

**Travail de fin d'études[BR]- Travail de fin d'études: "La conduite sous influence : Enjeux et écueils de la lutte menée par certaines zones de police locale issues de l'arrondissement judiciaire de Liège.[BR]- Séminaire d'accompagnement à l'écriture**

**Auteur :** Savulla, Romain

**Promoteur(s) :** Seron, Vincent

**Faculté :** Faculté de Droit, de Science Politique et de Criminologie

**Diplôme :** Master en criminologie, à finalité spécialisée

**Année académique :** 2021-2022

**URI/URL :** <http://hdl.handle.net/2268.2/14640>

---

*Avertissement à l'attention des usagers :*

*Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.*

*Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.*

---



LIÈGE université

**Droit, Science Politique  
& Criminologie**

---

« La conduite sous influence : Enjeux et écueils de la lutte menée par certaines zones de police locale issues de l'arrondissement judiciaire de Liège »

---

Savulla Romain

Travail de fin d'étude en vue de l'obtention d'un diplôme en criminologie à  
finalité spécialisée

Année académique 2021-2022

Promoteur : Seron Vincent

# Remerciements

Tout d'abord, je tiens à exprimer toute ma gratitude à mon promoteur Monsieur Seron Vincent, professeur à l'Université de Liège, qui m'a encadré tout au long de la réalisation de ce travail de fin d'étude. Ses conseils avisés et sa disponibilité ont été déterminants pour m'aider dans cette recherche.

Je tiens également à remercier tous les fonctionnaires de police avec lesquels j'ai pu réaliser mes observations ainsi que ceux qui ont accepté de témoigner dans le cadre de ce travail et sans qui l'aboutissement de cette recherche n'aurait pu avoir lieu.

Enfin, je remercie ma famille et mes amis qui m'ont soutenu et encouragé durant l'entièreté de mon parcours universitaire. Merci pour votre aide et vos nombreuses relectures.

# Table des matières

Abstract .....	4
Introduction théorique .....	5
Méthodologie.....	8
1. Méthode de la recherche.....	8
2. La collecte des données .....	8
3. Stratégie d'échantillonnage et la population visée .....	9
4. Déroulement des observations et des entretiens .....	10
5. L'analyse thématique et l'analyse des observations.....	11
Résultats .....	12
1. Les risques majeurs d'une conduite sous influence.....	12
1.1 Les risques d'une consommation d'alcool sur la conduite.....	12
1.2 Les risques d'une consommation de stupéfiants ou de médicaments sur la conduite .....	13
2. Les procédés de sélection .....	14
3. L'évolution des moyens de détection .....	15
3.1 Alcool .....	16
3.2 Stupéfiants .....	16
4. Le profil des contrevenants .....	17
4.1 Le profil des consommateurs d'alcool.....	17
4.2 Le profil des consommateurs de stupéfiant .....	18
5. La prévention, dissuasion et récidive dans cette matière.....	19
Discussion .....	21
1. Les risques majeurs d'une conduite sous influence.....	21
2. Les procédés de sélection .....	22
3. L'évolution des moyens de détection .....	22
4. Le profil des contrevenants .....	23
5. La prévention, dissuasion et récidive dans cette matière.....	24
6. Apports et limites de la recherche .....	26
6.1 Apports de la recherche .....	26
6.2 Limites de la recherche.....	26
7. Pistes de recherche .....	27
Conclusion.....	28
Bibliographie.....	29
Annexes.....	32
1. Guide d'entretien.....	32
2. Document de consentement et confidentialité.....	33

# Abstract

**FR :** La conduite sous influence est une grande source d'insécurité sur les routes belges, mais pas uniquement. Depuis mars 1968, la loi relative à la police de la circulation routière est en vigueur en Belgique et définit le taux d'alcoolémie toléré au volant. En 1999, l'article 37bis a été ajouté à la loi de 1968 de façon à réglementer la conduite sous influence de substances analogues à l'alcool. Ce travail de fin d'étude s'intéresse plus particulièrement aux enjeux et écueils de la lutte menée par certaines zones de police locale de l'arrondissement judiciaire de Liège. Cette recherche empirique est qualitative et se base sur des observations ainsi que sur des entretiens menés directement auprès de policiers membres de la cellule circulation qui luttent face à la conduite sous influence au quotidien. Les résultats ont montré que la perception des risques d'une conduite sous influence est largement partagée. Les procédés de sélection varient quant à eux d'une zone à une autre en fonction de nombreuses données. L'évolution des moyens de détection a été très bénéfique dans cette lutte. D'après les participants, un profil type existe pour les conducteurs positifs aux stupéfiants, mais pas pour les positifs à l'alcool. Enfin, il existe une bonne prévention et dissuasion dans cette matière mais qui n'empêche pas le récidivisme de certains. Dès lors, nous pouvons conclure que la lutte face à la conduite sous influence s'améliore mais est loin d'être finie.

**Mots clés :** Conduite sous influence ; police locale ; Belgique ; arrondissement judiciaire de Liège ;

**EN :** Driving under influence is a major source of insecurity on Belgian roads, but not exclusively. Since March 1968, the road police act is in effect and determines the tolerated blood alcohol level while driving. In 1999, the article 37bis was added to the 1968 act in a way to regulate driving under the influence of alcohol-like substances. This graduation work focuses on the challenges and pitfalls of the fight led by some local police zones in the judicial district of Liège. This empirical research is qualitative and based on both observations and interviews conducted directly with police officers who are members of the traffic unit fighting daily against the effects of driving under the influence. The results have shown that the risk perception of driving under the influence is widely shared. The selection process varies from one zone to another depending on a lot of data. The evolution of detection means has been very beneficial. According to the participants, a specific profile exists for narcotics-positive drivers but not for alcohol-positive ones. Finally, a good prevention and repression exist in this field but they do not prevent recidivism of a few. Therefore, we can conclude that the fight against driving under the influence is getting better but it's not anywhere close to being over.

**Key words:** Driving under the influence; local police; Belgium; judicial district of Liège.

# Introduction théorique

La conduite sous influence est en Belgique, comme dans de nombreux pays dans le monde, considérée comme un grand risque pour la sécurité routière et synonyme d'insécurité sur nos routes. Depuis plus de 50 ans, la lutte contre cette problématique fait partie intégrante de nos politiques publiques de sécurité. Cette lutte est aujourd'hui objectivée par des campagnes de prévention et de sensibilisation, une législation bien établie depuis 1968, des contrôles routiers et des moyens de détection qui ne cessent de s'améliorer. Dans ce travail de fin d'étude, nous tenterons de mettre en lumière la lutte que mène la police locale dans l'arrondissement judiciaire de Liège face à la conduite sous influence. Nous portons un intérêt très particulier quant aux risques d'une conduite sous influence pour le conducteur qui est en état d'ivresse ou analogue à l'ivresse. Nous tenterons également d'exposer les procédés de sélection mis en place par les policiers sur le terrain ; le profil éventuel des usagers de la route qui sont contrôlés positifs à l'alcool ou aux drogues ; nous réaliserons une évolution linéaire dans le temps des moyens de détection dont disposent les forces de l'ordre ; et enfin, nous terminerons en abordant la prévention, la dissuasion et la récidive en matière de conduite sous influence. Notre question de recherche est, pour rappel, « La conduite sous influence : Enjeux et écueils de la lutte menée par certaines zones de police locale de l'arrondissement judiciaire de Liège ».

Tout d'abord, en ce qui concerne l'aspect légal, cela fait maintenant plus de 80 ans que la Belgique a légiféré pour lutter contre l'ivresse sur la voie publique<sup>1</sup>. Ce n'est que 30 ans plus tard, en 1968, qu'est entrée en vigueur la loi relative à la police de la circulation routière dite « loi de la circulation routière<sup>2</sup> ». Cette loi, et plus précisément le chapitre 5 article 34, définit les taux maximums autorisés d'imprégnation alcoolique et d'ivresse lors de la conduite d'un véhicule. Lors de son application, la limite était de 1,5 gramme par litre de sang. Comme l'explique Scheen (2019), ce n'est que dix ans après que cette limite a subi une diminution à 0,8 gramme par litre de sang. Il a fallu attendre 1995 pour que le taux autorisé soit réduit pour atteindre sa valeur actuellement en vigueur de 0,5 gramme par litre de sang. Cette limite est également exprimée et convertissable en milligramme par litre d'air alvéolaire expiré (AEE) et a une valeur de 0,22mg/l AAE. A partir de cette limite, le conducteur est classé dans la catégorie de « conducteur sous influence ». Il y a cependant encore une division entre les conducteurs compris entre 0,22mg/l AEE et 0,35mg/l AEE et ceux au-dessus du seuil de 0,35mg/l AEE (ces valeurs représentent respectivement 0,5g/l de sang et 0,8g/l de sang). Cette division intervient dans la fourchette de peines attribuées au conducteur en imprégnation alcoolique ou en état d'ivresse. Ces peines sont décrites à l'article 34§1 et §2 et peuvent aller d'une interdiction de conduire de 2 heures jusqu'à un retrait immédiat du permis de conduire par un officier de police judiciaire assortie d'une amende de 25 à 2000 euro.

En revanche, la première loi qui concerne les stupéfiants date de 1921<sup>3</sup> mais aura une portée générale dans l'intérêt de de l'hygiène et de la santé publique. Il faudra attendre le 16 mars 1999 pour que l'article 37 bis modifie la loi de 1968 et sanctionne la conduite dans un lieu public sous l'influence de cette liste de drogue : THC; amphétamine, MDMA ; morphine, héroïne; cocaïne ou d'autres substances analogues. La simple détection d'une de ces substances dans la salive du conducteur entraîne une série de mesures

---

<sup>1</sup> Arrêté-loi du 14 novembre 1939, relatif à la répression de l'ivresse publique (Moniteur du 18 novembre 1939).

<sup>2</sup> Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière

<sup>3</sup> Loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes.

qui consistent en une interdiction du droit de conduire de 12 heures et un retrait immédiat du permis de conduire par un officier de police judiciaire<sup>4</sup>.

Assortie à ces textes légaux, une série de moyens de détection ont vu le jour dans le but de concrétiser la lutte face à la conduite sous influence. Ces moyens de détection varient également pour l'absorption d'alcool, de médicaments et de stupéfiants. Pour l'alcool, il y a d'abord un sampler (échantillonnage) qui est réalisé par les policiers sur le terrain. Après cet échantillonnage, un test d'haleine est réalisé avec un des appareils homologués et étalonnés produits par la société DRÄGER. En cas de résultat « alarme » compris entre 0,22mg/l AEE et 0,35mg/l AEE ou « positif » qui est supérieur à 0,35mg/l AEE, une analyse d'haleine doit être réalisée par le même appareil. A la suite de ce deuxième souffle, l'appareil donnera le résultat précis du taux d'alcool en milligramme par litre d'air alvéolaire expiré. Le résultat de l'analyse d'haleine peut également être converti en gramme par litre de sang, comme l'explique l'avocat Thomas (2019), en multipliant par 2,2727. En cas de refus du contrevenant de procéder au test haleine et à l'analyse d'haleine, un médecin sera tenu de procéder à un prélèvement sanguin<sup>5</sup>.

En ce qui concerne la détection de drogue, la loi ne prévoit pas d'obligation de formation pour les membres du cadre opérationnel de la police locale et fédérale. Cependant, une circulaire du collège des procureurs généraux près la Cour d'Appel datant de 2019 stipule que les fonctionnaires de police doivent suivre une formation pour détecter ces substances<sup>6</sup>. Lors d'un contrôle routier, la première étape pour une détection de stupéfiant est d'établir des signes d'un usage récent des substances recherchées avant de réaliser un test salivaire. Ces signes sont définis au sein d'une check-list standardisée<sup>7</sup> et doit faire apparaître 3 signes répartis entre 2 catégories pour être positive. Par la suite, un test salivaire est réalisé à l'aide de matériel homologué du constructeur DRÄGER. Les résultats sont affichés par des bandes rouges qui disparaissent en fonction de la positivité à une des substances précitées. Si le conducteur est détecté positif, les mesures citées ci-dessus sont prises à son encontre et une analyse salivaire est réalisée pour déterminer le taux de concentration du produit. L'analyse en elle-même se passe au laboratoire du centre hospitalier universitaire (CHU). En cas de refus du contrevenant, il est prévu, parallèlement aux moyens de détection de l'alcool, de procéder à une prise de sang réalisée par un médecin.

