

Délit de fuite

BRIEFING



Le délit de fuite, ou le fait de prendre la fuite après un accident de la circulation, constitue un problème de sécurité routière majeur en Belgique et ailleurs. Le présent briefing analyse les chiffres les plus récents concernant les délits de fuite en Belgique pour la période 2012–2021.

Ce briefing commence par une brève description de la signification précise du délit de fuite et du montant de la peine encourue. Ensuite, les chiffres concernant la fréquence et la période où les délits de fuite sont commis sont passés au crible et une attention particulière est également accordée à certains facteurs de premier plan favorisant les délits de fuite.

Enfin, plusieurs recommandations politiques sont formulées sur la façon d'enrayer concrètement les délits de fuite à l'avenir (l'accent étant mis sur les mesures améliorant la sécurité routière au sens large, accroître le risque de se faire prendre et la sensibilisation) et différentes sources d'information sont présentées au lecteur.

SOMMAIRE

- Qu'est-ce que le délit de fuite ?
- A quelle fréquence et quand les délits de fuite sont-ils commis ?
- Quels facteurs favorisent les délits de fuite ?
- Quelles mesures prendre pour enrayer les délits de fuite ?
- Autres sources d'information

Veillez référer au présent document comme suit :

Institut Vias (2023) Briefing « Délit de fuite ». Bruxelles, Belgique, institut Vias, www.briefings.vias.be

Rédaction de ce document : Mathias De Roeck, mathias.deroeck@vias.be

Highlights

- Chaque année, **4.500 accidents corporels** avec délit de fuite sont recensés en Belgique.
- Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents de la route avec délit de fuite a **augmenté de 15%** par rapport au nombre d'accidents de la route constatés.
- **Les piétons, les cyclistes et les cyclomotoristes** sont le plus souvent victimes d'un délit de fuite.
- Le délit de fuite **n'est pas uniquement un phénomène urbain**. Il se produit aussi à la campagne.
- Les raisons de prendre la fuite sont de nature **rationnelle et émotionnelle**.



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS





Qu'est-ce que le délit de fuite ?

En règle générale, le délit de fuite désigne le type de délit qui se produit lorsque le conducteur d'un véhicule donné (voiture, camionnette, bus, etc.) heurte un autre usager de la route (cycliste, piéton) et décide ensuite de prendre la fuite sans porter secours à la victime (1). Bien que ce soit la forme de délit de fuite la plus connue, le délit de fuite va au-delà de cette perception traditionnelle du phénomène. Un délit de fuite peut par exemple également survenir sans qu'il y ait de collision directe. Il suffit qu'un conducteur ou un cycliste/piéton cause un accident et prenne ensuite délibérément la fuite pour parler d'accident avec délit de fuite. En outre, le délit de fuite peut être le fait de conducteurs qui ne sont pas fautifs, ou même de conducteurs qui n'ont pas de rôle direct dans l'accident. Par exemple, si vous décidez de vous en aller avec un véhicule impliqué dans un accident dans le but de fuir vos responsabilités, vous êtes également coupable de délit de fuite. Le délit de fuite représente dès lors un phénomène de circulation complexe dont les automobilistes mais aussi les autres types d'usagers tels les cyclistes et piétons peuvent se rendre coupables. C'est différent du délit « ne pas rester sur place » étant donné son caractère intentionnel : lors d'un délit de fuite, vous savez (ou devriez savoir) que vous avez été impliqué dans un accident et que vous avez pris délibérément la fuite.

A l'instar de la notion de délit de fuite, les sanctions encourues pour cet acte sont assez nuancées en Belgique. En cas d'accident sans blessé, l'auteur risque une peine d'emprisonnement de 15 jours à six mois et une amende de 200 à 2.000 euros. Ces montants doivent être multipliés par les décimes additionnels en vigueur. En 2023, il faut multiplier les montants par 8 pour les décimes additionnels, ce qui fait que les amendes pour délit de fuite se situent actuellement entre 1.600 et 16.000 euros. De plus, le tribunal peut encore décider d'imposer une déchéance du droit de conduire de huit jours à cinq ans. En revanche, si une victime est blessée, ou meurt dans le pire des cas, des sanctions plus lourdes sont appliquées, à savoir une peine d'emprisonnement de 15 jours à cinq ans et/ou une amende de 3.200 à 40.000 euros, décimes additionnels compris. Dans ce cas, il peut également être décidé de condamner l'auteur à une déchéance du droit de conduite à perpétuité (2). En outre, en cas de récidive, c'est-à-dire si l'auteur commet un second ou un énième délit de fuite dans les 3 ans, il est condamné à une amende doublée et à une déchéance du droit de conduire d'au moins cinq ans (3).

A quelle fréquence et quand les délits de fuite sont-ils commis ?



