

**MERCURIALE DE LA RENTREE JUDICIAIRE DU  
1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2023 :**

**« La circulation routière et la justice : le  
lièvre et la tortue »**

A l'échelle européenne, la Belgique ne fait pas partie des Etats les plus avancés en matière de sécurité routière. Ainsi le nombre de morts sur nos routes est, depuis bon nombre d'années, légèrement supérieur à la moyenne des Etats de l'Union européenne<sup>1</sup>.

Il est certainement possible de mieux faire et nos décideurs, tous niveaux de pouvoir confondus, ont multiplié les initiatives afin d'améliorer cette situation.

Parmi les solutions mises en œuvre figure, et ce n'est pas nouveau, la « peur du gendarme », soit l'accroissement des contrôles, ciblant principalement les « tueurs de la route » à savoir : la conduite sous l'influence d'alcool ou de drogues, la vitesse inadaptée et, plus récemment, la distraction au volant.

L'effet escompté étant d'inciter les conducteurs à respecter davantage la norme, afin de diminuer le nombre d'accidents. Force est de constater qu'en dépit de quelques mauvaises années, au cours de la période de 2014 à 2022 le nombre de tués et de blessés sur la route a diminué<sup>2</sup>.

La difficulté en matière de constatation des infractions de la route est que le volume de délits et de contraventions est considérable, tandis que le cadre de la police reste circonscrit dans certaines limites. L'automatisation des processus de travail et l'usage de nouvelles

---

<sup>1</sup> Plan Fédéral de Sécurité Routière 2021-2025, version intégrale, p. 10, <https://mobilit.belgium.be/fr/route/securite-routiere/plans-strategiques-securite-routiere>

<sup>2</sup> Baromètre de la sécurité routière, 1<sup>er</sup> semestre 2023, VIAS Institute, <https://www.vias.be/storage/main/barometer-2023-q2-fr.html>

technologies s'est dès lors rapidement imposé comme la solution idéale.

Cette automatisation a pour conséquence que le nombre de constats d'infractions au droit de la circulation routière a été décuplé, entraînant l'impossibilité pour les parquets et tribunaux de police du Royaume, d'absorber et de traiter ces dossiers en appliquant les moyens traditionnels de poursuites.

Cet afflux massif de nouveaux dossiers à traiter, a donc constitué pour la justice répressive, **un défi d'envergure à relever**, nécessitant d'une part, **le développement d'un flux électronique des procès-verbaux de circulation routière entre la police et les parquets** et d'autre part, la **mise en œuvre de moyens plus efficaces de poursuites, notamment, par une modernisation de l'ordre de paiement et la création d'un nouveau parquet : le parquet de la sécurité routière.**

\*\*\*\*

L'usage d'appareils automatiques aux fins de constater des infractions de la route sur l'ensemble des voiries du Royaume n'a, en effet, cessé d'augmenter au cours de ces dernières années.

Il est bon de rappeler que l'utilisation des données collectées par ces appareils est soumise à des règles strictes. **L'article 62 al. 3 de la loi du 16 mars 1968** relative à la police de la circulation routière, prévoit ainsi que les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant **automatiquement en l'absence d'agent qualifié** font foi **jusqu'à preuve du contraire**

lorsqu'il s'agit « *d'infractions (...) désignées par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres* ». La liste des infractions constatées par un appareil automatique bénéficiant de cette **force probante spéciale** est reprise dans l'arrêté royal du 18 décembre 2002<sup>3</sup>.

Ces appareils automatiques qui fonctionnent de plus en plus en réseau, collectent des données dont l'usage est strictement réglementé par **l'article 62 al. 5 de cette même loi** suivant lequel : « *Sans préjudice des dispositions de l'article 29 du Code d'instruction criminelle, les appareils et les informations qu'ils fournissent ne peuvent être utilisés qu'aux fins judiciaires relatives à la répression des infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci commises sur la voie publique ainsi qu'en vue de la régularisation de la sécurité routière* ». Cette disposition s'applique donc à tous les appareils susceptibles de constater des infractions au droit de la sécurité routière de manière automatique (infractions de vitesse, mais aussi franchissement de feux rouges, franchissement de feux clignotants sur passage à niveau...).

Ce principe d'exclusivité de la collecte des données comprend une seule exception, celle où l'agent qualifié lorsqu'il examine les données ainsi collectées, constate la commission d'un crime ou d'un délit, ce qui le contraint à en informer le procureur du Roi comme le prévoit l'article 29 du Code d'instruction criminelle.

Hormis cette exception, l'on retiendra que les données collectées par des appareils doivent uniquement servir à la répression des infractions au droit de la circulation routière, le législateur ayant de cette

---

<sup>3</sup> Arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié fait foi jusqu'à preuve du contraire.

manière, pris en considération un avis de la Commission de la protection de la vie privée<sup>4</sup>.