Comme le décrivent Brion, Meunier et Silverans (2019) dans leur rapport, en Belgique, 9 % des usagers de la route impliqués dans un accident avec lésions corporelles en 2018 étaient sous l'influence de l'alcool. Il y a en moyenne 11 accidents par jour qui entraînent des lésions corporelles impliquant un conducteur dont l'alcoolémie excède la limite légale autorisée qui est décrite ci-dessus. En 2018, ces accidents ont provoqué la mort de 30 usagers de la route et en ont blessé 5.273 autres. Les auteurs rappellent que ces données sont d'autant plus inquiétantes car elles sous-estiment la réalité de terrain. En effet, la conduite sous influence est sujette à un grand chiffre noir. La consommation d'alcool peut également entraîner de nombreux décès sur la route. Stürmer, Meesmann et Berbatovci (2019) estiment qu'entre 5% à 35% des décès de la route sont dus à une consommation d'alcool. De plus, ce phénomène

---

<sup>4</sup> Art 37bis§1.1° de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière

<sup>5</sup> Arrêté royal 10 juin 1959 relatif au prélèvement sanguin en vue du dosage de l'alcool et fixant la date de l'entrée en vigueur de la loi du 15 avril 1958 modifiant le Code d'instruction criminelle, la loi du 1<sup>er</sup> août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police du roulage et l'arrêté-loi du 14 novembre 1939 relatif à la répression de l'ivresse.

<sup>6</sup> Circulaire n° COL 19/2010 du Collège des procureurs généraux près les cours d'appel (2019) : Circulaire commune du ministre de la Justice et du Collège des procureurs généraux contenant une politique uniforme de contrôle, de constatation, de recherche et de poursuite relative à la présence dans l'organisme de substances autres que l'alcool qui influencent la capacité de conduire – conduite sous l'influence de drogues

<sup>7</sup> Arrêté royal du 17 septembre 2010 relatif au modèle et aux modalités d'application de la check-list standardisée pour la constatation des indications de signes d'usage récent de drogue dans la circulation routière.

ne se limite pas à l'alcool, « *WHO estimated in a report published in 2016 that of all road deaths worldwide in 2013 (about 1.25 million), illicit drug use is responsible for just over 39,600 deaths (WHO, 2016). This represents 3% of the total number of people killed on the roads.* » (Stürmer, Meesmann & Berbatovci, 2019). Il semble donc évident que cette lutte face à la conduite sous influence ne se limite pas à nos frontières, ni même à l'Europe. Il est toutefois intéressant de noter, d'après des dossiers sur la sécurité routière (Leblud, Meesmann, Houwing & Opdenakker, 2019), qu'en moyenne, sur tous les jours et les moments de la semaine, environ 7,43 % des usagers de la route européens ont été détectés positifs à une ou plusieurs substances psychotropes.

Dans ce travail, il sera traité de la prévention, dissuasion et récidive en matière de conduite sous influence. Nous pouvons définir la récidive comme : « *Le concept de « récidive » peut globalement être défini comme le fait de reproduire un comportement criminel* » (Wartna, 2009, cité par Nieuwkamp, Slootmans & Silverans, 2017). Pour être en état de « récidive », il est également nécessaire que la personne soit condamnée par décision de justice et qu'elle commette un nouveau fait délictueux dans un court laps de temps. Plus précisément, il est question dans cette recherche, comme l'expliquent les auteurs Nieuwkamp, Slootmans & Silverans (2017) de récidive spécifique puisque les condamnations pour conduite sous influence sont comparables. Dans le cas contraire, on parle de récidive générale. La dissuasion est quant à elle définie comme : « *Inciter un délinquant potentiel à renoncer à commettre un crime par la menace d'une peine qui le conduira à conclure que ses risques dépassent son espérance de gains. Les deux propriétés principales de la peine sont la sévérité et la certitude.* » (Cusson, 2010). Nous utiliserons, pour finir, la définition de Cartuyvels (1996) qui décrit la prévention policière de la criminalité comme étant une élaboration d'une politique qui met l'accent de façon prioritaire sur la nécessité de limiter les occasions de délinquance et de victimisation d'une part et de pallier les déficiences des modes de contrôle social d'autre part.

Le cadre théorique étant à présent posé, nous vous décrirons par la suite le plan de recherche mis en place pour répondre aux questionnements qui ont été émis.

# Méthodologie

Pour rappel, la présente étude a pour objectif de rendre compte des enjeux et écueils de la lutte menée par certaines zones de police locale issues de l'arrondissement judiciaire de Liège face à la conduite sous influence.

## 1. Méthode de la recherche

Pour mener à bien notre recherche, nous avons opté pour une recherche de type qualitative. Celle-ci peut être définie comme : « *l'enquête par entretien qualitatif est particulièrement pertinente lorsque l'on veut analyser le sens que les acteurs donnent à leurs pratiques, aux événements dont ils ont pu être témoins actifs ; lorsque l'on veut mettre en évidence les systèmes de valeurs et les repères normatifs à partir desquels ils s'orientent et se déterminent* » (Blanchet & Gotman, 2014 cités par Boutin, 2018).

Entreprendre une recherche qualitative est le moyen le plus efficace pour mettre les acteurs au centre de l'attention. Nous nous intéressons ici à la lutte que mène la police face à la conduite sous influence, plus précisément, les policiers présents sur le terrain. Il paraît dès lors tout indiqué que cette recherche ne porte pas sur du quantitatif mais bien du qualitatif. Comme le précise également Poupart (1997), l'approche qualitative permet l'exploration en profondeur de la perspective des acteurs. De plus, il permet une compréhension et une connaissance de l'intérieur des dilemmes et des enjeux et enfin donne accès aux expériences personnelles.

Dès lors, nous pouvons dire que cette recherche a une visée descriptive à caractère exploratoire. Le but est d'expliquer les enjeux de cette lutte face à la conduite sous influence. Pour comprendre celle-ci, il est important de connaître différents aspects comme les profils des contrevenants, l'organisation des contrôles sur la voie publique, les moyens de détection dont disposent les policiers. Le caractère exploratoire, quant à lui, porte sur les effets de l'alcool ou les effets des produits analogues sur la conduite. Le but sera donc de déterminer quels sont les risques d'une conduite sous influence pour la société.

## 2. La collecte des données

Pour répondre à notre question de recherche, nous utiliserons deux méthodes de récolte de données qualitatives. En effet, nous avons associé des données récoltées via des entretiens mais également via des observations faites sur le terrain.

Tout d'abord, nous avons commencé par collecter des données via des observations dans le cadre de notre stage de fin d'étude. Comme nous le mentionnons plus bas, ces observations sont participatives. Ce type de méthodologie est utilisé pour : « *Through participant observation, it is possible to describe what goes on, who or what is involved, when and where things happen, how they occur, and why...things happen as they do in particular situations.* » (Jorgensen, 1989).

Ensuite, comme deuxième méthode de récolte : « *L'entretien de recherche est un procédé d'investigation scientifique, utilisant un processus de communication verbale, pour recueillir des informations, en relation avec le but fixé* » (Grawitz, 2001, cité par Boutin, 2018). Il se décline de 3

façons différentes : entretien directif, entretien semi-directif et enfin, entretien ouvert (Boutin, 2018). Nous avons opté pour l'entretien semi-directif afin d'avoir quelques grandes thématiques balisées. Les policiers membres de la cellule circulation ne traitent pas uniquement de la conduite sous influence. Ils luttent également contre la vitesse excessive, les fraudes à l'assurance responsabilité civile, la vérification du passage dans les centres de contrôle technique, la possession ou non du permis de conduire et bien d'autres. De plus, ce type d'entretien possède un caractère hybride, il n'est ni entièrement ouvert, ni canalisé par un grand nombre de questions (Boutin, 2018). Il semblait donc tout indiqué de réaliser ce type d'entretien afin de laisser l'opportunité aux interviewés de s'exprimer sur ce sujet d'études. De plus, ceci offre un moyen aux répondants d'approfondir une thématique autre que celles initialement prévues.

### 3. Stratégie d'échantillonnage et la population visée

L'échantillon de notre étude est un échantillon non-probabiliste. Dans ce type d'échantillon, le procédé de sélection est bien défini et ne laisse pas de place au hasard. Ce choix se justifie parce que nous cherchions des personnes avec des critères bien spécifiques pour enrichir notre recherche. Les participants ont été sélectionnés sur base de plusieurs critères :

- Les sujets interviewés devaient être des inspecteurs ou inspecteurs principaux faisant partie de la cellule circulation au sein de leur zone de police et être actifs au quotidien.
- Les sujets interviewés ne devaient pas être issus de la même zone de police locale de façon à élargir au maximum la qualité des informations reçues.
- Les sujets interviewés devaient avoir une carrière de plus de 3 ans au sein de la police pour être en mesure d'expliquer les évolutions des moyens de détection et maîtriser la nouvelle méthode de détection des stupéfiants.

En ce qui concerne la population visée lors des observations, nous sommes également sur un échantillon non-probabiliste. En effet, ce sont les mêmes policiers d'une zone de police qui nous ont accueillis à plusieurs reprises au sein de leur véhicule ou dispositifs de contrôle routier. Le but étant de nous familiariser avec cette matière jusque-là inconnue. Concernant les critères, ils étaient semblables à ceux utilisés pour les interviews. Nous étions avec l'inspecteur principal de la cellule circulation ainsi qu'un autre inspecteur de cette même cellule. Ces inspecteurs œuvraient au quotidien dans la lutte face à la conduite sous influence.

Notre collecte de participants s'est déroulée selon la méthode « **snowball sampling** » ou « **boule de neige** » en français. Cette dernière est définie par Coleman comme « *une méthode pour interroger l'environnement social immédiat d'un homme qui utilise des questions sociométriques au cours de l'enquête pour les besoins de l'échantillonnage* » (Coleman, 1959 cité par Buton, F., Lehingue, P., Mariot, N., & Rozier, S, 2016). La recherche des sujets a débuté à la suite des observations menées sur le terrain. Après avoir réalisé plusieurs observations au sein de la même brigade, nous avons défini nos thèmes et mené à bien notre première interview. L'inspecteur principale interviewé nous a fourni le nom et parfois le numéro de téléphone des services semblables au sien sur l'arrondissement judiciaire de Liège. Cependant, le réseau étant assez restreint et la matière en détection des stupéfiants très jeune, comme vous le verrez, seulement 6 intervenants ont répondu favorablement à notre demande d'entretien. Malgré l'étroitesse du réseau contacté, cela n'a pas empêché les policiers interrogés de décrire ce qu'il se passe dans les zones avoisinant les leurs. C'est ainsi que nous avons obtenu les informations pour 9 zones de police locale. Sans cette méthode « boule de neige », nous aurions eu des

difficultés à entrer en contact avec la population visée tant elle est mince. Opter pour cette méthode fut dès lors un des choix le plus adéquat.

L'arrondissement judiciaire de Liège a été privilégié pour différentes raisons. Tout d'abord, nous avons pour objectif de nous concentrer sur la zone de police locale au sein de laquelle nous avons mené nos observations. Élargir le ressort de la recherche à l'ensemble de l'arrondissement judiciaire de Liège nous a semblé judicieux de façon à enrichir et à tendre vers une saturation théorique du sujet de notre étude. Ensuite, l'arrondissement judiciaire de Liège est le deuxième plus grand arrondissement en Wallonie avec 20 zones de police locale à son actif. Enfin, les inspecteurs en charge de la cellule circulation ont rarement l'occasion d'échanger entre eux et de faire le point sur la situation de façon plus générale. Par conséquent, il nous semblait indiqué de faire le point sur la situation de manière globale.

#### **4. Déroulement des observations et des entretiens**

Concernant les observations, elles peuvent être qualifiées d'observations participantes. Nous sommes allés, à plusieurs reprises, à bord du véhicule de police de la cellule circulation et ce en journée ou de nuit. Un modus operandi nous a été expliqué de façon à ne pas entraver ni gêner les policiers lors des interceptions dans le cadre de leur travail. Du matériel de protection nous a également été prêté car la présence d'un civil à bord peut être une source de stress supplémentaire pour les fonctionnaires de police. Pour réaliser ces observations, nous avons dû signer un document en lien avec le secret professionnel. Plus précisément, l'article 458 du code pénal, nous empêchant de révéler les secrets obtenus lors de notre stage parmi eux : seules les informations nécessaires à la réalisation de ce travail pouvaient être utilisées. Nous avons avec nous un bloc note où était référencé la date, la durée, l'heure de début et de fin, les policiers présents, le type de contrôle, les procédés de sélection et enfin les profils des contrevenants contrôlés.