Evolution du nombre de délits de fuite et de victimes de cet acte

En 2021, la police a enregistré près de 35.000 accidents corporels dans la circulation, dont un peu moins de 4.200 avec délit de fuite.¹ Ceci signifie que dans plus d'un accident corporel sur dix, le conducteur a pris la fuite. Le Tableau 1 montre que le pourcentage de délits de fuite a augmenté de près de 15 % par rapport à l'ensemble des accidents corporels.

En outre, on a déploré en 2021 un peu plus de 4.600 victimes dans des accidents avec délit de fuite dont 19 tués. De surcroît, le nombre de victimes de délit de fuite a également baissé au cours de la dernière décennie (Tableau 2). Parmi l'ensemble des victimes de délit de fuite survenus entre 2012 et 2021, le nombre de tués a baissé le plus (-26,9 %) tandis que le nombre de blessés a chuté de 12 %.

Tableau 1: Evolution des accidents corporels avec délit de fuite (2012–2021)

	Accidents corporels avec délit de fuite	Tous les accidents corporels	Pourcentage de délits de fuite
2012	4.666	44.259	10,5%
2013	4.460	41.347	10,8%
2014	4.400	41.474	10,6%
2015	4.284	40.300	10,6%
2016	4.467	40.123	11,1%
2017	4.199	38.025	11,0%
2018	4.433	38.453	11,5%
2019	4.458	37.719	11,8%
2020	3.614	30.251	11,9%
2021	4.189	34.640	12,1%
Evolution 2021 par rapport à 2012	-10,2%	-21,7%	+15,2%

Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL et (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias

¹ Le présent briefing a trait au délit de fuite commis à la suite d'un accident corporel. Le délit de fuite commis à la suite d'un accident avec uniquement des dégâts matériels n'est pas étudié dans ce briefing.

Tableau 2 : Evolution du nombre de victimes dans les accidents corporels avec délit de fuite (auteurs inclus) (2012–2021)

	Tués	Blessés	Victimes
2012	26	5.222	5.248
2013	25	5.019	5.044
2014	30	4.872	4.902
2015	28	4.744	4.772
2016	26	4.963	4.989
2017	17	4.667	4.684
2018	16	4.894	4.910
2019	24	4.932	4.956
2020	17	3.931	3.948
2021	19	4.596	4.615
Evolution 2021 par rapport à 2012	-26,9%	-12,0%	-12,1%

Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias

Caractéristiques des personnes impliquées dans les délits de fuite

La base de données des accidents corporels enregistrés par la police ne comporte pas d'informations sur la nature de la personne impliquée dans un délit de fuite (auteur ou victime). Les piétons et cyclistes, lesquels sont rarement l'auteur d'un accident grave, sont le plus souvent victimes de délits de fuite. Entre 2019 et 2021, une victime sur cinq (21 %) chez les piétons et 14 % des victimes chez les cyclistes ont été impliquées dans un accident avec délit de fuite (Tableau 3). Les statistiques montrent par ailleurs que les tués dans les accidents avec délit de fuite appartiennent souvent à ces catégories d'usagers, et sont généralement des piétons.

Concernant les conducteurs causant des accidents corporels, les résultats partiels révèlent que les conducteurs impliqués dans un délit de fuite sont plus souvent sous l'influence de l'alcool (voir Tableau 4). Ceci vaut pour les conducteurs de tous les types de véhicules. Il convient toutefois de noter que tous les auteurs de délits de fuite ne sont pas identifiés et que, de surcroît, tous les auteurs de délits de fuite ne sont pas soumis à un test d'alcoolémie. Ainsi, seuls 35% de l'ensemble des conducteurs ayant commis un délit de fuite entre 2019 et 2021 ont été soumis à un test d'alcoolémie alors que ce pourcentage s'élevait à 75% pour tous les accidents corporels. Les résultats partiels permettent toutefois de dégager certaines tendances. D'après ces résultats, parmi les conducteurs impliqués dans un accident avec délit de fuite, les automobilistes (15 %) et les conducteurs de camionnette (16 %) sont le plus souvent positifs. Il se peut que les pourcentages réels soient encore plus élevés étant donné que tous les auteurs de délits de fuite ne sont pas identifiés ou du moins ne sont pas identifiés dans l'intervalle de temps où un alcootest a encore du sens. On retrouve un schéma similaire dans tous les accidents corporels (voir Tableau 4).

Tableau 3 : Nombre de victimes dans les accidents corporels avec délit de fuite selon le type d'usager par rapport au nombre total de victimes de la route (auteurs inclus) (2019–2021)

	Tués		Blessés		Victimes	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Piéton	26	11,2%	2.491	22%	2.517	21%
Vélo	12	4,5%	4.528	14%	4.540	14%
Cyclomoteur	2	4,2%	994	11%	996	11%
Moto	2	0,9%	592	8%	594	8%
Voiture	16	2,1%	3.873	7%	3.889	7%
Camionnette	0	0%	204	5%	204	5%
Autobus ou Autocar	0	0%	105	9%	105	9%
Camion	2	4,7%	37	3%	39	3%
Autre	0	0%	382	17%	382	17%
Total	60	3,6%	13.206	10,0%	13.266	10,0%

Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias

Tableau 4 : Pourcentage de conducteurs soumis à un test d'alcoolémie et pourcentage de conducteurs positifs (2019–2021)

	Dans les délits de fuite		Dans tous les accidents corporels	
	% de testés	% de positifs	% de testés	% de positifs
Piéton	23%	9%	26%	5%
Vélo	37%	5%	68%	4%
Cyclomoteur	43%	7%	78%	7%
Moto	63%	5%	80%	5%
Voiture	39%	15%	81%	9%
Camionnette	32%	16%	82%	8%
Autobus ou Autocar	51%	1%	84%	0%
Camion	33%	5%	86%	1%
Autre	6%	6%	40%	4%
Total	35%	11%	75%	7%

Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias

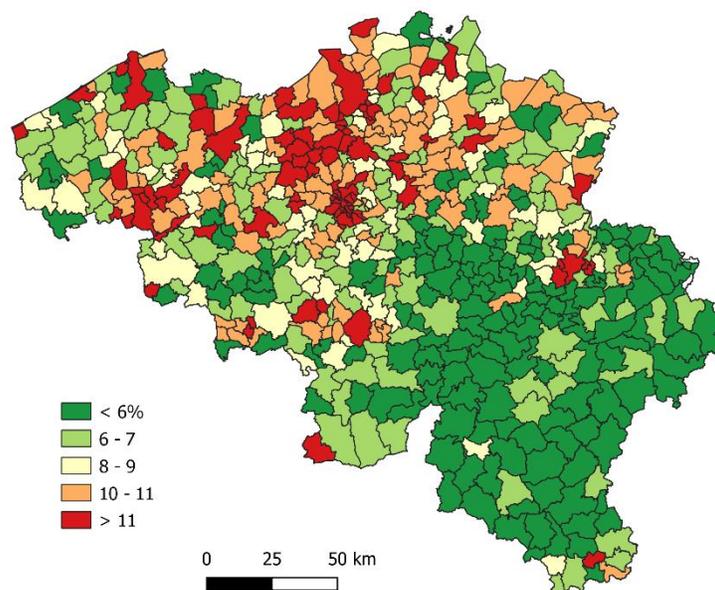
Localisation des délits de fuite

La situation géographique des délits de fuite est indiquée à la Figure 1 qui montre que les accidents avec délit de fuite sont fortement concentrés dans les zones urbaines, notamment à Anvers, à Bruxelles, à Gand, à Courtrai, à Liège et à Mons. A noter également que les délits de fuite se produisent davantage en Région de Bruxelles-Capitale qu'en Flandre et en Wallonie. Par rapport au nombre d'accidents corporels, le pourcentage de délits de fuite est le plus élevé en Région de Bruxelles-Capitale (16 %), suivie par la Flandre (12 %) et la Wallonie (10 %).

Tout ceci ne signifie pas pour autant que le délit de fuite est un phénomène purement urbain. Bien que les chiffres indiquent en effet une concentration de délits de fuite dans les zones urbaines, le délit de fuite est également une

réalité à la campagne, dans les zones plus rurales. La Figure 1 montre que les délits de fuite surviennent également relativement souvent dans les provinces plus rurales, aussi bien en Flandre (Limbourg, Flandre-Occidentale) qu'en Wallonie (Hainaut, Brabant wallon). Les accidents avec délit de fuite ont lieu davantage la nuit (16%) que la journée (11%), comme le montre le Tableau 5.

Figure 1 : Pourcentage de délits de fuite par rapport au nombre total d'accidents corporels selon la commune (2010–2021)