En 2018, le législateur a inséré un article 44/2 §3 dans la loi sur la fonction de police qui prévoyait que des banques de données techniques peuvent être créées à la suite d'utilisation d'outils destinés à : « *collecter de manière automatique des données à caractère personnel et des informations de nature technique* ». Les caméras et systèmes intelligents de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation y sont cités de manière explicite comme sources susceptibles d'alimenter les bases de données techniques, l'article 44/11/3septies de la loi sur la fonction de police, précisant les missions qui justifient le recours à une banque de données techniques<sup>5</sup>.

Il apparaît que l'article 44/11/3septies de la loi sur la fonction de police énumère des finalités de traitement beaucoup plus larges que la seule constatation au droit de la circulation routière et que l'article 44/11/3decies §3 de cette même loi, autorise le traitement des données aux fins d'effectuer des recherches ponctuelles dans le cadre de missions de police administrative, ce qui est contraire au prescrit de l'article 62 al.5 de la loi du 16 mars 1968. Cette contradiction sera toutefois levée par le fait que la loi du 16 mars 1968 étant une loi spéciale, elle primera sur les dispositions de la loi sur la fonction de police qui sont, elles, d'ordre général.

---

<sup>4</sup> Exposé des motifs , Doc. Parl., Ch. Repr. 1995-1996, n°577/7-95/96, p.5. L'Autorité de protection des données a succédé à la Commission de la protection de la vie privée en 2018 (loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données).

<sup>5</sup> Loi du 21 mars 2018 modifiant la loi sur la fonction de police en vue de régler l'utilisation de caméras par les services de police et modifiant la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignements et de sécurité et la loi du 2 octobre 2017 règlementant la sécurité privée et particulière.

On retiendra donc que la police doit choisir : « **soit** d'utiliser les caméras et systèmes intelligents de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation aux seules fins de constater des infractions au droit de la circulation routière, sans préjudice de l'application de l'article 29 du Code d'instruction criminelle, **soit** pour effectuer l'une des autres missions énumérées à l'art 44/11/3septies 1° a) et c) et 2° de la loi sur la fonction de police »<sup>6</sup>.

\*\*\*\*

Les infractions de dépassement de la vitesse autorisée constituent, vous vous en doutez, la grande majorité des infractions de la circulation routière sanctionnées par des perceptions immédiates. Ces infractions sont actuellement constatées à l'aide d'instruments dénommés « *cinémomètres* » qui sont de 3 types :

- Les cinémomètres de type « **radars** »<sup>7</sup> mesurent la vitesse d'un véhicule à l'aide d'un faisceau d'ondes radio et utilisent l'effet « Doppler » la marge d'erreur liée à l'utilisation de ces appareils est de 6Km/H pour les vitesses allant de 30 à 100Km/H et de 6% de la vitesse mesurée pour les vitesses supérieures à 100Km/H. Cette marge d'erreur déduite de la vitesse mesurée permet d'obtenir la vitesse corrigée qui doit bénéficier au contrevenant<sup>8</sup> ;
- Les cinémomètres de type « **LIDAR** »<sup>9</sup>: ils mesurent la vitesse à l'aide d'un faisceau de lumière, un laser, ce qui les rend beaucoup plus précis que les radars à effet Doppler ;

---

<sup>6</sup> G. DUPUIS et I. de la SERNA (dir.), *Les mutations du droit de la circulation routière*, Limal, Anthemis, 2022, p.9

<sup>7</sup> RaDaR : Radio Detection and Ranging

<sup>8</sup> Circulaire 11/2006 commune du ministre de la justice et du Collège des procureurs généraux contenant une politique uniforme en matière de perception d'une somme et de contrôle, de constatation, de recherche et d'orientation des poursuites d'infractions de dépassement de la vitesse autorisée.

<sup>9</sup> LiDaR : Light Detection and Ranging

- Enfin, les « **radars tronçons** » mesurent la vitesse moyenne d'un véhicule sur un trajet déterminé au moyen de la reconnaissance d'une plaque d'immatriculation couplée aux mesures de distance parcourue et de temps. La reconnaissance des plaques d'immatriculation se fait au moyen du système ANPR<sup>10</sup>.

En dépit de la précision accrue des LIDAR et des radars tronçons, la marge d'erreur applicable pour les radars à effet DOPPLER, reste actuellement d'application pour tous les dispositifs permettant de mesurer la vitesse.