Par la suite, nous avons réalisé nos entretiens sur les différentes zones de police locale. Les participants ont préalablement signé un document de consentement et de confidentialité (annexe 2) nous autorisant à enregistrer et utiliser les données récoltées durant les entretiens. 6 participants sur les 12 contactés ont accepté de nous rencontrer et d'être enregistrés. Cette demande d'entretien fut adressée par mail ou par téléphone lorsqu'un numéro professionnel nous avait été communiqué. Lors de nos entretiens, les policiers ont été invités à répondre à plusieurs questions thématiques établies au préalable dans le guide d'entretien (annexe 1).

Au cours des interviews, 5 thèmes étaient abordés. La première partie abordait les risques de la conduite sous influence en distinguant l'alcool ou les substances analogues (drogue et médicament) de manière à objectiver les raisons de cette lutte. Ensuite nous abordions le thème des procédés de sélection mis en place par les policiers sur le terrain pour rendre les contrôles plus efficaces. Nous poursuivions sur une troisième partie en lien avec les évolutions des moyens de détection pour les différentes substances. Ceux-ci n'ont eu de cesse de s'améliorer durant ces dernières années. Quatrièmement, nous tentions d'en apprendre plus sur le profil éventuel des contrevenants en matière d'alcool et de stupéfiant. Pour terminer, le dernier thème s'intéressait à la prévention, la dissuasion et la récidive que peuvent impliquer ces contrôles routiers. L'ensemble de ces thèmes nous ont permis de réaliser une analyse détaillée des entretiens.

## **5. L'analyse thématique et l'analyse des observations**

Nos observations ont servi de premières pistes à notre étude qualitative. Elles offraient les prémices des moyens de sélection utilisés par les policiers sur le terrain, les moyens de détection actuels, les profils des contrevenants détectés positifs lorsque nous étions à bord, et la récurrence des conducteurs. Nous avons analysé ces observations en faisant un inventaire des situations rencontrées pendant nos observations. Une fois cet inventaire réalisé, nous avons défini nos thèmes à explorer plus largement à l'aide d'articles scientifiques mais surtout d'entretiens semi-dirigés.

Un entretien de type semi-structuré exige une méthode d'analyse particulière concernant tant le traitement des résultats que leur mise en forme et leur rédaction sous forme de rapport de recherche (Boutin, 2018). Il est à noter qu'au préalable, une retranscription minutieuse des interviews est nécessaire. Pour l'analyse des données issues des entretiens, nous nous sommes inspiré des démarches de Bardin (2001) cité par Richard, S (2006) qui décrit les phases de découpe en 3 moments-clés :

- la collecte des données pour la préanalyse
- le codage des données
- le traitement des données

A la suite de ce découpage, nous avons pris soin de faire des arborescences différentes pour les données qui concernent l'alcool et les substances analogues en les rapportant à nos 5 thèmes définis au préalable.

# Résultats

Comme mentionné ci-dessus, nous avons 5 thèmes présélectionnés au regard des articles scientifiques lus en rapport avec le sujet mais également des observations menées dans le cadre de notre stage de fin d'étude. Pour rappel, nous abordons dans ce rapport : « **les risques majeurs d'une conduite sous influence** » avec une distinction pour l'alcool et les produits stupéfiants ou médicamenteux ; « **les procédés de sélection** » mis en place par les policiers sur le terrain avec les critères objectifs et légaux ; « **L'évolution des moyens de détection** » en veillant à distinguer les méthodes pour l'alcool et la drogue ; « **le profil des contrevenants** » avec toujours la même distinction entre les substances qui sont consommées avant un dépistage positif ; « **la prévention, dissuasion et récidive dans cette matière** » liés aux contrôles et aux peines encourues en cas de positivité aux dites substances.

## 1. Les risques majeurs d'une conduite sous influence

Nous pouvons observer qu'un consensus est largement partagé auprès de policiers interrogés par rapport à cette thématique. Les participants sont univoques quant aux risques de la conduite sous influence. Les enjeux de cette lutte ne sont autres que de garantir un maximum de sécurité sur la route et prévenir les accidents comme le disent les inspecteurs rencontrés : « *Ben évidemment c'est le risque d'accident. C'est pour ça qu'on fait des contrôles, c'est pour lutter contre le risque d'accident suite à la conduite sous influence. Au final, c'est d'éviter les accidents. On sait bien qu'au niveau statistique, ça crée des accidents quand on est sous influence de l'alcool ou autre.* » (Inspecteur principal Matthieu, zone de police Lisbonne). Les accidents peuvent également s'avérer mortels dans certains cas : « *Ben la mort. Tu vois la configuration de la zone chez nous, tu vois les ronds-points ?... Ils sont visible, c'est des lignes droites, alors explique-moi comment des dizaines arrivent à se retrouver dans les ronds-points. Il y a un mois on a eu un jump sur un rond-point ici, il allait à fond et il s'arrête à la limite de la pompe à essence sans rien avoir.* » (Inspecteur principal Thomas, zone de police Rome). Les décès ne surviennent pas à l'endroit de consommation mais plus loin après avoir conduit une certaine distance : « *mais le souci, c'est que les gens ne se tuent pas là. Les gens se tuent sur l'autoroute en rentrant. Ou on sortant de l'autoroute sur le rond-point c'est là qu'ils vont se tuer.* » (Inspecteur principal Philippe, zone de police Londres). De surcroît, la conduite sous influence entraîne chez les conducteurs un non-respect du code de la route. Ce non-respect du code de la route est un danger non seulement pour le conducteur mais aussi pour l'ensemble des usagers présents sur le réseau routier à ce moment : « *Déjà, il est passé au rouge, mais bon j'ai pas su démarrer mon collègue était en audition... En effet je le vois plus loin, stationné n'importe comment. J'arrive, il était fenêtre ouverte et moteur tournant. Je crie 3-4x après lui, il était complètement mort... c'était criminel vraiment* » (Inspecteur principal Thomas, zone de police Rome)

### 1.1 Les risques d'une consommation d'alcool sur la conduite

Nombreuses sont les réactions des conducteurs à la suite d'une consommation d'alcool. Il y a à nouveau un consensus qui se fait sur les risques encourus. Les inspecteurs déclarent voir chez les consommateurs une conduite de type anormale : « *Quand on a quelqu'un qui zig-zag devant soi c'est souvent quelqu'un qui a bu... On voit bien qu'il y a une expérience et une conduite anormale. Donc oui les effets il y a le côté endormissement quand on a un gros taux. Dans un taux entre 0,50-0,60, les personnes ont plus d'assurance. Ce sont les 2 comportements qu'on va retrouver.* » (Inspecteur principal André, zone de police Madrid). Pour appuyer cette conduite anormale, un lien avec la vitesse peut être

fait : « dans certains cas il y en a qui roulent très vite ou alors très lentement, on a 2 extrêmes. Et donc il y a une possibilité d'accident. » (Inspecteur principal Matthieu, zone de police Lisbonne). Un sentiment qui est également pointé du doigt par de nombreux inspecteurs principaux est celui du sentiment d'invincibilité que procure l'alcool à ses consommateurs. Ensuite, l'alcool consommé à forte dose a une tendance à générer des problèmes physiques chez les conducteurs : « les réactions en tant que conducteur sont différentes c'est vrai qu'on ne va pas anticiper de la même manière... L'incapacité à se mouvoir correctement, des pertes d'équilibre etc. Tout ça peut être dû à d'autres produits comme l'alcool » (Inspecteur principal Pierre, zone de police Paris). Au niveau du comportement, les répondants remarquent une hausse de l'agressivité en fonction de l'alcool ingéré : « boivent de l'alcool fort. Donc ça crée aussi des agressivités. » (Inspecteur principal André, zone de police Madrid).

## 1.2 Les risques d'une consommation de stupéfiants ou de médicaments sur la conduite

Pour certains, les risques encourus avec les produits stupéfiants seraient semblables à ceux liés à l'alcool. La différence se situe dans la durée des effets comme ils nous l'expliquent : « : Les mêmes risques que ceux liés à l'alcool. Ne plus être maître de son véhicule, les réflexes ralentis, la distraction. Pour moi c'est une matière qui équivaut à l'alcool mais qui est encore plus dangereuse parce que les gens ne s'en rendent pas compte. Ils ne se rendent pas compte de l'effet des stups sur une journée et sur le temps que ça dure. L'alcool, une fois qu'on a récupéré les effets ben c'est dissipé. Les stups c'est sur une plus longue période. » (Inspecteur Jean, zone de police Berlin). La longévité des effets des produits est donc très inquiétante comparativement à ceux de l'alcool. Un élément plus qu'important pour jauger la dangerosité d'une consommation est également de déceler ce qui a été ingéré par le contrevenant. Des distinctions ont été faites entre un conducteur sous influence de cocaïne ou un conducteur sous influence de cannabis : « je pense que eux ils sont vraiment dangereux tu vois. Un mec qui a pris de la cocaïne il est sur une autre planète vraiment. La musique va fort, il parle, mais il ne sait pas qu'il y a un problème, il ne comprend pas. On lui demande de couper la musique et il ne comprend pas. C'est vraiment des gens qui ont un vrai problème physique à un moment donné. Tu as ceux qui fument de l'herbe, ils ne sont pas méchants, ils sont cools. Mais quand tu demandes qu'ils se garent, ils te regardent, ils vont se mettre en avant alors qu'ils devaient faire un créneau. C'est bien un signe que ça ne va pas. » (Inspecteur principal Philippe, zone de police Londres). La même distinction a été réalisée pour l'héroïne et le cannabis : « le cannabis, il a une tendance à apaiser. Quand on a des gens devant un peu apathique ben voilà. Par contre les substances un peu plus dangereuses, tel que l'héroïne, on retrouve des gens nerveux et agressifs. Ils ont de l'assurance et c'est un danger sur la route. » (Inspecteur principal André, zone de police Madrid). Les risques sont donc bien définis par nos répondants et semblent plus variés que ceux encourus avec une consommation d'alcool. Cette variation peut être due au nombre de substances psychotropes qui existent.

Tous sont d'accord pour dire que les consommateurs de cannabis ont tendance à être apaisés et déconnectés du monde. Cette déconnexion les mène à voir leur consommation ainsi que les risques qui vont avec comme anodin : « ils consomment régulièrement de l'herbe, et pour eux c'est anodin. Pour eux, je fume une cigarette ou un joint c'est pareil. Mais moi je vois qu'au niveau comportement ça change. Quelqu'un qui a fumé ben pourquoi il fume s'il n'y a pas d'effets. Tu vois, une cigarette voilà mais ceux qui fument de la beuh ça te relaxe etc. Mais ça atténue aussi certaines choses, les réflexes, t'es moins alerte, t'es peace quoi. Tu vois les choses comme si c'était au ralenti. Je pense que ça, ça influence fortement la conduite et ce qui est dangereux c'est de ne pas en prendre conscience. Quand tu as bu un verre tu le sens. Par contre quand tu discutes avec un consommateur habituel, il ne comprend

*pas ta démarche, il va te dire qu'il n'est pas un criminel. Mais moi visuellement, tu vois tout de suite qu'il est sous influence, il a les yeux tout rouges.* » (Inspecteur principal Thomas, zone de police Rome).

En ce qui concerne les médicaments, nous avons observé qu'il est difficile d'objectiver leur consommation. Il n'existe aucun moyen de détection à ce jour semblable aux systèmes de détection pour l'alcool et les drogues. Certains des participants ont tout de même spécifié les risques lors de la prise d'antidépresseurs à outrance : « *aucun appareil ne permet de détecter les antidépresseurs. La seule chose que l'on sait faire c'est une incapacité à conduire qui doit se constater de visu et un état analogue à l'ivresse... on a déjà constaté des conducteurs qui étaient sous influence, c'est le terme, de médicament, à tel point qu'il ne savait presque plus bouger.* » (Inspecteur principal Pierre, zone de police Paris).