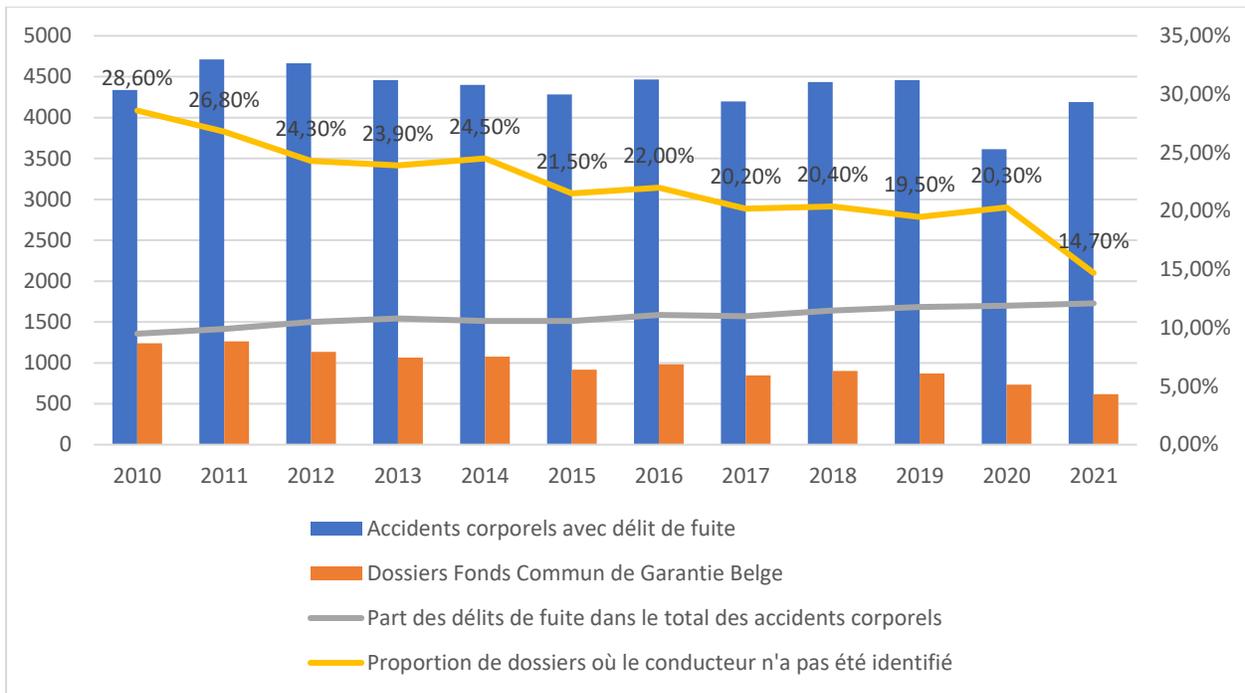
Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias. A noter : Dans cette figure, les données de plusieurs années ont été fusionnées parce que la ventilation par commune pourrait conduire à des nombres très faibles et à des observations fortuites. En regroupant plusieurs années, le risque de telles observations fortuites diminue et la représentation est plus représentative.

Tableau 5 : Nombre de délits de fuite suivant la période de la semaine (2019–2021)

	Délits de fuite	Tous les accidents corporels	Pourcentage de délits de fuite
Journée la semaine	8.307	71.364	12%
Nuit la semaine	811	5.210	16%
Journée le week-end	2.114	19.523	11%
Nuit le week-end	1.029	6.510	16%
Belgique	12.261	102.607	12%

Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Infographie : institut Vias

Figure 2 : Evolution des délits de fuite et des dossiers dans lesquels le conducteur n'est pas identifié (2010-2021)



Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL & Fond Commun de Garantie Belge. Traitement : institut Vias



Quels facteurs favorisent les délits de fuite ?

Informations basées sur les données d'accidents : facteurs contextuels

La Belgique (5,6) n'est pas le seul pays à étudier les délits de fuite. Nous observons également des études similaires en Chine (7), au Ghana (8), en Inde (9), en Italie (10) au Japon (11), à Singapour (12), au Royaume-Uni (13) et aux Etats-Unis(14,15).

Dans la littérature internationale, on entend par délit de fuite un accident lors duquel le conducteur quitte les lieux de l'accident sans aider la victime ou sans laisser d'informations pour pouvoir indemniser les éventuels dommages (1). Il ressort des résultats d'une étude internationale qu'il existe cinq facteurs contextuels majeurs qui caractérisent un accident avec délit de fuite, à savoir : (1) le partenaire de collision (2), les particularités de l'auteur (3), les caractéristiques du véhicule (4), les circonstances de l'accident et (5) la distraction.

En ce qui concerne le **partenaire de collision**, il apparaît qu'un piéton est plus souvent impliqué dans un accident avec délit de fuite que dans des accidents sans délit de fuite (7,8,12,14). Cela correspond aux données belges (Tableau 3). Indépendamment de la façon dont la victime se déplace, les auteurs ont moins souvent tendance à prendre la fuite lorsque la victime est plutôt jeune ou plutôt âgée (14). C'est également ce que nous observons dans les chiffres belges qui indiquent que moins de délits de fuite sont constatés avec des victimes de moins de neuf ans et des victimes de plus de 80 ans.

Les **auteurs** d'accidents avec délit de fuite sont plus souvent des hommes (7) ayant déjà été condamnés pour des faits de roulage (14,16) et n'ayant généralement pas de permis valide (7,14). En outre, les auteurs sont souvent sous l'influence de l'alcool. Ceci vaut tant pour les accidents avec piétons (14) que pour les accidents avec uniquement des dégâts matériels (17).

En ce qui concerne les **caractéristiques des véhicules**, une étude montre que les motards sont moins susceptibles de commettre des délits de fuite que les automobilistes. (7), bien que les données d'autres études contredisent ces résultats (12,18). Nous n'observons aucune différence significative entre les conducteurs de camion et les automobilistes concernant la probabilité de commettre un délit de fuite (7).

Pour ce qui est des **circonstances de l'accident**, des études montrent que les accidents avec délit de fuite se produisent davantage pendant le week-end que durant la semaine (7,16) mais ce n'est pas le cas pour les chiffres belges (Tableau 5). Lorsque les conditions (météorologiques) sont moins bonnes, le conducteur est plus souvent tenté de prendre la fuite après un accident (12). Pensez au brouillard et aux routes mal éclairées (10).