Il me semble opportun d'attirer l'attention sur le fait que les cinémomètres des dernières générations et les radars tronçons utilisent des appareils photo numériques et non plus analogiques ce qui permet de constater beaucoup plus d'infractions qu'auparavant puisqu'il n'est plus nécessaire de relever les films et les faire développer. Les dispositifs actuels peuvent donc **fonctionner en continu 24H/24**, ce qui n'est évidemment pas sans conséquences sur le nombre de constatations réalisées outre le fait que le nombre d'appareils installés sur les voiries a considérablement augmenté durant ces dernières années : c'est aujourd'hui plus de 4.816 dispositifs de contrôle de vitesse qui sont installés sur le territoire national<sup>11</sup>, ce chiffre demeurant toutefois assez théorique dans la mesure où le nombre d'appareils automatiques gérés par les communes et les zones de police n'est pas connu avec exactitude vu l'autonomie dont ces entités disposent pour investir dans l'achat de leurs propres appareils.

---

<sup>10</sup> ANPR : Automatic Number Plate Recognition

<sup>11</sup> Réponse à une question parlementaire écrite n° 1182 de Mr Troosters, député, datée du 15 mars 2022 concernant les radars + recensement effectué sur le site de l'Agentschap Wegens en Verkeer en mai 2022.

Le perfectionnement de ces appareils et la multiplication des sites sur lesquels ils sont installés, ont inévitablement entraîné une augmentation exponentielle du nombre de constatations à traiter. L'examen des données fournies par la police nous apprend qu'en 5 ans, ce sont plus de 1.250.000 constatations supplémentaires qui ont été enregistrées et que les infractions de vitesse entre 1 et 30Km/H, donc susceptibles de faire l'objet d'une perception immédiate, sont de loin les plus nombreuses<sup>12</sup>! Ceci ne constitue toutefois que la partie émergée de l'iceberg, dans la mesure où beaucoup d'infractions ne font encore aujourd'hui l'objet d'aucun procès-verbal de constatation vu l'application des marges dites de tolérance et des quotas.

On entend par :

- **marge de tolérance**, une marge fixée par le procureur du Roi qui s'ajoute à la marge d'erreur technique, l'infraction ne faisant l'objet d'un procès-verbal que si cette marge est dépassée ;
- **un quota** constitue un seuil maximal de procès-verbaux que la police locale ou fédérale ne peut dépasser au cours d'une période déterminée.

De telles pratiques se sont précédemment avérées indispensables afin d'éviter l'engorgement des parquets et des tribunaux de police par des infractions de type « perceptions immédiates » ce qui aurait empêché le ministère public de se consacrer au traitement prioritaire des dossiers présentant un degré de gravité plus important.

---

<sup>12</sup> [https://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/Statistiques, circulation/interactif](https://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/Statistiques_circulation/interactif).



**L'article 62 al.7 de la loi du 16 mars 1968** prévoit d'ailleurs que préalablement à l'installation de nouveaux appareils sur la voirie publique, une concertation entre les autorités judiciaires, policières et administratives compétentes est obligatoire aux fins de déterminer les circonstances concrètes d'utilisation desdits appareils ainsi que leur emplacement, le tout devant être consigné dans un **protocole d'accord**.

Les nombreuses critiques émises notamment par VIAS<sup>13</sup> ainsi que les dispositions légales relatives à l'ordre de paiement et la création récente du parquet de la sécurité routière, ont permis aux parquets de supprimer les quotas et marges de tolérance **sur les autoroutes** (sauf en ce qui concerne les constatations réalisées par les LIDAR et radars mobiles). En Région wallonne, le projet pilote « *Slow down* » a été récemment lancé sur les voiries régionales et en est au stade de la collecte d'informations.

\*\*\*\*

Pour les raisons ci-avant évoquées, l'on comprendra aisément que l'automatisation des constatations d'infractions à la circulation routière impose à la justice d'adapter le mode de gestion des plaintes, de suivi des dossiers et de mise en œuvre des poursuites en adoptant un certain nombre de réformes substantielles.

Parmi celles-ci, l'on relèvera d'abord, **le recours au procès-verbal électronique** prévu à l'article 33 de la loi du 10 juillet 2006 sur la procédure par voie électronique et l'article 40 §1<sup>er</sup> de la loi sur la

---

<sup>13</sup> VIAS Institute, vitesse et vitesse excessive, Dossier thématique sécurité routière n°9, 2<sup>e</sup> édition, 2020, p. 37.

fonction de police<sup>14</sup>, incontournable vu les économies de temps, de papier et de déplacements qu'il permet de réaliser, outre la très grande fluidité de transmission de pièces qu'il représente.

Sous la précédente législature, de nombreux efforts ont en effet été consentis dans le cadre du programme *Crossborder* pour améliorer les performances du flux électronique des procès-verbaux de circulation routière entre la police et les parquets.

Dans ce cadre, il fut notamment décidé que tout procès-verbal dressé dans un dossier donnant lieu à une proposition de perception immédiate, devrait être systématiquement transmis au parquet par voie électronique en vue de poursuites, l'encodage manuel de ces dossiers de loin les plus nombreux, dans la base de données des parquets, pouvant ainsi être évité. Cette manière de fonctionner a donc représenté un gain de temps et d'énergie considérables pour les services administratifs des parquets.