## **2. Les procédés de sélection**

Il semble opportun de commencer par les quatre procédés de sélection qui mèneront à un contrôle des conducteurs :

- En cas d'accident, il y a un devoir de détection. Un test haleine sera obligatoire pour déterminer s'il y a eu une consommation d'alcool. Cependant, le test salivaire n'est pas obligatoire.
- En cas de conduite anormale. Une conduite rapide, un changement fréquent de bande de circulation ou une infraction au code de la route peuvent être définis comme une conduite anormale. Ce sont des justificatifs qui vont mener à une interpellation et un contrôle par les policiers sur le terrain.
- Lors de patrouilles proactives, les policiers réalisent un scan de la plaque d'immatriculation du conducteur qui va révéler certaines infractions : un défaut d'assurance, un défaut de contrôle technique, une déchéance du droit de conduire ou une probation en cours, une consommation de stupéfiants par le passé, etc.
- Par la mise en place d'un dispositif de contrôles dédiés semblable à ceux des campagnes BOB. Ceux-ci offrent une forte visibilité. S'ajoute à cela, des patrouilles dissimulées plus loin pour empêcher les demi-tours des conducteurs. Ces patrouilles sont appelées « coupe retraite ».

Le moment durant lequel sont menés les contrôles est important dans la procédure de sélection. Les répondants décrivent qu'en fonction de l'heure, les conducteurs susceptibles d'avoir consommé de l'alcool sont différents. Comme ils l'ont spécifié lors des entretiens, l'alcool fait partie intégrante des mœurs. En effet, n'importe qui est susceptible d'avoir consommé. Afin d'être plus efficace dans leur sélection, la variation des horaires de contrôles joue un rôle déterminant : « *Au niveau alcool on n'a pas trop de critères. Tout le monde boit. C'est plus des critères de moment de la journée. Si on est en semaine, les après-midis entre 13-15h, les gens qui ont des repas de travail sortent en moyenne vers 15h et ils ont bu un verre. L'autre moment, je vais dire, c'est après 23h au retour de restaurants ou de soirées... c'est souvent les nuits de jeudi à vendredi parce que chez les jeunes c'est une habitude de fêter le jeudi. Mais il y a aussi le vendredi et le samedi.* » (Inspecteur principal André, zone de police Madrid). Un moyen radical lors des contrôles alcool, comme l'expliquent les policiers, est également l'utilisation d'un appareil appelé « Sampler ». Cet appareil n'a aucune valeur légale. Il détecte simplement si la personne est positive ou négative à l'alcool mais sans afficher de taux. Lors des dispositifs de contrôles dédiés semblables à ceux de la campagne BOB, il est utilisé pour faire un tri rapide des usagers sur la voie publique : « *On utilise le sampling qui est une arme absolue qu'on n'avait pas avant. Avant tu rangeais les gens sur le côté, tu posais 14 questions. On avait un appareil super lent*

*qu'il fallait faire chauffer longtemps et conclusion t'étais bloqué 10 minutes avec une bagnole quoi. Ici avec le sampling, on souffle d'office sur la route. »* (Inspecteur principal Philippe, zone de police Londres). Malgré l'enthousiasme de certains, d'autres n'apprécient pas le caractère limité de cet outil et préfèrent le mettre de côté pour réaliser un contrôle complet du véhicule comme le préconise la loi : *« Alors le sampler, on l'avait utilisé un peu avant tout ce qui était covid etc. Là justement j'ai reçu une note, on peut à nouveau le réutiliser mais je ne l'ai plus utilisé depuis. Ça fait 2-3 ans que je ne l'ai plus utilisé. Mais oui de temps en temps on faisait ça.... Mais c'était un peu gênant car on laisse passer des choses niveau assurance etc. C'est très ciblé alcool et je n'aimais pas trop ça. »* (Inspecteur principal Matthieu, zone de police Lisbonne). Il est à noter que ce type d'appareil n'a pu être utilisé de 2020 à 2022 suite à la crise sanitaire.

Concernant les procédés de sélection au niveau des stupéfiants, lors d'un contrôle il faut au préalable que le policier évalue à l'aide de la checklist si un test salivaire est nécessaire : *« alors elle est obligatoire déjà, on doit s'en servir. S'il n'y a pas un minimum de critères, ben on ne peut pas passer à la suite. On ne peut pas... ça c'est en théorie parce qu'en pratique si c'est des gens qu'on connaît, des récidivistes etc ben on la fait après. Mais en général c'est la première chose à faire, c'est le premier test de procédure dans la recherche de produits stups. »* (Inspecteur principal André, zone de police Madrid). Nous avons cependant déterminé une certaine discordance d'une zone à une autre quant à la légitimité des contrôles. D'un côté, un profilage est fait sur les conducteurs suite à leur tenue vestimentaire : *« par rapport au profilage, c'est vrai que si on a affaire à quelqu'un qui porte un chapeau avec des feuilles de marijuana dessus et des choses pareilles, il est évident qu'il y a un profil spécifique de certains consommateurs. »* (Inspecteur principal Pierre, zone de de police Paris) ou encore sur l'état général du véhicule : *« c'est quand même étroitement lié à l'état général du véhicule. C'est peut-être un délit de sale gueule mais on doit se rendre compte que les gens qui sont dans les stups de façon profonde, ils ont pas mal de problèmes financiers. Ça coûte énormément. »* (Inspecteur principal André, zone de de police Madrid). A l'inverse, pour d'autres, il est totalement intolérable de se baser sur ce genre de critère pour sélectionner un conducteur : *« On ne regarde pas si elle ressemble à Bob Marley. Nous chez nous on ne travaille pas comme ça. »* (Inspecteur Jean, zone de de police Berlin).

Lors de nos recherches, nous avons également constaté que certaines « politiques » peuvent empêcher la sélection d'individus. Il est question de décisions politiques des supérieurs hiérarchiques qui s'opposent aux contrôles, excepté en cas d'accident. Suite à ces décisions, les procédés de sélection pour lutter face à la conduite sous influence sont inexistantes : *« à Liège, il y a une volonté politique qui est de ne pas contrôler. On estime que c'est une ville festive, on veut garder l'esprit festif... Donc Liège, ils ne veulent pas contrôler pour ne pas casser l'image festive du truc. Alors ok il y a une volonté politique, les ordres viennent du dessus, je n'ai pas de commentaires à faire. »* (Inspecteur principal Philippe, zone de police Londres). Le manque de moyens et les coûts des moyens de détection forcent également les policiers à affiner de façon drastique leurs méthodes de sélection : *« il faut bien objectiver le contrôle par rapport au prix du test. »* (Inspecteur Jean, zone de de police Berlin). Force est de constater que les stocks de tests salivaires, qui sont fournis par le fédéral, sont très minces et qu'il est dès lors nécessaire de trier au mieux pour ne pas les gaspiller.

### **3. L'évolution des moyens de détection**

Nous avons tout d'abord constaté, au cours des entretiens, qu'aucun des répondants n'avait entendu parler des analyses de sueur. Les analyses d'urines et sanguines sont les premières à avoir vu le jour dans cette évolution des moyens de détection.

### 3.1 Alcool

Au niveau des moyens de détection pour l'alcool, les premiers tests étaient des ballons de baudruches dans lesquels il fallait souffler. Ce souffle entraînait une modification de la couleur des cristaux situés en dessous de l'appareil. La couleur finale des cristaux déterminait si le contrevenant était positif à l'alcool : « *les appareils portables sont arrivés en 94, avant il fallait souffler dans un ballon.* » (Inspecteur principal Pierre, zone de police Paris). Par la suite, les appareils ont commencé à se moderniser, comme le font remarquer les participants. Un premier test d'haleine était fait sur le terrain mais pas le second. Pour celui-ci un retour au sein du commissariat était nécessaire. En effet, l'analyse d'haleine était très compliquée à mettre en place sur le terrain et ce pour de multiples raisons : « *J'ai connu les anciennes générations d'éthylotests et les grosses machines d'éthylomètre. A l'époque, quand j'ai commencé, la machine éthylomètre, qui est la 2eme mesure, elle était d'office au bureau, elle n'était pas transportable tellement c'était gros. Donc quand quelqu'un était positif à l'éthylotest, il fallait le ramener au bureau pour la suite de la procédure.* » (Inspecteur principal Matthieu, zone de police Lisbonne). Lorsqu'un retour au bureau n'était pas possible, il fallait contacter un médecin ou aller à l'hôpital pour réaliser une prise de sang. Actuellement, la procédure de détection au niveau de l'alcool a été grandement simplifiée. Les participants à l'étude se disent satisfaits des avancées au niveau de la taille et le poids du matériel. Le temps de procédure pour ce type de détection a également été grandement réduit. Les policiers sont très enthousiastes quant à cette rapidité de procédure : « *Il y a eu, pour l'alcool aussi, une grande simplicité avec les nouveaux appareils DRAGER. Ça permet d'avoir lors de la première procédure si c'est alarme, safe ou positif et avec un taux... De là, on a un résultat d'office. Procédure alcool, on embête les gens ¼ d'heure maximum.* » (Inspecteur Jean, zone de police Berlin). Comme nous le verrons ci-dessous, la procédure de détection pour les stupéfiants est parfois définie comme trop longue par les policiers et ce malgré de considérables améliorations.

### 3.2 Stupéfiants

Par rapport aux stupéfiants, ce n'est que très récemment, en 2019, que l'analyse salivaire a été mise en pratique. La méthode est très simplifiée. Il s'agit d'un récolteur de salive qui est envoyé dans un laboratoire pour analyse. Avant 1999, la consommation de stupéfiants n'était pas recherchée, la priorité absolue était la détection d'alcool : « *On ne pouvait pas prendre les stupéfiants, la priorité allait à l'alcool. Si j'ai bonne mémoire c'est en 2007-2008 qu'on a abrogé ça.* » (Inspecteur principal André, zone de police Madrid). La première version pour détecter la drogue était les analyses d'urines. Associé à ces récoltes d'urines, une batterie de tests standardisés était faite sur chaque conducteur soupçonné d'avoir consommé des produits stupéfiants : « *à l'époque, on ne parlait pas de checklist même si quelque part c'est ce qu'on faisait aussi. Il fallait faire une batterie de tests standardisés. La batterie de tests c'était une observation qui se faisait mais de manière standardisée. Avec par exemple le fait de demander à la personne de marcher, faire demi-tour, se tenir un pied...C'était quand même assez folklorique.* » (Inspecteur principal Pierre, zone de de police Paris). Les participants ont longuement insisté sur la complexité et le caractère très intrusif de cette méthode. La recherche de stupéfiants était donc peu pratiquée voir même complètement abandonnée : « *Le test urinaire on s'en servait début des années 2000 mais on l'a très vite abandonné. Au niveau logistique on devait avoir un lieu intime pour que la personne puisse uriner dans un petit pot. Un mec c'est facile mais une fille un peu moins.* » (Inspecteur principal André, zone de police Madrid). Pour pallier ce manque de moyens évident sur le terrain, les zones de police locale ont investis dans des commissariats mobiles de façon à ne pas devoir retourner au poste après chaque contrôle : « *On l'a acquis en 2007 quand les premiers tests urinaires*

*sont arrivés parce qu'il fallait des WC mobile. Mais ça restait quand même compliqué, on devait faire pisser les gens dans le WC mais le problème restait entier quand on avait un positif. Puis bon, niveau hygiène, c'est très middle quoi. T'es là avec ton harnachement en train de jouer avec la pisse des gens... ce n'était pas la folie. »* (Inspecteur principal Philippe, zone de police Londres). Malgré ces investissements, l'évolution des moyens de détection des stupéfiants fut laborieuse. Il était également possible de réaliser des prises de sang à l'hôpital ou via un médecin mais les difficultés étaient semblables à celles avec la détection d'alcool. Par la suite, comme nous l'ont expliqué les répondants, une amélioration fut faite quant aux tests salivaires. Cependant, rien n'était prévu pour la partie analyse qui restait un problème à part entière. Sans moyens adaptés pour analyser la salive, les policiers se montraient réticents à la détection de stupéfiants : *« On a suivi la formation, c'était bien, mais on nous a dit que la problématique était l'analyse. On n'avait pas de procédure, de marché, donc ce n'était pas encore accepté. On a attendu longtemps... sur 2 ans, j'avais fait 4 tests et c'était tout le monde pareil. La procédure était beaucoup trop lourde, il fallait faire appel à un médecin et après repartir sur site. Au même titre que l'alcoolémie, si tu ne sais pas faire souffler alors il faut faire piquer. Tu dois aller aux urgences, ils ne sont pas contents parce qu'ils ont autre chose à faire mais voilà ils sont obligés. »* (Inspecteur principal Thomas, zone de de police Rome). La dernière évolution et méthode actuelle d'analyse, comme mentionné plus haut, est celle d'une collecte d'un échantillon de salive qui sera envoyé à l'hôpital universitaire du CHU pour analyse. Cette avancée permet donc de réaliser le test salivaire et l'analyse salivaire directement sur le lieu de contrôle. Le temps de procédure a également nettement diminué, permettant aux policiers de réaliser un plus grand nombre de tests. Ces améliorations notables permettent de réaliser l'ampleur de la lutte à mener : *« Après il y a eu la 2ème évolution des tests avec le test salivaire ET l'analyse salivaire. La, moi j'adore. C'est vraiment simple pour nous. En environ 20 minutes, tu as le résultat et la sanction. Hors audition etc. »* (Inspecteur principal Thomas, zone de de police Rome).