Enfin, la **distraction** au volant accroît le risque d'accident avec délit de fuite (1). Dans cette dernière étude, les accidents avec délit de fuite concernaient essentiellement des véhicules en stationnement et donc uniquement des dégâts matériels.

Le délit de fuite entraîne plusieurs conséquences négatives pour la victime, la principale étant l'arrivée tardive des services de secours sur place, si bien que certains soins majeurs (susceptibles de sauver des vies) ne peuvent être prodigués. En restant sur place, le conducteur peut éventuellement administrer les premiers secours, ce qui profitera à la victime. Avec le délit de fuite, le risque de décès est dès lors plus élevé que lorsque le conducteur reste sur place (1,12). Ajoutons que le délit de fuite peut entraîner des complications dans le traitement psychologique de l'accident par la victime (19). En outre, le délit de fuite peut également compliquer le traitement financier de l'accident (12).

Pourquoi fuir après un accident ? Facteurs décisionnels

Afin de traiter adéquatement la problématique du délit de fuite, il convient de savoir pourquoi les auteurs prennent la fuite.

Le modèle explicatif le plus populaire dans la littérature relative au délit de fuite est la **théorie du choix rationnel** (11,12). En résumé, cette théorie part du principe que l'être humain est par nature un être rationnel qui soupèse systématiquement les avantages et les inconvénients de certains choix avant de prendre une décision (11). Le but est de maximiser l'importance ou le besoin personnel. En d'autres termes, dans le cadre du délit de fuite, le conducteur décide rationnellement de prendre la fuite ou non. Le conducteur décidera de fuir lorsque la fuite présente plus de profits que de coûts. L'un des coûts les plus importants de la fuite est le risque de se faire prendre. Non seulement cela peut entraîner une sanction plus sévère (comme une amende plus élevée ou une peine d'emprisonnement), mais cela peut également provoquer une forte désapprobation sociale et bouleverser la vie (sociale) d'une personne. En revanche, le profit de la fuite est que, si ça fonctionne, l'auteur du délit de fuite évite complètement d'être sanctionné et toutes les amendes, condamnations et responsabilités y afférentes passent à la trappe. Dans le cas d'un choix rationnel, il est important de noter qu'il s'agit toujours d'une interprétation subjective des coûts et des profits. Différents conducteurs peuvent agir rationnellement dans la mesure où les coûts et les profits sont estimés différemment. Par exemple, une étude de Tay et al. (12) selon laquelle les personnes qui souhaitent généralement éviter les risques sont davantage influencées par le risque subjectif d'être pris pour délit de fuite que les personnes qui ne craignent pas de prendre des risques. La consommation de drogues et d'alcool peut également impacter les décisions rationnelles, à tel point qu'il devient parfois difficile, voire impossible, de parler de rationalité.

Il reste à savoir dans quelle mesure les conducteurs agissent rationnellement juste après un accident, et dans quelle mesure la fuite est vraiment un choix rationnel. L'accident est souvent complètement inattendu et non planifié, un cocktail complexe et intense de panique, de peur, d'émotion et de stress survient de plein fouet, et des décisions doivent être prises en un rien de temps. Dans ce contexte, l'étude de Hopkins et Chivers (2017) est particulièrement éclairante. Sur la base de 52 entretiens avec des auteurs de délit de fuite au Royaume-Uni, ils montrent que tous les fuyards n'agissent pas de manière rationnelle et que les émotions jouent également un rôle important. La principale conclusion de leur étude est qu'il existe différents types de fuyards, et que les conducteurs rationnels ne représentent qu'une infime partie d'entre eux (soit 19 %). Le Tableau 6 résume cette typologie de fuyards.

Tableau 6 : Aperçu des types de fuyards. Basé sur Hopkins & Chivers (2017)

Type d'auteur de délit de fuite	Description
Fuyards rationnels (19%)	Les auteurs de délits de fuite qui font le choix rationnel de fuir après l'accident pour échapper aux coûts de l'accident. Les circonstances aggravantes, notamment conduire sans assurance ou sans papiers, sont souvent présentes dans ce groupe. Ces personnes sont parfaitement conscientes de leur erreur et de leur responsabilité dans l'accident.
Fuyards incertains (31%)	Les conducteurs qui minimisent, voire banalisent, la gravité de l'accident. Généralement, les fuyards incertains nient avoir agi illégalement en ne s'arrêtant pas ou en ne signalant pas l'accident. Ces conducteurs admettent parfois qu'ils étaient en faute, mais ne savent pas vraiment s'ils auraient dû signaler l'accident.
Fuyards paniqués (13%)	Ce groupe de conducteurs est celui qui est le moins apte à gérer les émotions et le choc liés à l'accident et qui déclare avoir pris la fuite par panique. Cette panique peut provenir de leur responsabilité dans l'accident et/ou des répercussions éventuelles (une sanction par exemple).
Fuyards intimidés (8%)	Ces conducteurs se sont d'abord arrêtés après l'accident, mais ils ont dû faire face à l'agressivité d'autres conducteurs ou de témoins, et ont donc décidé de fuir.
Fuyards « sous influence » perturbés (13%)	Ces conducteurs étaient tellement sous l'influence de drogues et/ou d'alcool qu'ils n'étaient plus capables de faire un choix rationnel immédiatement après l'accident.