Il s'agit cependant, toujours à l'heure actuelle, d'un simple transfert de données brutes de la police vers la justice et non, bien que la loi le permette, de la transmission de véritables procès-verbaux électroniques.

L'utilisation du procès-verbal électronique impose en effet l'usage de **la signature électronique qualifiée** du verbalisant qui transforme le projet de procès-verbal en un acte authentique lui conférant sa force

---

<sup>14</sup> Tel que modifié par la loi du 25 mai 2018 visant à réduire et redistribuer la charge de travail au sein de l'ordre judiciaire. Le texte relatif au procès-verbal dématérialisé est issu d'un amendement n°55 au projet de loi modifiant le Code judiciaire, le Code civil et la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire( Doc. parl. Ch. Repr., 2017-2018, n°54-2827/004, p.73-85).

probante spéciale. Elle est prévue à l'article 40 §2 de la loi sur la fonction de police<sup>15</sup>.

L'article 40 §3 de cette même loi prévoit un autre type de signature électronique : **le cachet électronique avancé** qui peut être utilisé dans 3 hypothèses :

- Lorsque le verbalisant n'est pas légalement tenu de s'identifier nominativement dans le procès-verbal <sup>16</sup> ;
- Pour les procès-verbaux relatifs aux constatations effectuées dans le cadre des articles 62 et 65§1<sup>er</sup> de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière ;
- Pour certaines catégories de procès-verbaux relatifs à des infractions déterminées, qui en fonction de la nature des faits et des circonstances de l'affaire, ne font pas ou pas encore l'objet de poursuites de la part du ministère public<sup>17</sup>.

L'article 40 §3 al. 1<sup>er</sup> et 2 de la loi sur la fonction de police s'avère particulièrement intéressant puisqu'il vise expressément les infractions constatées de manière automatisée et/ou dans le cadre de la procédure de perception immédiate. Les travaux préparatoires justifiaient en effet le recours à ce cachet électronique avancé au lieu de la signature électronique qualifiée, afin de permettre de traiter la masse importante de procès-verbaux **par lots** et non plus de manière individuelle.

---

<sup>15</sup> Les travaux préparatoires de la loi du 25 mai 2018 qui a ainsi complété l'article 40 de la loi sur la fonction de police, renvoyant aux conditions émises par les articles 25 et 26 du Règlement n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique.

<sup>16</sup> Il s'agit des procès-verbaux visés à l'article 41 §2 de la loi sur la fonction de police ainsi que ceux visés aux articles 112 quater et 112 quinquies du Code d'instruction criminelle ; projet de loi modifiant le Code judiciaire, le Code civil et la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire, amendements, préc., pp. 78-79.

<sup>17</sup> Il s'agit des procès-verbaux simplifiés, ibid. p.79.

Le législateur a donc voulu apporter des garanties au niveau de l'authentification de l'auteur du procès-verbal et de la non répudiation du contenu de celui-ci : la différence fondamentale entre la signature électronique qualifiée et le cachet électronique avancé réside dans le fait que cette authentification ne porte pas sur l'identité du verbalisant rédacteur du procès-verbal, mais est réalisée au nom d'une personne morale à savoir : la police fédérale ou la zone de police locale<sup>18</sup>.

Ainsi, en cachetant le procès-verbal, la police apporte les garanties nécessaires quant à l'origine et à l'intégrité des données qu'il contient, l'article 40 §3 al. 3 de la loi sur la fonction de police précisant expressément que les procès-verbaux signés à l'aide d'un cachet électronique avancé sont assimilés à ceux qui sont signés à l'aide d'une signature manuscrite et conservent la force probante spéciale prévue à l'article 62 al.3 de la loi relative à la police de la circulation routière<sup>19</sup>.

Pour des raisons essentiellement techniques, ni la signature électronique qualifiée, ni le cachet électronique avancé n'ont à ce jour pu être utilisés dans le cadre de l'exercice de poursuites d'infractions de la route, ce qui est regrettable étant donné le gain de temps et l'économie de moyens que cela représenterait, tant pour la police que pour la justice. De plus, il serait judicieux d'utiliser les procès-verbaux électroniques en premier lieu dans le contentieux des infractions de la route, afin que ces nouveaux instruments juridiques puissent y faire

---

<sup>18</sup> Ibid., p.78.

<sup>19</sup> Art 40 §3 al.4 de la loi sur la fonction de police. Il s'agit de l'arrêté royal du 18 juillet 2021 relatif aux mesures de sécurité et aux normes techniques minimales des systèmes informatiques policiers qui produisent le cachet électronique avancé et aux mentions qui figurent dans le cachet électronique avancé et dans la signature électronique qualifiée.

leurs « maladies de jeunesse », avant d'envisager leur utilisation sur une plus large échelle, dans l'intégralité de la chaîne pénale.