## **4. Le profil des contrevenants**

Nous nous intéressons dans cette partie aux expériences vécues des policiers sur le terrain. Cette expérience attire à la représentation qu'ont les acteurs de terrain quant au profil des contrevenants contrôlés pour conduite sous influence. Comme nous le verrons, au niveau des consommateurs d'alcool, une certaine concordance est de mise. Cependant, au niveau du profil des consommateurs de stupéfiants, il varie d'un entretien à l'autre.

### **4.1 Le profil des consommateurs d'alcool**

Comme mentionné ci-dessus, l'alcool fait partie intégrante de nos modes de vie. Quels que soient le niveau social, le sexe et la tranche d'âge, nous consommons de l'alcool. Cette consommation est aujourd'hui rentrée dans les mœurs : *« l'alcool c'est plus généralisé, ça fait partie des mœurs. Tout niveau social, toute tranche d'âge boit. De façon différente, mais ils boivent. »* (Inspecteur principal André, zone de police Madrid). Nous notons toutefois, en lien avec les procédés de sélection évoqués plus haut, qu'en fonction de l'heure de la journée, les profils ont une tendance à changer : *« Maintenant, tu sais, quand tu arrives à 3h du matin c'est toujours le même profil. C'est rarement des gens de 40 à 50 ans. Je vois bien quand on fait nos contrôles de 20 heure à 4 heure, tu as la catégorie de ceux qui vont au resto jusque minuit et après tu as la catégorie des jeunes de sortie qui vont sortir en boîte. »* (Inspecteur principal Thomas, zone de police Rome). Une précision est également faite par les participants. Ils déterminent qu'au-delà d'un certain créneau horaire, la très écrasante majorité des personnes contrôlées sont positives à l'alcool. Si la personne est négative, cela révèle qu'il y a un

conducteur sensibilisé à la campagne de prévention BOB : « *Mais en tout état de cause, si on fait des contrôles entre minuit et 3 heures du matin, je vais dire que la majorité des conducteurs interceptés soient positifs à l'alcool ou alors il y a un BOB.* » (Inspecteur principal Pierre, zone de police Paris). Pour en finir avec le profil de consommateurs d'alcool, nous avons déterminé que lors des contrôles, à l'inverse des croyances générales, les plus gros taux d'alcool dans le sang sont obtenus par des personnes plus âgées. Ces personnes qui ont sont dans la tranche d'âge des plus de 50 ans sont réfractaires aux campagnes de prévention mise en place. Lorsqu'ils ont commencé à conduire, la conduite sous imprégnation alcoolique n'était pas réglementée comme aujourd'hui. Les personnes plus jeunes, bien qu'elles consomment aussi, sont plus sensibles aux risques encourus après une consommation d'alcool : « *Ça aussi c'est des légendes. Les plus gros taux c'est des gens de plus de 50 ans parce qu'ils n'ont pas été éduqués avec la philosophie du BOB. Ceux qui ont entre 30-50 ans ils sont raisonnables. Chez les jeunes on voit l'éducation des campagnes.* » (Inspecteur principal André, zone de police Madrid).

## 4.2 Le profil des consommateurs de stupéfiant

Tout d'abord, il nous semble nécessaire d'affirmer que le cannabis est la substance la plus consommée par la population. Comme le disent les répondants, il est très largement représenté dans la proportion des conducteurs positifs aux substances psychotropes : « *Mais c'est vraiment le THC qui est largement supérieur.* » (Inspecteur principal Matthieu, zone de police Lisbonne), « *honnêtement, je suis à 90% en THC.* » (Inspecteur principal Thomas, zone de police Rome). Viennent ensuite les substances comme la cocaïne et l'héroïne mais qui sont bien moins représentées. Au niveau du sexe des consommateurs, il est davantage masculin que féminin. Il existe évidemment des femmes qui consomment des stupéfiants, mais la majorité est masculine : « *Drogue par contre il y a un profil qui ressort. C'est plus des jeunes, plutôt masculins.* » (Inspecteur principal Matthieu, zone de police Lisbonne). Comme l'indique l'extrait précédent, la drogue est également consommée en majorité par des jeunes, mais pas uniquement. Si le cannabis rime souvent avec jeunes consommateurs, les policiers nous expliquent que parfois ils sont aussi plus âgés : « *en matière d'herbe on est à 80% de jeunes en dessous de 25 ans...En général c'est des gens qui ne travaillent pas spécialement. De temps en temps il y a des personnes plus âgées qui fument et qui ont 30-40 ans.* » (Inspecteur principal Thomas, zone de police Rome). Dans cette population de consommateurs, il ne s'agit pas uniquement de personnes en marge du système, bien au contraire. De nombreuses personnes travaillent et se rendent quotidiennement sur leur lieu de travail en ayant consommé la veille : « *On a beaucoup de travailleurs qui travaillent sous influence à l'insu de leurs patrons...on a affaire à toute sorte de métiers. Je vais reprendre encore les derniers qu'on a eus, pompier c'est à dire quand même quelqu'un qui passe sa vie à intervenir sur des accidents de la route, chauffeurs poids lourd, ils conduisent quand même des véhicules de 44 tonnes et toutes sortes de professions. Moi je pense que le phénomène est inquiétant.* » (Inspecteur principal Pierre, zone de police Paris). Le niveau social des personnes peut également influencer les produits utilisés. Les prix varient fortement entre les substances, et c'est ainsi que les consommateurs avec un meilleur train de vie vont se tourner vers des produits de meilleure qualité : « *le niveau social ça diffère. Au niveau du train de vie, ça diffère : ceux qui ont plus d'argent vont passer à la cocaïne et ceux moins riches vont passer à l'héroïne.* » (Inspecteur principal André, zone de police Madrid).

## 5. La prévention, dissuasion et récidive dans cette matière

Nous avons opté pour un regroupement de ces termes car les participants à notre étude ont précisé à plusieurs reprises qu'une juste dissuasion par les contrôles ainsi qu'une prévention à long terme étaient les meilleurs moyens d'éviter ou du moins de limiter cette conduite sous influence. « *Mais les contrôles d'un point de vue dissuasif, oui, c'est du répressif mais aussi préventif. Toute action de police répressive a un côté préventif pour la société.* » (Inspecteur principal André, zone de police Madrid). Il est également important de rappeler que ces termes sont plus précisément définis dans l'introduction théorique.

Concernant l'aspect préventif des contrôles, il nous a été expliqué que se contenter de contrôler lors des campagnes BOB d'été ou d'hiver était loin d'être suffisant. Pour avoir des réactions auprès de la population, il faut avoir une démarche sur le long terme : « *J'ai la prétention de dire que les gens se disent que dans cette zone on est tout le temps contrôlé. Quand on arrive à ça, j'en reviens à ce que je t'ai expliqué, c'est qu'on a travaillé sur la mentalité des gens plutôt que des one-shot de fin d'année... c'est plus intéressant de travailler dans le disque dur des gens.* » (Inspecteur principal Philippe, zone de police Londres). Il a également été mis en avant que beaucoup de personnes réalisent à présent les dangers d'une conduite sous influence et ce tout particulièrement l'influence en état d'imprégnation alcoolique : « *Maintenant je pense que les gens prennent conscience eux-mêmes. Pas seulement avec la répression police. Les gens, dans leur mentalité actuelle, comprennent mieux l'impact de l'alcool sur les accidents et la conduite. Je pense que les gens sont beaucoup plus réfléchis là-dessus. Ils ont une plus grande prévention.* » (Inspecteur Jean, zone de police Berlin).

En lien avec le côté préventif des contrôles s'ajoute le côté dissuasif ou encore répressif de ceux-ci. Il y a d'une part la peur des peines, bien que leur efficacité soit limitée, qui dissuadent les contrevenants de conduire sous influence : « *Tout le monde le sait, ils savent très bien qu'ils peuvent perdre leur permis. C'est très clair dans la tête des gens... C'est vrai qu'ils demandent souvent ce que ça va coûter.* » (Inspecteur principal Matthieu, zone de police Lisbonne). Cependant, la peur des amendes, le risque d'un retrait de permis, voire une déchéance du droit de conduire dans certains cas, n'empêchent pas une tranche de la population de commettre une infraction comme l'expliquent les policiers interrogés. Nous pouvons constater un échec du système quant à la dissuasion par la peine : « *Maintenant prends ceux qui ont des accoutumances alcool ou drogue, le gars à fond alcool ou à fond stup, lui ce n'est pas un contrôle qui va l'empêcher de consommer. Avec ces gens-là, c'est un travail beaucoup plus profond, ce n'est pas un contrôle qui va les tracasser.* » (Inspecteur principal Philippe, zone de police Londres). Comme expliqué, la grande majorité de la population va comprendre et être dissuadée. Toutefois, en cas d'addiction aux substances, les policiers se retrouvent démunis et n'ont pas de solutions pour prévenir la conduite sous influence. L'influence des produits psychotropes est telle que les consommateurs ne pourront s'en priver quelles qu'en soient les conséquences : « *ça n'empêchera pas tout le monde et notamment dans le cas de gros consommateurs qui le disent eux même qu'ils ne savent pas s'en empêcher... Je pense que c'est inquiétant. La drogue est à ce point addictive que ça pose réellement problème et qu'il faut qu'on travaille.* » (Inspecteur principal Pierre, zone de police Paris).

Pour terminer, il est évident, comme dans toutes les matières pénales, que la conduite sous influence est sujette au récidivisme. Depuis l'accentuation en 2019 de la lutte face à la conduite sous influence de substances analogues, les participants à cette recherche dénombrent déjà des récidives, voire des doubles récidives. Leur explication porte notamment sur le problème de l'accoutumance ou l'addiction qu'entraînent ces substances. Les personnes qui consomment régulièrement des stupéfiants

ne parviennent pas à s'en passer et l'avouent elles-mêmes lorsqu'elles sont auditionnées : « *Depuis fin 2019, on a contrôlé beaucoup de conducteurs positifs aux drogues. On commence à avoir des récidives voire même des doubles récidives. La raison est toujours la même, le produit est à ce point addictif qu'il pousse les conducteurs contrevenants à continuer alors qu'ils ont fait déjà l'objet de sanctions. On va dire que c'est la même chose avec l'alcool aussi puisque certains sont en récidive aussi.* » (Inspecteur principal Pierre, zone de police Paris). Les répondants ont été jusqu'à préconiser une incarcération lorsque les sujets sont des multirécidivistes. De cette façon, les policiers entretiennent l'espoir de les faire conscientiser quant aux risques pour eux-mêmes, mais aussi pour les autres usagers de la route : « *Maintenant quelqu'un que vous avez choppé 3 fois en alcool ou stup il faut mettre un coup de pied dans la fourmilière. Maintenant lui donner une amende, je ne vois pas en quoi ça va le faire réfléchir. Mettez-le en prison, de façon intelligente, en centre de rééducation avec la journée des sensibilisations à l'alcool ou stupéfiants. Gardez-le dans un milieu clos pour qu'il comprenne, ça serait beaucoup mieux.* » (Inspecteur Jean, zone de police Berlin).

# Discussion

Nous constatons que les différents éléments énoncés par nos participants rejoignent en grande parties les éléments évoqués dans la littérature scientifique. De façon à garder une certaine cohérence dans notre discussion, nous suivrons le même schéma que celui établi lors de la partie « résultats ».