Comme le montre le Tableau 6, Hopkins et Chivers font une distinction entre cinq types d'auteurs de délit de fuite : (1) les fuyards rationnels, (2) les fuyards incertains, (3) les fuyards paniqués, (4) les fuyards intimidés et (5) les fuyards perturbés. Comme indiqué, leur principale conclusion est que les fuyards rationnels ne constituent pas le seul type de fuyards, et qu'il existe également des conducteurs qui commettent des délits de fuite pour cause de panique (13 %), d'intimidation (8 %), de banalisation/déni (31 %) et d'intoxication (13 %). En d'autres termes, le choix rationnel n'est qu'une partie de la réalité, et d'autres facteurs, irrationnels, jouent manifestement un rôle dans le délit de fuite. Hopkins et Chivers (2017) identifient en outre un sixième type de fuyards, à savoir les fuyards inattentifs (15 %), qui, en raison de certains facteurs (âge, conditions météorologiques, type de moyen de transport, stress), n'étaient pas du tout conscients de l'accident, et n'ont donc pas connu de processus de décision ou ressenti d'émotions.

Outre la question de savoir si le délit de fuite est une décision rationnelle ou non, de récents travaux ont également mis en évidence le rôle du capital social pour expliquer le délit de fuite (15). Dans sa forme la plus abstraite, le capital social désigne les valeurs et les normes partagées qui permettent la collaboration au sein d'un groupe. Les caractéristiques du capital social comprennent le développement de la communauté, les réseaux formels et informels, la confiance, l'intégration, la participation politique, le respect de l'espace public et bien d'autres aspects encore. Castriota et al. (15) ont trouvé des preuves que des niveaux élevés de capital social découragent le délit de fuite. D'une part, le capital social accroît le contrôle social informel et l'engagement social, ce qui augmente le risque de sanctionner le délit de fuite. D'autre part, le capital social implique aussi l'internalisation des valeurs et normes sociales, ce qui renforce le coût (moral, intrinsèque) du délit de fuite.²

² Ce mécanisme s'appuie sur la théorie de la dissonance cognitive de Festinger (1957) selon laquelle, les gens s'efforcent de réduire la dissonance entre leurs propres valeurs et normes et leur comportement réel.

Comme le montre clairement la discussion ci-dessus, le délit de fuite est un phénomène social complexe. De multiples facteurs sont à l'origine de cet acte, et la décision de fuir est déterminée par des actions rationnelles et irrationnelles auxquelles le capital social peut répondre. La littérature scientifique sur le délit de fuite se consacrera probablement, au cours des années à venir, sur l'examen de la relation entre la raison et l'émotion intervenant dans le délit de fuite, afin d'essayer de nuancer davantage cette tension, et se concentrera également sur le rôle des explications alternatives ou complémentaires. Dans un article scientifique récent, Castriota et Tonin (10) ont par exemple montré que l'obscurité favorise le délit de fuite car elle réduit le risque de sanction. De telles études nous permettront de mieux comprendre le phénomène du délit de fuite. Dans la section suivante, nous détaillons les mesures que les responsables politiques peuvent prendre pour enrayer le délit de fuite.



Quelles mesures prendre pour enrayer les délits de fuite ?

Pour déterminer les mesures à prendre pour lutter contre le délit de fuite, nous nous appuyons sur la distinction précédemment effectuée entre les facteurs contextuels et les facteurs décisionnels. Le délit de fuite est considéré comme un événement non planifié et inattendu (à savoir un accident de la route commis dans un laps de temps très court, sous l'effet d'une tension extrême. En somme, le délit de fuite est un type de comportement criminel qui se produit dans des circonstances extrêmes, où tout le monde n'est pas en mesure de réagir de manière appropriée. Par rapport aux actes criminels plus classiques, le délit de fuite est relativement plus fréquent chez les personnes n'ayant pas commis d'actes criminels par le passé (10). Ce n'est pas le cas pour les conducteurs ayant déjà été condamnés une fois ou plusieurs fois pour des infractions de roulage, comme la conduite en état d'ébriété, la conduite sous l'influence de drogues, le fait de conduire sans papiers, une vitesse excessive, etc. Il est pertinent d'indiquer que les conducteurs ayant déjà commis des infractions dans la circulation sont plus susceptibles de commettre un délit de fuite (14).