L'envoi par la police des procès-verbaux électroniques aux parquets nécessite également, et c'est une condition essentielle et préalable à leur utilisation dans des procédures répressives, la création **du dossier pénal électronique**, prévu par la loi du 10 juillet 2006 relative à la procédure par voie électronique.

Selon l'article 29 de cette même loi, les pièces du dossier sont placées sur support papier ou électronique. L'article 30 prévoit que le ministère public ou le juge d'instruction décide du support sur lequel le dossier original sera établi, conservé ou reproduit. Cependant à partir du moment où le tribunal est saisi de l'affaire « *seul le juge peut dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice, ordonner de changer le support du dossier de la procédure conformément à l'article 31<sup>20</sup>* ».

Il n'en demeure pas moins que cette loi « Phénix » apparaît aujourd'hui dépassée, ne répondant pas aux besoins actuels, notamment en ce qu'elle permet toujours au juge du fond de choisir entre le dossier électronique et le dossier papier avec les difficultés qui en découlent en termes d'administration d'une bonne justice.

La nécessité de recourir à la digitalisation intégrale et systématique du dossier pénal depuis la rédaction du procès-verbal initial jusqu'à la

---

<sup>20</sup> Bien que l'article 31 de la loi du 10 juillet 2006 soit renseigné comme ayant été abrogé dans la base de données JUSTEL, il est à relever que l'article 169 de la loi du 25 décembre 2016 modifiant le statut juridique des détenus et la surveillance des prisons et portant des dispositions diverses en matière de justice a abrogé, un jour avant son entrée en vigueur, la disposition d'une loi du 4 mai 2016 relative à l'internement et à diverses dispositions en matière de justice qui devait abroger l'article 31.

dernière phase d'exécution de la décision intervenue s'est clairement fait ressentir. Ce vaste chantier est actuellement en cours de finalisation et devrait entrer en vigueur dans les prochains mois.

Une autre réforme significative concerne le développement des messageries électroniques plus rapides et moins coûteuses que le courrier postal, qui a incité des initiatives novatrices visant à permettre à la police et aux autorités judiciaires de correspondre avec les citoyens et les entreprises via un système numérique performant et fiable, qui présente en outre, l'avantage d'être traçable dans les deux sens : **l'eBox**.

Les conditions d'utilisation de cette eBox sont régies par la loi du 27 février 2019 relative à l'échange électronique de messages, qui prévoit en son article 4 que les services utilisateurs ont l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour assurer un niveau de sécurité suffisant notamment pour préserver l'origine, l'intégrité et la confidentialité du message ainsi que la constatation non équivoque du moment précis d'envoi et de réception de celui-ci, de l'identité de l'utilisateur et du destinataire ainsi que le numéro unique attribué au message.

Depuis janvier 2020, les personnes physiques et morales qui ont activé leur eBox, reçoivent les propositions de perceptions immédiates, la copie du procès-verbal constatant l'infraction ainsi que le cas échéant, la proposition de transaction du parquet dans leur eBox, seules les personnes physiques les reçoivent encore simultanément dans leur boîte postale.

Avant dernière réforme importante : **l'ordre de paiement** est un instrument sui generis utilisé de manière intensive par les parquets depuis l'été 2020. Pour autant, il ne s'agit pas d'une création récente puisque la première loi qui l'a introduit dans l'arsenal pénal belge remonte au 7 février 2003.

Il s'agissait à l'époque de remédier aux absences fréquentes de paiement des perceptions immédiates proposées par la police, laquelle devait en pareille hypothèse adresser les dossiers au parquet qui lui proposait une transaction restant souvent impayée. La seule solution pour le ministère public était alors de citer devant un tribunal de police plus que saturé. Beaucoup d'entre vous conservent le souvenir de ces perceptions immédiates rédigées par les policiers et remplissant des armoires entières dans les couloirs des parquets dont les transactions consécutives demeuraient souvent lettres mortes. Rien de plus démotivant tant pour les policiers que pour les magistrats du ministère public ! Quelle énergie et quel temps perdus pour rien alors que le sentiment d'impunité ne faisait que croître. Il fallait donc remédier de manière efficace à cette situation. L'ordre de paiement s'est révélé être le remède idoine.

La version actuelle de la procédure d'ordre de paiement a été établie par la loi-programme du 25 décembre 2016 qui prévoit qu'un ordre de paiement peut être envoyé pour toute infraction à la loi du 16 mars 1968 ou ses arrêtés d'exécution, pour autant qu'une transaction ait préalablement été proposée et soit demeurée impayée<sup>21</sup>. L'exigence de l'envoi initial d'une perception immédiate a donc été supprimée<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> La version actuelle de la procédure d'ordre de paiement a été établie par les articles 45 à 50 de la loi-programme du 25 décembre 2016, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2017. Le législateur a entièrement réécrit l'article 65/1 de la loi du 16 mars 1968, la procédure y étant décrite de manière beaucoup plus détaillée que dans les 2 lois précédentes.