## 1. Les risques majeurs d'une conduite sous influence

Tout d'abord, rappelons que les répondants ont marqué un certain consensus quant aux risques liés à la conduite sous influence. Qu'elle soit alcoolique ou de substances analogues, les policiers interrogés dénombrent des risques très similaires aux auteurs d'articles scientifique. Comme souligné dans des sources littéraires : « *Le rôle de l'alcool dans les accidents de la route n'est plus à démontrer... Il est responsable de la diminution de la vigilance, de l'acuité visuelle et des réflexes, l'alcool a aussi un effet notable sur le jugement des individus, qui ne parviennent souvent plus, sous son influence, à correctement évaluer leur situation, leur état et leurs capacités.* » (Delhomme, De Dobbeleer, Forward et Simoes, 2009, cité par Boivin, 2019). Nous pouvons dès lors faire un rapprochement avec la conduite agressive qu'entraîne l'alcool, l'endormissement en cas de forte consommation, le sentiment d'invincibilité etc. Ces risques peuvent se conclure par un accident mortel. Ces risques, ils ne portent évidemment pas que sur le conducteur sous influence mais s'étendent sur la société en général. Les usagers de la route sont quotidiennement amenés à rencontrer des conducteurs sous influence susceptibles de les accidenter. La Belgique est loin d'être l'unique pays concerné. Par exemple, la situation aux Royaume-Uni est semblable. En 2013, les accidents liés à l'alcool ont entraîné 260 décès, 1110 blessures graves and plus de 8000 victimes (Keatley, Barsky & Clarke, 2016). Ces chiffres sont similaires dans de nombreux pays et tendent à diminuer d'année en année.

Ces risques sont sensiblement les mêmes pour une consommation de stupéfiants. En effet, « *After a systematic review of the literature, this meta-analysis of studies examining acute cannabis consumption and motor vehicle collisions, with adequate control groups, found a near doubling of risk of a driver being involved in a motor vehicle collision resulting in serious injury or death.* » (Asbridge, Hayden et Cartwright, 2012). La consommation de cannabis étant très surreprésentée, les études portent le plus souvent sur ce type de drogue. Néanmoins, il est important de préciser que d'autres substances comme la cocaïne, qui sont des agents excitants, entraînent des risques pour la sécurité routière. Ces risques sont toujours liés aux accidents bien que les effets soient différents. Le cannabis a une tendance à apaiser les personnes contrairement à la cocaïne ou encore l'héroïne qui rendent nerveux, agressifs et téméraires (Leblud, Meesmann, Houwing & Opdenakker, 2019). Ces auteurs dressent également une liste de médicaments dont la consommation à forte dose entraîne des risques. Il s'agit des benzodiazépines, la codéine, les antidépresseurs et les antipsychotiques. Lors de nos entretiens, nous n'avons pas pu déterminer avec objectivité les risques encourus hormis un état de sédation lors d'une grande consommation d'antidépresseur. En effet, les policiers interrogés rencontrent plus rarement ce genre de produits.

Il nous semble également opportun de mettre en avant les risques d'une pluri-consommation. La consommation d'alcool combinée à de la drogue ou des médicaments accroît grandement les risques d'accident grave. D'après Leblud, Meesmann, Houwing et Opdenakker (2019) les risques sont de 20 à 200 fois plus élevés.

## 2. Les procédés de sélection

Les procédés de sélection sont cruciaux pour les policiers sur le terrain afin d'objectiver et de rentabiliser les contrôles menés. Nous l'avons vu, les participants ne disposent pas de moyens illimités. Bien au contraire, ils sont très limités pour certaines zones de police qui disposent d'un faible nombre de test salivaire par exemple. Au cœur de ces contrôles routiers se trouve donc le pouvoir discrétionnaire des policiers qui décident d'intercepter un conducteur plutôt qu'un autre. La probabilité d'être sélectionné et contrôlé dépend donc de 3 facteurs d'après ces auteurs : « *Appliquée aux infractions routières, cette théorie soutient que la gravité de l'infraction (distance par rapport à la norme), la distance sociale entre le policier et le conducteur fautif (p. ex. : groupe ethnique) et les règles organisationnelles (p. ex. : priorités organisationnelles ou politique de quotas) expliqueraient la probabilité d'être intercepté ainsi que le type de sanction choisi.* » (Blais, Couture, Boivin & Poirier, 2017). Cela permet d'expliquer pourquoi dans certaines zones de police, le dépistage n'est réalisé que lorsqu'il y a un accident. La même explication prévaut si les priorités organisationnelles (Blais, Couture, Boivin & Poirier, 2017) ne sont pas axées sur la lutte face à la conduite sous influence.

D'autres auteurs soulignent l'importance du personnel de niveau inférieur dans la mise en œuvre des politiques (Lipsky, 1980 cité par Tasdoven & Kapucu, 2013). Les policiers, lorsqu'ils sont sur le terrain, deviennent à la fois des praticiens mais aussi des décideurs. Ils sont des décideurs car une fois en contact avec la population, ils ont l'opportunité de faire un choix entre plusieurs actions. Ce choix, dans les procédés de sélection, se marque par une liberté d'appréciation leur permettant de décider si le conducteur sera contrôlé. Tasdoven et Kapucu (2013) expliquent également que les facteurs qui influencent le pouvoir discrétionnaire des policiers sont au nombre de quatre. Premièrement, les facteurs situationnels qui sont les plus importants pour expliquer les décisions prises par les policiers. Lorsqu'un délit est grave, lorsque les suspects sont en état d'ivresse ou que les contrevenants ont des comportements irrespectueux, cela entraîne un plus grand nombre de contrôles de la part des policiers. Deuxièmement, les facteurs environnementaux qui se basent sur les caractéristiques communautaires des contrevenants. Troisièmement, les facteurs individuels et comportementaux sont examinés. Il est question ici de l'âge, le genre, le niveau d'étude, la classe sociale et surtout l'expérience du policier. Finalement, les derniers facteurs sont organisationnels. Comme nous l'avons vu, les décisions des policiers sont influencées par les contraintes organisationnelles des zones de police locale. Une zone de police qui place dans ses priorités la conduite sous influence va allouer plus de moyens à cette lutte. Ces moyens sont objectivés par une cellule circulation composée de nombreux membres ainsi qu'un budget considérable pour le matériel.

## 3. L'évolution des moyens de détection

L'intérêt de cette section était de réaliser une ligne du temps quant à l'évolution des moyens de détection utilisés par les policiers sur le terrain. Nous débutons cette partie par les premières méthodes de détection concernant l'alcool puis par rapport aux drogues. Force est de constater que pour les médicaments, aucun appareil n'existe à ce jour. Les répondants se basent uniquement sur des aveux ou par une observation des personnes et du véhicule.

Tous les participants ont énoncé que l'évolution des moyens de détection pour l'alcool a été très bénéfique. Initialement, la conduite sous influence d'alcool n'était pas réprimée comme le relèvent certains auteurs (Verstraete et Samyn, 2003). La première amélioration notable est celle de la taille des éthylotests utilisés. La première génération de tests, étant définie comme très grande et très lourde,

obligeait les policiers à retourner aux postes de police pour procéder à l'analyse. Aujourd'hui, le test haleine et l'analyse d'haleine sont réalisés par la même machine qui fait la taille d'une valise. La seconde amélioration est la quantité de souffle nécessaire pour valider le test et l'analyse d'haleine. Initialement, c'était un réel problème et cela entraînait souvent une prise de sang à réaliser à l'hôpital. Les contrevenants détectés positifs lors du premier souffle ne parvenaient pas à réaliser le second. La dernière amélioration notable, en lien avec les deux autres, est la longueur de la procédure. Elle est aujourd'hui bien plus brève qu'avant et réalisable en une quinzaine de minutes lorsque les policiers sont expérimentés. D'autres améliorations sont à venir pour rendre les appareils plus facilement transportables, plus rapides et plus précis. Il est notamment question pour ces auteurs d'appareils qui seront directement placés dans les véhicules dans un futur proche : « *We have developed a portable device that uses a non-contact breath sensor to detect breath-based alcohol. The device's sensor detects saturated water vapor in human breath, and three semiconductor gas sensors detect ethanol, acetaldehyde, and hydrogen. The device can determine whether the gas introduced into it is human breath and the alcohol level at the same time. This ensures that the sample is of a person's breath, not from an artificial source.* » (Wakana, Yamada & Sakairi, 2019).

L'évolution des moyens de détection pour les stupéfiants est également très positive. Initialement, les drogues n'étaient pas du tout recherchées par les policiers sur le terrain, la priorité absolue était la détection d'alcool. Ce n'est qu'en 1999 que la loi sur les substances analogues est apparue. Début des années 2000, certains auteurs déterminaient déjà que l'avenir de la détection des stupéfiants passerait par la récolte de salive ou de sueur : « *La police recherche des tests de terrain et ici aussi, comme il n'est pas aisé de disposer de sang ou d'un échantillon urinaire au bord de la route, on explore les possibilités des matrices alternatives : la salive et la sueur.* » (Verstraete et Samyn, 2003). Nos résultats s'accordent avec les explications scientifiques à ce sujet. Depuis les tests salivaires et les analyses salivaires, les policiers sont beaucoup plus enclins à réaliser les tests contrairement à l'ancienne procédure. Nous le rappelons, cette ancienne procédure obligeait les policiers à récolter un échantillon d'urine ou du sang. Pour le sang, il était récolté par un médecin au commissariat ou à l'hôpital, tandis que l'échantillon d'urine était directement prélevé sur le lieu de contrôle. La place de la salive dans les analyses toxicologiques est une véritable nécessité et avancée dans le dépistage de masse pour lutter face à la conduite sous influence (Dumestre-Toulet et Labat, 2021). La méthode de détection actuelle garantit aux participants un dépistage facile, non intrusif et réalisable rapidement sur le terrain. En effet, il nous a été expliqué qu'aujourd'hui, il y a plus de tests réalisés en un mois que sur une année entière par le passé. Cette amélioration va permettre de diminuer le chiffre noir et de déterminer plus objectivement l'ampleur de cette lutte. Le chiffre noir de la criminalité représente, comme le rappellent Le blanc, Ouimet et Szabo (2003), la différence entre les crimes qui ne sont pas connus des services de police et ceux effectivement enregistrés par ceux-ci. La consommation de stupéfiants est présente depuis toujours, ce n'est pas un phénomène nouveau. Ce qui est novateur, ce sont les moyens dont disposent les policiers sur le terrain pour mettre en lumière la proportion de consommateurs qui conduisent.

#### **4. Le profil des contrevenants**

Comme décrit dans les résultats, il n'existe pas un profil déterminé pour les consommateurs d'alcool. Cette substance faisant partie intégrante de nos vies et mœurs, l'écrasante majorité de la population a déjà consommé un verre d'alcool. Il est cependant à noter que la consommation d'alcool a fortement diminué lors de ces dernières années. Comme l'expliquent des participants, mais également des écrits scientifiques, les jeunes adultes ont une tendance à consommer en plus grande quantité que des personnes plus âgées qui consomment occasionnellement (Beck et Richard, 2014). Comme ces

auteurs le précisent également, les jeunes ont une tendance à atteindre un très haut taux d'alcoolisation lorsqu'ils consomment. Ces pratiques nous permettent de définir que les jeunes conducteurs sont plus susceptibles de boire beaucoup et d'augmenter le risque d'accident. La différence de consommation entre les hommes et les femmes à elle aussi diminuée. Par exemple, aux États-Unis, depuis la fin de la prohibition d'alcool, les habitudes de consommation entre les hommes et les femmes convergent de plus en plus. Il était observé, à l'époque, que les hommes consommaient trois fois plus que les femmes. Aujourd'hui, cette consommation approche de la parité au niveau des genres (White, 2020).

En revanche, il y a un profil plus marqué pour les consommateurs de stupéfiants. Tout d'abord, la substance la plus utilisée en général est le cannabis. Ce faisant, c'est également la substance la plus détectée lors des dépistages des conducteurs (Perrin, Halart, Coste, Lecompte et Lhermitte, 2012). Ensuite, il a été démontré que ce sont surtout des conducteurs de sexe masculin qui conduisent sous influence de stupéfiants. Nous pouvons également déterminer que pour les consommateurs de cannabis, ce sont des majoritairement des personnes de sexe masculin de 18 à 34 ans (Leblud, Meesmann, Houwing et Opendakker, 2019). Ces éléments concordent avec ceux obtenus dans la partie « résultats ». En effet, lors de nos entretiens, les participants ont déterminé que les personnes positives au cannabis étaient en majorité de jeunes hommes. Il est également précisé que pour les autres drogues, elles sont moins présentes sur les routes belges. Concernant les autres types de drogues comme les narcotiques et les antidépresseurs, s'avèrent être consommées par une tranche d'âge plus avancé comme l'aborde Lévesque (2014).

