 2016) ▸ Nouvelle édition en 2018	ESRA-Project (E-Survey of Road Users' Attitudes) http://esranet.eu/
Police fédérale – DGR/DRI/BIPOL	**Procès-verbaux et perceptions immédiates**	Nombre de procès-verbaux établis par la police et nombre de perceptions immédiates	Banque de données interne	▸ A partir de 2007 ▸ Belgique ▸ Annuellement	Police fédérale – DGR/DRI/BIPOL
	Constatations pour des infractions déterminées	Le nombre d'infractions routières concernant la vitesse, l'alcool, les drogues, le port de la ceinture et l'usage du GSM enregistrées par la police locale et fédérale	Banque de données interne	▸ A partir de 2007 ▸ Belgique ▸ Annuellement	Police fédérale – DGR/DRI/BIPOL http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/statistiques_circulation/
Service Public Fédéral Finances	**Fonctionnement du Service Public Fédéral Finances**	Variables clés macroéconomiques et indicateurs conjoncturels, statistiques relatives aux recettes fiscales perçues par le pouvoir fédéral belge, statistiques relatives aux dépenses du pouvoir fédéral belge, l'état des finances publiques et le financement, statistiques des finances de l'ensemble des administrations publiques	Banque de données interne	▸ A partir de 1990 ▸ Belgique ▸ Annuellement	Service Public Fédéral Finances https://finances.belgium.be/fr/statistiques_et_analyses
Police fédérale – Banque de données Nationale Générale (BNG)	**Information policière**	La Banque de données Nationale Générale est l'ensemble des systèmes d'information de la police intégrée et est destinée à soutenir les missions judiciaires et administratives de la police. Toutes les informations policières relatives aux personnes, aux véhicules, aux	Banque de données interne	▸ Période dépendante de la variable ▸ Belgique	Police fédérale – Service Informations Policières Campagnes Bob : http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/statistiques_circulation/

		endroits, etc. Cette base de données reprend également les résultats des contrôles d'alcoolémie effectués durant les campagnes de sensibilisation Bob.			
Service Public Fédéral Justice – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux	**Fonctionnement du ministère public, des cours et des tribunaux**	Le service d'appui du Collège des cours et tribunaux développe et publie les statistiques d'activités des cours et tribunaux. Il développe et publice la mesure de la charge de travail pour les cours d'appel et les tribunaux du travail.	Banque de données interne	▸ A partir de 1999 ▸ Belgique ▸ Annuellement	Service Public Fédéral Finances – Service d'appui du Collège des cours et tribunaux https://www.tribunaux-rechtbanken.be/fr/ordre-judiciaire/gestion-et-appui/college-des-cours-et-tribunaux/statistiques/2016
IBSR, Driver Improvement	**Caractéristiques des personnes qui suivent une formation auprès du service Driver Improvement de l'IBSR**	Caractéristiques personnelles et caractéristiques des faits commis pour lesquels le candidat est renvoyé	Banque de données interne	▸ A partir de 2003 ▸ Belgique	Institut Belge pour la Sécurité Routière – Driver Improvement

Acteur clé dans la collecte et l'analyse données relatives à la sécurité routière, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière publie tous les un à deux ans un ensemble de rapports statistiques destinés à fournir une image chiffrée de la sécurité routière en Belgique. Six rapports composent cette série, s'intéressant chacun à un domaine particulier de la sécurité routière : accidents, victimes, comportement, compétence de conduite, technologie et politique criminelle. En regroupant les données les plus récentes et les plus pertinentes provenant de différentes sources, ces rapports fournissent ainsi un aperçu des phénomènes de sécurité routière en Belgique. Ces rapports statistiques viennent en complément des différentes publications de l'IBSR telles la brochure « Indicateurs-clés de la sécurité routière », les baromètres trimestriels de la sécurité routière, les dossiers thématiques, ou encore les rapports de recherche plus spécifiques.