<sup>22</sup> La loi du 3 juin 2018 relative à l'amélioration de la sécurité routière a amendé l'article 65/1 de la loi du 16 mars 1968 et supprimé l'exigence de l'envoi préalable d'une perception immédiate.

Cet ordre de paiement est envoyé par recommandé, par pli judiciaire ou conformément à l'article 32 ter du Code judiciaire, au moyen du système informatique de la justice désigné par le Roi.

Son montant est calculé sur la base du montant de la transaction majoré de 35% auquel s'ajoute une redevance administrative et le cas échéant, en fonction du degré de l'infraction commise, une contribution au Fonds spécial d'aide aux victimes d'actes intentionnels de violence et aux sauveteurs occasionnels. Son paiement qui doit intervenir dans les 30 jours qui suivent sa réception, éteint bien entendu l'action publique<sup>23</sup>.

L'article 65/1 §3 de la loi du 16 mars 1968 prévoit que : « *les ordres de paiement impayés contre lesquels aucun recours n'a été interjeté et qui sont donc exigibles, sont déclarés exécutoires par le procureur du Roi ou le juriste de parquet mandaté par lui* ». Cette mission actuellement accomplie par le procureur du Roi devrait dans un avenir proche, être assumée par le parquet de la sécurité routière.

Un recours à introduire par requête dans les 30 jours qui suivent la réception de l'ordre de paiement saisit le tribunal de police<sup>24</sup>. La question de l'étendue exacte de la saisine du juge de police a fait l'objet de vifs débats auxquels un arrêt de la Cour constitutionnelle du 23 mars 2023 a mis fin en estimant que : « *Dès lors que, par le recours contre un ordre de paiement, la chambre pénale du tribunal de police est saisie de l'intégralité de la cause et dès lors que le tribunal doit examiner au fond les infractions qui fondent l'ordre de paiement et, si celles-ci s'avèrent établies, doit faire application de la loi pénale,*

---

<sup>23</sup> Art 65/1 §1<sup>er</sup> al. 2 et 5 de la loi du 16 mars 1968.

<sup>24</sup> Art 65/1 §2al. 1 et 2 de la loi du 16 mars 1968.



*l'introduction d'un tel recours a pour effet de mettre en mouvement l'action publique »<sup>25</sup>.*

En conséquence, l'ordre de paiement sera déclaré non avvenu dans la seule hypothèse où le juge de police déclare le recours recevable et fondé. Saisi de l'intégralité de la cause, le juge doit examiner au fond les infractions et peut même aggraver le montant auquel le contrevenant sera finalement condamné.

La dernière réforme à examiner a été introduite par la loi du 23 décembre 2021 qui a créé en Belgique un 16<sup>e</sup> parquet à savoir : **le parquet de la sécurité routière**. Nous venons de parcourir ensemble les réformes mises en œuvre qui ont permis de gérer de grandes quantités de dossiers avec un maximum de célérité afin d'éviter l'impunité du contrevenant.

Ce système a toutefois rapidement montré certaines limites : des bugs informatiques peuvent en effet altérer la qualité des données du flux numérique entre la police et les parquets ou générer des dysfonctionnements dans le système de paiement. En outre, l'augmentation constante du nombre de procès-verbaux à traiter, entraîne inévitablement une augmentation proportionnelle du nombre de contestations introduites par les justiciables contre les perceptions immédiates et les transactions.

Consulter au cas par cas les magistrats des différents parquets du Royaume pour résoudre ces dysfonctionnements ou traiter de manière individuelle les contestations, est rapidement devenu

---

<sup>25</sup>Arrêt n° 50/2023 du 23 mars 2023 de la Cour constitutionnelle.

ingérable vu d'une part, la masse importante de dossiers concernés et vu d'autre part, la nécessité de conserver une cohérence dans ces décisions afin d'éviter toute forme d'insécurité juridique. « *Très vite le besoin d'une structure opérationnelle disposant d'une vue d'ensemble et susceptible d'intervenir rapidement au niveau central, s'est fait sentir* »<sup>26</sup>. La détermination de la politique criminelle au niveau national ou régional reste toutefois du ressort des parquets du procureur du Roi.

L'article 150/1 §1<sup>er</sup> du Code judiciaire prévoit que le parquet de la sécurité routière est compétent pour l'ensemble du territoire du Royaume.

Il est dirigé par un procureur de la sécurité routière assisté de deux substituts de rôle linguistique différent ainsi que de juristes de parquets, de criminologues et de membres du personnel administratif.