## **5. La prévention, dissuasion et récidive dans cette matière**

Comme énoncé ci-dessus, la Belgique dispose de campagnes de prévention très largement implantées depuis 1995. Les campagnes BOB étaient initialement prévues en période de fin d'année mais elles sont aujourd'hui bisannuelles. Elles prennent place l'été et l'hiver, pour une durée respective d'un mois. Il n'est pas rare, comme nous l'avons observé, que la police fédérale se joigne à la police locale dans le but de réaliser des actions nationales FIPA (Full Integrated Police Action). Nous avons constaté que les participants à notre étude étaient satisfaits des modifications dans les habitudes de consommation de la population. Ils ont mis en avant que les campagnes de prévention étaient effectivement efficaces et que les nouvelles générations de conducteurs se montraient plus prudentes que les précédentes. Cependant, ces campagnes ne doivent pas se limiter à l'alcool mais aborder aussi les stupéfiants. Comme l'expliquent certains auteurs, axer des campagnes de sensibilisation sur la drogue pour le grand public mais également les plus jeunes peut contribuer à prévenir les risques d'une conduite sous influence (Boudry, 2020). Peu de campagne de prévention sur la consommation de stupéfiants ont été évaluées. Comme le décrit Boudry (2020), une campagne lancée au Royaume-Uni visant à informer les conducteurs de 17 à 34 ans sur les législations de la conduite sous influence a permis d'améliorer la proportion de jeune conscientisé de 6%. Il semble dès lors judicieux de mettre en place ce même type de campagne pour prévenir la conduite sous influence de drogue. Les policiers interrogés dans le cadre de ce travail se sont montrés très favorables quant à la mise en place de campagnes de prévention.

La dissuasion, quant à elle, passe non seulement par la peur des poursuites pénales mais également par la présence des policiers sur le terrain. En effet, la peur d'être contrôlé est un moyen de dissuasion bien connu. Cependant, il s'avère qu'en Belgique la probabilité d'être contrôlé est relativement faible. Une distinction est faite entre le risque objectif et subjectif : « *Le risque de se faire prendre peut, à son tour, être subdivisé entre le risque « objectif » et le risque « subjectif » de se faire* »

prendre. *Le risque objectif de se faire prendre correspond au nombre de personnes qui sont contrôlées en un laps de temps donné.* » (Boudry, 2020). En terme objectif, les moyens des policiers sont limités, d'où la nécessité de mettre en place des procédures de sélections efficaces pour filtrer la population. Quant au risque subjectif, une médiatisation sur les réseaux sociaux ou encore à la télévision des contrôles peut être à l'origine d'une dissuasion créée au sein de la population.

La récidive dans cette matière est difficilement relevable. Ce n'est que depuis 2003, en Belgique, que la première étude a été menée (Delannoy, Silverans & Nieuwkamp, 2021). Dans nos résultats, il apparaît qu'elle est présente mais difficilement objectivable. Il a été apporté comme explication, et ce tout particulièrement pour les stupéfiants, que la récidive est généralement liée à l'addiction qu'entraîne les produits. En lien avec ces résultats, des études montrent que plus le contrevenant consomme, par exemple du cannabis, moins il va objectiver les dangers d'une conduite sous influence. Cette banalisation va entraîner une consommation récurrente sans percevoir les risques qui y sont liés : « *The present work revealed that the more frequently participants consumed cannabis, the lower their perceived risk of DUI (driving under influence of cannabis). This demonstrated relationship converges with findings in comparable studies.* » (Bergeron, Langlois & Cheang, 2014). Si les contrevenants récidivent, c'est parce qu'ils ne savent pas se passer de cette consommation et qu'ils minimisent l'implication de leur consommation. Néanmoins, des pistes ont été proposées par certains policiers pour réduire le risque de récidive. Ces pistes rejoignent sensiblement les mesures de réintégration que propose Boudry (2020) dans son rapport. Pour diminuer en partie le récidivisme des utilisateurs de stupéfiants, il faut combiner les sanctions classiques comme l'amende et l'interdiction de conduire avec des mesures plus éducatives. En effet, cette sensibilisation aux risques d'une conduite sous influence de drogues peut avoir les mêmes effets qu'une sensibilisation pour l'alcool (Nieuwkamp, Slootmans & Silverans, 2017).

Concernant la récidive pour l'alcool, nous avons au préalable cité que les habitudes de consommation de la population tendaient à diminuer. Cette diminution est semblable en Europe, aux États-Unis, au Canada etc. Il est dès lors intéressant de mentionner qu'une partie de la population est touchée par les mesures de prévention et de dissuasion prises ces dernières années. Il est question pour Fortin (2009) des buveurs sociaux et des buveurs modérés. Il est également explicité que ces conducteurs, s'ils sont arrêtés, n'auront qu'une condamnation et elle sera la seule. Néanmoins, pour le sous-groupe des conducteurs qui ont un problème d'addiction avec l'alcool, il n'est pas rare de retrouver cette dimension de récidive. Le parallèle est donc très clair entre l'alcool et les produits analogues. La dépendance à ces produits n'entraîne évidemment pas une récidive de tous les utilisateurs mais elle l'augmente fortement. Rappelons-le, l'alcool est un désinhibiteur. Il va donc favoriser des comportements agressifs, antisociaux et augmenter l'impulsivité (Fortin, 2009). En plus de cette addiction, des vulnérabilités psychosociales peuvent influencer sur la récidive et sur les capacités des contrevenants à participer aux programmes d'intervention qui peuvent être mis en place. Nous rappelons aussi que la récidive est difficile à prédire. S'intéresser aux raisons pouvant être la cause de cette récidive peut être un moyen pour les politiques publiques de lutter contre elle. Les policiers sur le terrain peuvent agir dans le court terme en interdisant aux contrevenants de conduire. Cependant, ils n'ont pas les moyens de lutter face aux causes plus profondes de cette conduite sous influence hormis par la sanction.

## **6. Apports et limites de la recherche**

### **6.1 Apports de la recherche**

Pour rappel, cette recherche est de type « descriptive à caractère exploratoire ». Nous pouvons commencer par mettre en avant son intérêt car elle analyse plusieurs aspects de la lutte face à la conduite sous influence qui sont très peu présents au sein d'une même étude. En effet, les thèmes abordés sont variés et ont été déterminés sur base de nombreux articles scientifiques.

Ensuite, en ce qui concerne la Belgique, ce n'est que depuis fin 2019 que les tests et analyses salivaires sont utilisés par la police locale dans sa lutte face à la conduite sous influence. Ces évolutions considérables des moyens de détection permettent de mettre en lumière une zone d'ombre et de révéler un chiffre noir important quant à la consommation de stupéfiants par les usagers de nos routes.

De plus, cette recherche s'est concentrée sur des acteurs de terrain qui mènent une lutte contre la conduite sous influence au quotidien. Notre partie résultat est donc unique en son genre car elle permet aux lecteurs de réaliser pleinement ce que les policiers vivent quotidiennement. Une attention très particulière portait sur la conservation des termes utilisés par les participants. Cette retranscription mot pour mot qu'ils ont faite de la situation, permet d'enrichir cette recherche. Nous pouvons notamment voir à quel point la consommation de stupéfiants les inquiètent quant à la sécurité routière ou encore leur enthousiasme face à l'évolution des moyens de détection qui était autrefois très réduit.

### **6.2 Limites de la recherche**

La première limite de cette recherche concerne le nombre de participants. En effet, comme énoncé plus haut, les zones de police locale sur l'arrondissement judiciaire de Liège sont au nombre de 20. Au total, lors de nos interviews et observations, nous avons obtenu des informations sur 9 de ces 20 zones. Nous avons à notre disposition une plus grande liste de contacts mais malheureusement les sujets qui nous intéressaient n'ont pas donné de réponse ou étaient dans l'incapacité de nous recevoir pour différents motifs.

La deuxième limite se situe quant à elle au niveau de la diversification des participants. Nous nous concentrons ici sur la police locale mais il est intéressant de garder à l'esprit que la police fédérale réalise le même travail sur la globalité du pays. Intégrer la police de la route à ce type de recherche peut-être un avantage pour déterminer les différences dans les procédés de sélection ou encore dans le profil des contrevenants. Il nous a d'ailleurs été conseillé, lors d'une interview, de nous rendre au poste de la police fédérale de la route de Liège qui se situe à Awans.

La troisième réside dans le choix méthodologique de cette recherche. En effet, nous avons opté pour une recherche qualitative utilisant des observations et des entretiens. Pour obtenir nos résultats, nous avons découpé et réalisé une analyse thématique de ces entretiens. Ces données ont été découpées et analysées par une seule personne. Ce faisant, elles peuvent avoir été teintées d'interprétations subjectives et personnelles malgré une démarche de neutralité. Une vérification entre plusieurs chercheurs est toujours bénéfique pour la scientificité de celle-ci.

## **7. Pistes de recherche**

Comme annoncé plus haut, cette recherche se limite aux zones de police locale de l'arrondissement de Liège. Une étude de plus grande envergure et ciblant l'ensemble des arrondissements judiciaires dans tout le pays peut s'avérer intéressante. Il serait dès lors possible de comparer les deux plus grands arrondissements judiciaires de Wallonie. Une autre piste serait de réaliser une étude comparative entre le nord et le sud du pays. De cette façon, les similarités et disparités au sein des zones de police en Belgique seraient mises en avant de façon à pouvoir collaborer pour améliorer cette lutte face à la conduite sous influence. Il est assez rare pour les zones de collaborer entres-elles au niveau de la conduite sous influence.

Notre recherche se base également sur des acteurs de terrain qui pratiquent quotidiennement des contrôles et œuvrent au jour le jour pour améliorer la sécurité sur nos routes. Il peut s'avérer intéressant de questionner les organes décisionnels de cette lutte face à la conduite sous influence. L'objectif serait de déterminer pourquoi une zone va mettre en place des moyens plus conséquents, ou non, dans cette matière.

# Conclusion

Rappelons que notre objectif était d'étudier les enjeux et écueils de la lutte menée par certaines zones de police locale de l'arrondissement judiciaire de Liège face à la conduite sous influence. Pour ce faire, nous avons au préalable réalisé des observations afin de déterminer les thèmes à approfondir à l'aide d'articles scientifiques et d'entretiens semi-directifs.

Les résultats sont très clairs quant aux objectifs de cette lutte qui est de prévenir et éviter un maximum les collisions et accidents mortels. La conduite sous influence impacte considérablement les réflexes, le temps de réaction, la motricité et le champ de vision, ce qui décuple grandement le risque d'accident sur nos routes. Les risques sont assez semblables, que l'imprégnation soit alcoolique ou par substances analogues : le conducteur va voir ses capacités de conduite grandement amoindries. Concernant les procédés de sélection, les résultats nous ont permis de mettre plusieurs éléments en lumière. Ils sont clairement problématiques pour certaines zones qui disposent de peu de moyens financiers et doivent donc être très sélectifs lors des contrôles. Nous l'avons vu, les politiques plus laxistes influencent également les contrôles en empêchant une sélection des conducteurs sauf en cas d'accident. Les résultats sont assez partagés à ce niveau, certains policiers se basant parfois sur l'aspect physique des conducteurs et de leur véhicule et d'autres pas du tout. Une grande disparité règne quant aux procédés de sélection. Nous pouvons toutefois conclure que la sélection des personnes contrôlées se fait de 4 manières différentes. Premièrement, en cas d'accident, un test haleine est réalisé d'office et parfois un test salivaire. Deuxièmement, lors d'une conduite anormale ou irresponsable. Troisièmement, des contrôles proactifs sont faits et les policiers sélectionnent eux-mêmes les voitures, en prenant des informations via la plaque d'immatriculation du véhicule. Pour terminer, la sélection se fait lors de contrôles dédiés et fixes semblables à ceux des campagnes BOB. Il ressort également de nos résultats que les moyens de détections ont subi une modification très favorable à cette lutte. Un des enjeux pour les policiers est de s'assurer qu'un maximum de contrôles soit réalisé pendant leur travail. La complexité et la lourdeur procédurale des anciens moyens de détection empêchaient largement les participants de pouvoir lutter efficacement face à la conduite sous influence. Le profil des contrevenants est également sujet à discussion dans nos résultats. Il est vrai que pour l'alcool, l'ensemble de la population est touchée et aucun profil spécifique n'en ressort. A contrario, ce n'est pas le cas pour les stupéfiants. Il semble que le cannabis soit surreprésenté et qu'il soit majoritairement consommé par des hommes, plutôt jeunes, de tout statut socioéconomique. En ce qui concerne les autres drogues, on peut voir que la cocaïne est utilisée par un public plus aisé, contrairement à de substances comme l'héroïne. Enfin, la prévention face à la conduite sous influence d'alcool semble porter ses fruits. Que ce soit via les campagnes de prévention ou via les contrôles répétés de la police, les jeunes semblent mieux conscientisés par les risques que les précédentes générations. En effet, il y a un nombre plus faible d'accidents mortels qu'auparavant. La dissuasion par les peines est quant à elle efficace mais elle a ses limites. Dans nos résultats, il apparaît clairement que pour les stupéfiants, en cas d'addiction, les amendes et les retraits de permis ne sont pas suffisants pour dissuader les consommateurs réguliers. Dès lors, si la prévention et la dissuasion ont échoué, il est fort probable d'avoir affaire à du récidivisme dans cette matière.