Il est possible de recourir à des mesures diverses pour réduire la probabilité de commettre un délit de fuite. Un type de mesure politique est logiquement associé à la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir la sécurité routière en général, comme formulé, par exemple, dans le Plan fédéral de sécurité routière 2021-2025.³ Les mesures prises dans ce cadre, visant à réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves sur les routes belges à l'horizon 2030, et à atteindre zéro tué sur les routes (« All for zero ») d'ici à 2050 au plus tard, sont donc en soi des mesures concrètes pour lutter contre le délit de fuite. Hormis ces mesures générales de sécurité routière, des mesures politiques plus spécifiques sont en outre nécessaires pour combattre en profondeur le délit de fuite.

En se basant sur le rôle des motivations rationnelles et irrationnelles intervenant lors d'un délit de fuite, il est possible de formuler les mesures suivantes. D'une part, l'on peut envisager d'accroître le risque de se faire prendre pour certaines infractions routières (conduite sous l'influence de l'alcool/de drogues, vitesse excessive, conduire sans permis valide, etc.). En effet, des études montrent que la probabilité de commettre un délit de fuite augmente en cas d'usage inapproprié de la voiture et d'autres véhicules à moteur (10,14,16,18). Actuellement, le risque de se faire prendre pour consommation d'alcool et de drogues illicites au volant est assez faible. Selon les chiffres de l'Enquête Nationale d'Insécurité Routière 2023, en 2022, seuls 13 % des automobilistes ont été arrêtés sur les routes belges pour subir un contrôle d'alcoolémie, et à peine 2 % pour un contrôle drogues (20). En d'autres termes, de nombreux progrès peuvent encore être réalisés en Belgique en ce qui concerne le risque de se faire prendre pour plusieurs infractions routières, ce qui aura des effets bénéfiques dans la lutte contre le délit de fuite et améliorera la sécurité routière dans son ensemble.

³ Voir <https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/Federaal%20plan%20verkeersveiligheid%20-%20Finaal2.pdf>

Dans ce cadre, la sensibilisation demeure une mesure capitale (18). Bien que la morale veuille que l'on ne quitte pas les lieux d'un accident de la route, les chiffres montrent que ce phénomène est courant. Le délit de fuite n'est pas nécessairement le résultat d'une intention malveillante, et la panique, la peur et d'autres émotions peuvent également jouer un certain rôle. Les décideurs politiques pourraient donc choisir de se concentrer sur des campagnes d'information et des formations spécifiques pour réduire le délit de fuite. Plusieurs études ont déjà montré que la sensibilisation est efficace pour promouvoir la sécurité routière (21–23). Une plus grande attention pourrait par exemple être accordée au délit de fuite lors de la formation des conducteurs, et la formation à la conduite pourrait également se concentrer davantage sur la manière d'agir adéquatement dans des situations de stress (extrême) et de panique. Cela pourrait se faire, par exemple, en utilisant (des vidéos avec) des témoignages concrets d'auteurs de délits de fuite, ou en discutant plus en profondeur du délit de fuite avec les participants, en simulant des accidents, et/ou en examinant plus en détail les chiffres et le cadre juridique concernant le délit de fuite. Les campagnes d'information peuvent également se concentrer sur les témoignages des auteurs de délits de fuite, mais aussi communiquer, par exemple, sur le risque accru d'être pris en cas de délit de fuite (comme indiqué à la Figure 2), sur le rôle de plus en plus important des caméras ANPR⁴, les autres évolutions technologiques (comme iPolice⁵ et FOCUS⁶), et les sanctions (pénales et alternatives) en cas de délit de fuite. Le fil conducteur de la sensibilisation en matière de délit de fuite est que tout le monde est, par définition, susceptible de commettre ce type de délit, et qu'il est donc également primordial d'en prendre conscience. Pour lutter efficacement contre le délit de fuite, il convient d'adopter une stratégie qui tient compte à la fois de la sécurité routière, des sanctions et de la sensibilisation.

⁴ Voir : https://www.standaard.be/cnt/dmf20190715_04511327.

⁵ Voir : <https://www.demorgen.be/nieuws/politie-wordt-ipolice-intelligent-en-digitaal~bdcebf72/>

⁶ Voir : <https://www.politie.be/5998/nl/nieuws/veilig-snel-en-mobiel-politiewerken-is-eeen-feit>



Autres sources d'information

Etudes scientifiques des facteurs statiques qui, au niveau du groupe, sont plus fréquents dans des accidents avec délit de fuite que dans des accidents sans.

- Tay, R., Rifaat, S., & Chin, H. (2008). A logistic model of the effects of roadway, environmental, vehicle, crash and driver characteristics on hit-and-run crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 1330–1336.
- Zhou, B., Roshandeh, A., Zhang, S., & Ma, Z. (2016). Analysis of Factors Contributing to Hit-and-Run Crashes Involved with Improper Driving Behaviors. *Procedia Engineering*, 137, 554–562

Etudes scientifiques permettant de mieux comprendre ce qui pousse les auteurs à prendre la fuite, y compris le rôle des émotions.