- Ses compétences matérielles sont définies à l'article 150/2 §1<sup>er</sup>, 1° et 2° du Code judiciaire : la tâche principale du parquet de la sécurité routière consiste à gérer le flux de dossiers de perceptions immédiates et à traiter les contestations des justiciables qui ont reçu une perception immédiate et/ou une transaction, le parquet du procureur du Roi reprenant la gestion du dossier lorsqu'un ordre de paiement fait l'objet d'un recours ou lorsqu'il s'avère nécessaire de citer devant le tribunal de police compétent.

---

<sup>26</sup> G. DUPUIS et I. de la SERNA (dir.), *Les mutations du droit de la circulation routière*, Limal, Anthemis, 2022, p.45

Cette manière de procéder présente l'avantage de diminuer de manière substantielle la charge de travail des sections de police des parquets d'instance qui peuvent dès lors se consacrer au traitement de dossiers concernant les faits les plus graves.

- Le parquet de la sécurité routière prendra en charge dans un second temps, la gestion des infractions liées à l'article 67 ter de la loi du 16 mars 1968 à savoir les poursuites à engager à l'encontre des personnes morales titulaires de l'immatriculation d'un véhicule, qui négligent d'identifier la personne qui conduisait le véhicule au moment où l'infraction fut commise, ce en dépit de la demande qui leur fut spécifiquement adressée à ces fins.

La finalité est évidemment de parvenir à identifier les auteurs récurrents d'infractions, ce qui s'avère nécessaire dans la perspective de l'instauration éventuelle du permis à points<sup>27</sup>, de même pour permettre la mise en œuvre de poursuites qu'appelle la spécificité de certains cas d'espèce ou, enfin, dans le but de déceler et de poursuivre les personnes qui conduisent en dépit de la déchéance du droit de conduire dont elles font l'objet.

- Enfin, le parquet de la sécurité routière devra assurer la mise en place d'un traitement automatisé visant à la transmission à l'étranger et l'exécution en Belgique des décisions relatives à des sanctions pécuniaires telles que prévues par la décision-cadre 2005/214 et la loi du 5 août 2006, contentieux qui incombe au

---

<sup>27</sup> Proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne l'instauration d'un permis à points, Doc. Parl.Ch. Repr., 2021-2022, n°55-2528/001, p. 5.

ministère public mais souvent délaissé faute de moyens techniques et humains suffisants<sup>28</sup>.

Cette mission qui est d'ordre essentiellement administratif, porte toutes les condamnations à des sanctions pécuniaires dans toutes les matières pénales même si l'essentiel de celles-ci concernent des dossiers d'infraction de la route. Concrètement, le parquet de la sécurité routière réceptionne les décisions étrangères infligeant des sanctions pécuniaires à des personnes résidant en Belgique envoyées par les autorités des autres états membres et veillera à leur exécution. Parallèlement, il enverra aux autorités compétentes des autres états membres, les décisions belges à exécuter lorsque le condamné ne réside pas en Belgique.

On constate ainsi que ce nouveau parquet de la sécurité routière est spécialisé dans une matière bien précise, comme c'est déjà le cas pour les auditorats du travail. Les procureurs du Roi et le procureur de la sécurité routière exercent l'action publique dans le domaine de la circulation routière au moyen de compétences concurrentes. Le Conseil des procureurs du Roi dont le procureur de la sécurité routière fait partie, constituera assurément le forum idoine où certaines difficultés ou conflits pourront être débattus et aplanis<sup>29</sup>.

\*\*\*\*\*

---

<sup>28</sup> Art. 3 et 20 de la loi du 5 août 2006.

<sup>29</sup> Projet de loi portant dispositions diverses en matière d'organisation judiciaire et introduisant le parquet de la sécurité routière, exposé des motifs, Doc. Parl., Ch. Repr., 2021-2022, n° 55-2328/001, p.5.

Le paiement effectif des perceptions immédiates génère des rentrées financières importantes : 388.102.162 euros en 2021, 471.497.675 euros en 2022.

Ces montants ne reviennent pas dans leur entièreté à l'Etat fédéral puisque, depuis la dernière réforme de l'Etat, les « recettes » très substantielles liées aux infractions de vitesse, aux infractions de contrôle technique et de dépassement de la masse maximale autorisée, sont attribuées aux Régions<sup>30</sup>.

Une loi du 6 décembre 2005<sup>31</sup> prévoit qu'une partie des recettes fédérales en matière de sécurité routière revient aux services publics fédéraux Justice et Mobilité, ainsi qu'à la police, afin de soutenir des initiatives et des investissements visant à améliorer la sécurité routière.

Le Service public fédéral Justice reçoit quant à lui 5% d'un « montant annuel » calculé sur la base des recettes fédérales perçues dans l'année et selon une clef de répartition assez complexe<sup>32</sup>.