Pour conclure, nous souhaitons souligner que cette lutte face à la conduite sous influence menée par les policiers de terrain est une lutte quotidienne. Leurs missions, comme ils nous l'ont souvent rappelé, n'est pas de l'empêcher totalement, car c'est impossible, mais de limiter un maximum les drames que cela occasionne.

# Bibliographie

## Littérature:

Achermann Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H. (2019) Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA2 Thematic report Nr. 5. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention.

Asbridge, M., Hayden, J. A., & Cartwright, J. L. (2012). Acute cannabis consumption and motor vehicle collision risk : systematic review of observational studies and meta-analysis. *BMJ*, 344(feb09 2), e536. <https://doi.org/10.1136/bmj.e536>

Beck, F., & Richard, J. B. (2014). La consommation d'alcool en France. *La Presse Médicale*, 43(10), 1067-1079. <https://doi.org/10.1016/j.lpm.2014.02.027>

Bergeron, J., Langlois, J., & Cheang, H. (2014). An examination of the relationships between cannabis use, driving under the influence of cannabis and risk-taking on the road. *European Review of Applied Psychology*, 64(3), 101-109. <https://doi.org/10.1016/j.erap.2014.04.001>

Blais, É., Couture, M.-A., Boivin, R. & Poirier, B. (2017). Pouvoir discrétionnaire, infractions routières et interventions policières. *Criminologie*, 50(2), 257–279. <https://doi.org/10.7202/1041707ar>

Boutin, G. (2018). *L'entretien de recherche qualitatif* (2ème ed.). Théorie et pratique. Presses de l'Université du Québec. <https://doi.org/10.4000/rfsic.9678>

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

Buton, F., Lehingue, P., Mariot, N., & Rozier, S. (Eds.) 2016. *L'Ordinaire du Politique : Enquêtes sur les rapports profanes au politique*. Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion. doi :10.4000/books.septentrion.28023

Cartuyvels, Y. (1996). Insécurité et prévention en Belgique : les ambiguïtés d'un modèle « global-intégré » entre concertation partenariale et intégration verticale. *Déviance et société*, 20(2), 153-171. <https://doi.org/10.3406/ds.1996.1602>

Cusson, M. (2010). Dissuasion, justice et communication pénale. *Institut pour la justice - Association loi 1901*.

Delannoy, S., Silverans, P. et Nieuwkamp, R. (2021). Mise en perspective de l'adéquation des sanctions pour les récidivistes en matière de roulage – Revue documentaire des effets des sanctions et analyse qualitative exploratoire du processus décisionnel des sanctions, Bruxelles : Institut Vias

Deslauriers, J.-P. (1997). L'induction analytique. Dans J. Poupart, J.-P. Deslauriers, L. H. Groulx, A. Laperrière, R. Mayer et A. Pires (dir.), *La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques* (p. 293-308). Gaétan Morin éditeur.

Dumestre-Toulet, V., & Labat, L. (2021). Place de la salive dans les analyses toxicologiques. *Revue Francophone des Laboratoires*, 2021(535), 65-73.

Fortin, M. (2009). *Prévention de la récidive et non-adhérence aux programmes d'intervention obligatoires chez les contrevenants de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool*. (Ph.D.), Université de Montréal, Montréal, Québec, Canada.

H. Wakana, M. Yamada and M. Sakairi, "Portable Alcohol Detection System with Breath-Recognition Function," 2018 IEEE SENSORS, 2018, pp. 1-4. doi: 10.1109/ICSENS.2018.8589877.  
[https://doi.org/10.1016/s1773-035x\(21\)00254-9](https://doi.org/10.1016/s1773-035x(21)00254-9)

Institut Vias (2020) Briefing « Conduite sous l'influence de drogues ». Bruxelles, Belgique, Institut Vias, [www.briefings.vias.be](http://www.briefings.vias.be). Rédaction de ce document : Ellen Boudry, [ellen.boudry@vias.be](mailto:ellen.boudry@vias.be)

Jorgensen, D. L. (1989). *Participant observation: A methodology for human studies*, (p. 16-26). Sage Publications, Inc. <https://doi.org/10.4135/9781412985376>

Keatley, D. A., Barsky, A. D., & Clarke, D. D. (2016). Driving under the influence of alcohol : a sequence analysis approach. *Psychology, Crime & Law*, 23(2), 135-146. <https://doi.org/10.1080/1068316x.2016.1228933>

LeBlanc, M., Ouimet, M., & Szabo, D. (2003). *Traité de criminologie empirique*. Presses de l'Université de Montréal.

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

Nieuwkamp, R., Slootmans, F., & Silverans, P. (2017). Focus sur la récidive au volant: Étude approfondie des profils de récidivistes sur base des dossiers judiciaires des tribunaux de police de Louvain et de Malines. Bruxelles, Belgique: l'Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Perrin, M., Halart, E., Coste, D., Lecompte, Y., & Lhermitte, M. (2012). Usage de stupéfiants au volant, bilan des résultats de deux laboratoires (CHRU Lille et IRCGN). *Annales de Toxicologie Analytique*, 24(3), 129-137. <https://doi.org/10.1051/ata/2012015>

Poupart, J. (1997). L'entretien de type qualitatif: considérations épistémologiques, théoriques et méthodologiques. In J. Poupart et al., *La recherche qualitative: Enjeux épistémologiques et méthodologiques* (pp.173-208). Montréal: Gaëtan Morin Éditeur.

Richard S. (2006). « L'analyse de contenu pour la recherche en didactique de la littérature. Le traitement de données quantitatives pour une analyse qualitative : parcours d'une approche mixte ». *Recherches qualitatives*, vol. 26, n° 1, p. 181-207. Disponible au format PDF sur Internet : <[http://www.recherche-qualitative.qc.ca/numero26\(1\)/srichard\\_ch.pdf](http://www.recherche-qualitative.qc.ca/numero26(1)/srichard_ch.pdf)>

Scheen, A. (2019). Alcool et conduite automobile. *Revue médicale de Liège*, 74 (5–6), 258-264.

Tasdoven, H. & Kapucu, N. (2013). L'influence des perceptions personnelles et des facteurs organisationnels sur le pouvoir discrétionnaire de la police : le cas de la police nationale turque. *Revue Internationale des Sciences Administratives*, 79, 563-584. <https://doi.org/10.3917/risa.793.0563>

Thomas, B. (2019, 4 mars). *Imprégnation alcoolique et état d'ivresse*. Thomas. Consulté le 5 mai 2022, à l'adresse <https://www.avocats-thomas.be/impregnation-alcoolique-et-etat-divresse/#:%7E:text=Notez%20que%20pour%20convertir%20un,le%20premier%20par%202%2C2727>.

Verstraete, A. G., & Samyn, N. (2003). Le dépistage biologique d'une conduite sous influence. *Annales de Toxicologie Analytique*, 15(2), 83-91. <https://doi.org/10.1051/ata/2003020>

White, A. (2020). Gender Differences in the Epidemiology of Alcohol Use and Related Harms in the United States. *Alcohol Research : Current Reviews*, 40(2). <https://doi.org/10.35946/arcr.v40.2.01>

### **Lois:**

Arrêté royal 10 juin 1959 relatif au prélèvement sanguin en vue du dosage de l'alcool et fixant la date de l'entrée en vigueur de la loi du 15 avril 1958 modifiant le Code d'instruction criminelle, la loi du 1<sup>er</sup> août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police du roulage et l'arrêté-loi du 14 novembre 1939 relatif à la répression de l'ivresse (M.B. 26.06.1959).

Arrêté royal du 17 septembre 2010 relatif au modèle et aux modalités d'application de la check-list standardisée pour la constatation des indications de signes d'usage récent de drogue dans la circulation routière (M.B. 26.09.2010).

Arrêté-loi du 14 novembre 1939, relatif à la répression de l'ivresse publique (M.B. 18.11.1939).

Circulaire n° COL 19/2010 du Collège des procureurs généraux près les cours d'appel (2019) : Circulaire commune du ministre de la Justice et du Collège des procureurs généraux contenant une politique uniforme de contrôle, de constatation, de recherche et de poursuite relative à la présence dans l'organisme de substances autres que l'alcool qui influencent la capacité de conduire – conduite sous l'influence de drogues (M.B. 29.09.2010).

Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (M.B. 27.03.1968).

Loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes (M.B. 16.03.1921).

# Annexes

## 1. Guide d'entretien

### Les risques de la conduite sous influence :

- Quels sont les risques d'une conduite sous influence ? Risque d'accident, d'accident mortel, de blessures grave pour sois même ou autrui, retrait de permis, contraventions, ....
- Objectivation de la lutte contre celle-ci ?
- Les risques encourus après une consommation d'alcool d'après votre expérience sur le terrain
- Les risques encourus après une consommation de drogue ou de médicament d'après votre expérience sur le terrain.

### Les procédés de sélection :

- Avez-vous des critères prédéfinis quant à la sélection des personnes contrôlée ?
- La checklist est-elle un outil adapté au terrain ?
- L'utilisation du sampler est-elle maintenue au sein de votre zone ?

### L'évolution des moyens de détection :

- Depuis le début de la lutte face à la conduite sous influence, quelles ont été les évolutions dans le domaine de la détection ?
- Peut-on observer une différence entre l'alcool et la drogue ou les médicaments ?
- Qu'est devenue l'idée d'analyser la sueur ou encore les tests urinaire ?

### Le profil des contrevenants :

- Genre, âge, statut socio-économique,... des contrevenants.

### La dissuasion et la récidive dans cette matière :

- Pensez-vous que les contrôles récurrent que vous réalisé créent-ils une dissuasion dans la population ?
- Les peines sont-elles à l'origine d'une dissuasion éventuelle ?
- La conduite sous influence est un fait délictueux sujet au récidivisme ?

## 2. Document de consentement et confidentialité

Titre de la recherche	La conduite sous influence : Enjeux et écueils de la lutte menée par certaines zones de police locale issues de l'arrondissement judiciaire de Liège
Chercheur responsable de la recherche	Romain Savulla
Promoteur	Vincent Seron

### Description de la recherche :

Cette recherche s'effectue dans le cadre d'un mémoire universitaire en criminologie. Le but est d'analyser la lutte que mène la police locale de l'arrondissement judiciaire de Liège face à la conduite sous influence. L'étude se concentre plus précisément sur les risques de la conduite sous influence, l'impact des produits sur les capacités de conduite, les procédés de sélection, l'évolution des moyens de détection, le profil des contrevenants et la dissuasion ou récidive dans cette matière.

### Informations relatives à vos données :

Cet entretien est anonymisé. Les informations obtenues durant cet entretien seront confidentielles et soumises au secret professionnel.

Votre participation implique que vous acceptez que les renseignements recueillis soient utilisés anonymement à des fins de recherche. Ces données ne seront conservées que le temps utile à la réalisation de l'enquête visée.

Dans le but d'une objectivité totale, je souhaiterais réaliser un enregistrement audio de l'entretien. Pour rappel, les informations sont confidentielles et ne seront utilisées que par moi-même.

- Marquez-vous votre accord ? OUI – NON

Pour toutes questions relatives à cette recherche, vous pouvez me contacter via cette adresse email : [Savulla.rom@outlook.com](mailto:Savulla.rom@outlook.com)

En conséquence, je donne mon consentement libre et éclairé pour être participant à cette recherche.

Lu et approuvé le, \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_

Signature