- Hopkins, M., & Chivers, S. (2017). Theorizing hit-and-run: A study of driver decision-making processes after a road traffic collision. *Criminology & Criminal Justice*, 19, 45–61.
- Kluppels, L. (2016). *Voorbij de schaamte en de schuld. Wat gaat er om in het hoofd van een vluchtmisdrijfpleger?*

Etude scientifique sur le rôle du capital social lors d'un délit de fuite.

- Castriota, S., Rondinella, S., & Tonin, M. (2022). Does Social Capital Matter? A Study of Hit-and-Run in US Counties. CESifo Working Papers No. 9691.



Bibliographie

1. Roshandeh A, Zhou B, Behnood A. Comparison of contributing factors in hit-and-run crashes with distracted and non-distracted drivers. *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav.* 2016;38:22–8.
2. Advo-recht. Vluchtmisdrijf (Art. 33 Wegcode). <https://advorecht.be/kennisbank/verkeersrecht/overtreding/vluchtmisdrijf/>. 2023.
3. Lokale Politie. Vluchtmisdrijf in 4 vragen. <https://www.politie.be/5447/nieuws/vluchtmisdrijf-in-4-vragen>. 2018.
4. Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Jaarlijks Verslag 2021 [Internet]. Brussels; 2021 [cited 2023 Jan 24]. Available from: <https://docs.fcgb-bgwf.be/documents/verslag2021bgwf.pdf>
5. Kluppels L. Voorbij de schaamte en de schuld. Wat gaat er om in het hoofd van een vluchtmisdrijfpleger? Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid; 2016.
6. Martensen H, Kluppels L. Accidents involving the escape of one driver: An overview of the occurrence in Belgium and other European countries. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid; 2015.
7. Zhang G, Li G, Cai T, Bishai DM, Wu C, Chan Z. Factors contributing to hit-and-run crashes in China. *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav.* 2014;23:113–24.
8. Aidoo EN, Amoh-Gyimah R, Ackaah W. The effect of road and environmental characteristics on pedestrian hit-and-run accidents in Ghana. *Accid Anal Prev.* 2013;53:23–7.
9. Sivasankaran SK, Balasubramanian V. Investigation of factors contributing to pedestrian hit-and-run crashes in India. *Journal of Transportation Safety & Security.* 2020;14(3):382–403.
10. Castriota S, Tonin M. Stay or flee? Hit-and-run accidents, darkness and probability of punishment. *European Journal of Law and Economics.* 2022 Aug 21;1–28.
11. Fujita G, Okamura K, Kihira M, Kosuge R. Factors contributing to driver choice after hitting a pedestrian in Japan. *Accid Anal Prev.* 2014;72:277–86.
12. Tay R, Rifaat SM, Chin HC. A logistic model of the effects of roadway, environmental, vehicle, crash and driver characteristics on hit-and-run crashes. *Accid Anal Prev.* 2008;40(4):1330–6.
13. Hopkins M, Chivers S. Theorizing hit-and-run: A study of driver decision-making processes after a road traffic collision. *Criminology & Criminal Justice.* 2017 Nov 10;19(1):45–61.
14. MacLeod KE, Griswold JB, Arnold LS, Ragland DR. Factors associated with hit-and-run pedestrian fatalities and driver identification. *Accid Anal Prev.* 2012;45:366–72.

15. Castriota S, Rondinella S, Tonin M. Does Social Capital Matter? A Study of Hit-and-Run in US Counties. CESifo Working Papers No 9691. 2022;
16. Solnick SJ, Hemenway D. The hit-and-run in fatal pedestrian accidents: Victims, circumstances and drivers. *Accid Anal Prev.* 1995;27(5):643–9.
17. Jiang C, Lu L, Chen S, Lu JJ. Hit-and-run crashes in urban river-crossing road tunnels. *Accid Anal Prev.* 2016;95(Pt B):373–80.
18. Tay R, Barua U, Kattan L. Factors contributing to hit-and-run in fatal crashes. *Accid Anal Prev.* 2009;41(2):227–33.
19. Mayou R, Bryant B. Consequences of road traffic accidents for different types of road user. *Injury.* 2003;34(3):197–202.
20. Vias Institute. Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2023 [Internet]. Brussels; 2023. Available from: <https://www.enquetevias.be/nl/>
21. Lewis I, Watson B, Tay R. Examining the effectiveness of physical threats in road safety advertising: the role of the third-person effect, gender, and age. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Driver Behaviour.* 2007;10:48–60.
22. Tay R. The relationship between public education and enforcement campaigns and their effectiveness in reducing speed related serious crashes. *International Journal of Transport Economics.* 2004;37(5):251–5.
23. Elder RW, Shults RA, Sleet DA, Nichols JL, Thompson RS, Rajab W. Effectiveness of mass media campaigns for reducing drinking and driving and alcohol-involved crashes: A systematic review. *Am J Prev Med.* 2004;27(1):57–65.