*Ce montant est notamment utilisé pour « financer l'exécution de mesures ou de peines alternatives visant l'amélioration de la sécurité routière. Il est également utilisé afin de financer la partie du processus de traitement géré par la Justice en vue d'optimiser*

---

<sup>30</sup> Art. 6, §1<sup>er</sup>, XII.de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. Notons que les infractions de vitesse commises sur autoroute restent de la compétence de l'Etat fédéral.

<sup>31</sup> Loi du 6 décembre 2005 relative à la répartition d'une partie des recettes fédérales en matière de sécurité routière.

<sup>32</sup> Art. 3 et 4 de la loi du 6 décembre 2005 relative à la répartition d'une partie des recettes fédérales en matière de sécurité routière.

*exclusivement la perception des amendes relatives aux infractions routières ».*

C'est ainsi qu'ont pu être financés une partie des investissements nécessaires à l'informatisation des processus de traitement et recouvrement des perceptions immédiates, des transactions et des ordres de paiement.

Mais la loi du 6 décembre 2005 permet également de **refinancer le travail d'exécution des jugements de police prononcés, qui est actuellement en souffrance**, faute d'effectifs suffisants. Je pense notamment aux assistants des Maisons de justice dont les mandats judiciaires en matière de circulation routière représentaient en 2022, plus de la moitié des nouveaux dossiers de suivi et de guidance en région francophone.

Il y a là un défi à relever : il n'est pas admissible que le suivi de ces mandats, relatifs la plupart du temps à des infractions plus graves que celles des dossiers de type perceptions immédiates, reste en souffrance, alors même que, comme nous venons de l'exposer, les « recettes » liées à ces dossiers ne cessent d'augmenter chaque année.

J'entrevois **deux pistes** permettant de surmonter cette difficulté : premièrement, augmenter rapidement le pourcentage du montant annuel revenant au Service public fédéral Justice conformément à la loi du 6 décembre 2005 et **attribuer le fruit de cette augmentation en priorité aux Maisons de justice**.

Deuxièmement, **créer des fonds régionaux en matière de sécurité routière** permettant de redistribuer, à l'instar de ce que permet la loi du 6 décembre 2005 au niveau fédéral, une partie des « recettes » régionales. Il n'est en effet pas cohérent que l'Etat fédéral seul supporte les investissements permettant d'améliorer la sécurité routière en soutenant la police, la justice et les Maisons de justice alors que la matière est partiellement régionalisée et que les Régions perçoivent une part substantielle des « recettes » issues des infractions de la route.

Ainsi, l'intégralité de la chaîne pénale disposera des moyens nécessaires à l'exécution de son travail, depuis la constatation des infractions de la route jusqu'à l'exécution des peines.

\*\*\*

Au terme de cet exposé, **peut-on avancer que la justice, parfois décrite comme une tortue, a pu franchir la ligne d'arrivée et remplir les missions qui lui incombent en dépit de la rapidité du lièvre qui symbolise, pour les besoins de cette mercuriale, la rapidité des transformations induites par la société numérique du XXIème siècle ?**

La justice a incontestablement relevé le défi que l'automatisation des constatations d'infractions routières lui avait lancé. L'ensemble des nouveaux process développés dans le cadre des perceptions immédiates, a constitué un laboratoire d'essai très instructif et indispensable pour avancer dans la digitalisation du dossier pénal actuellement en cours de finalisation.

Le travail, la rigueur et les efforts consentis dans l'élaboration de ces process, dans la création du parquet de la sécurité routière, dans la rédaction de nombreuses circulaires Col et dans les solutions à apporter aux innombrables problèmes, blocages et dysfonctionnements rencontrés tout au long de ces années, méritent assurément d'être soulignés.

C'est ici une fois de plus, le fruit du travail assidu et acharné de toute une équipe qui est couronné de succès, une équipe composée de policiers, de membres de l'équipe Crossborder emmenée par Monsieur Vincent FLORE mais aussi de nombreux magistrats du ministère public dont principalement des membres du réseau d'expertise « circulation routière » qui dépend des compétences du parquet général de Mons au sein du Collège des procureurs généraux et dirigé par Monsieur l'avocat général Dupuis, la présente mercuriale s'inspirant largement de son article : « Les mutations du droit de la circulation routière » paru en 2022 aux éditions Anthémis.

Je profite d'ailleurs de l'occasion qui m'est donnée pour remercier Monsieur l'avocat général Dupuis de son investissement total dans ce projet, des heures, des soirées et des week-ends entiers passés à ébaucher des solutions et résoudre les problèmes très nombreux et souvent complexes qui se sont posés après la mise en œuvre du flux digital des perceptions immédiates vers les parquets. Il a été sans conteste l'une des chevilles ouvrières de ce projet couronné de succès qui constitue une avancée considérable pour le ministère public et donc...pour la justice.