

Zeitschrift:	Domaine public
Herausgeber:	Domaine public
Band:	- (2010)
Heft:	1868
Artikel:	L'initiative populaire contre les chauffards fait fausse route : nouvel accès de populisme pénal : la juste cause de la prévention des accidents ne justifie pas des dérogations au système général
Autor:	Dépraz, Alex
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1009805

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'initiative populaire contre les chauffards fait fausse route

Nouvel accès de populisme pénal. La juste cause de la prévention des accidents ne justifie pas des dérogations au système général

Alex Dépraz (3 mai 2010)

Les délinquants sexuels ont été les premiers visés. Pas moins de trois initiatives populaires récentes les concernaient: deux d'entre elles, celle sur l'internement à vie et celle sur l'impréscriptibilité, ont été acceptées par le peuple et les cantons. Une troisième, «*pour que les pédophiles ne travaillent plus avec des enfants*», est en cours de récolte de signatures. Les étrangers criminels sont eux dans le collimateur d'une initiative problématique demandant leur renvoi automatique.

C'est maintenant le tour d'une troisième catégorie de délinquants, les chauffards, d'être prise pour cible. L'association *Road Cross* vient de lancer une initiative populaire prévoyant d'inscrire dans la Constitution une batterie de mesures pour sanctionner le comportement de celles et ceux qui confondent route et circuit automobile.

A priori, les chauffards suscitent une antipathie moins connotée sur le plan politique que les pédophiles ou les étrangers peu respectueux des lois. Le comité d'initiative est ainsi composé d'un large éventail des sensibilités politiques qui va de l'UDC au PS et comprend des juristes chevronnés comme le conseiller aux Etats et avocat Luc Recordon (Verts/VD) et le conseiller national et professeur de droit pénal Daniel Jositsch (PS/ZH).

Néanmoins, l'initiative contre les chauffards souffre à notre avis de défauts semblables à ceux de ses devancières.

D'abord, la Constitution n'a pas vocation à devenir un code pénal. Elle peut juste contenir des règles de principe, comme l'interdiction de la peine de mort ou la présomption d'innocence. Légiférer au coup par coup revient nécessairement à créer des catégories de délinquants: les pédophiles, les étrangers abuseurs, et maintenant les chauffards. Or, tout l'intérêt du code pénal est précisément de prévoir un système de sanctions qui soit applicable à l'ensemble des auteurs d'infractions. La justice peut ainsi sanctionner le délinquant non seulement en fonction de sa faute mais surtout en tenant compte de sa personnalité: on juge d'abord l'homme, quelle que soit son infraction.

Au contraire, l'initiative prévoit un système très rigide qui encadrerait la liberté des autorités judiciaires par des peines «*plancher*»: peine privative de liberté d'un an au moins et retrait de permis pour au moins deux ans et à vie en cas de récidive. On entend éviter que les chauffards puissent être punis par une peine pécuniaire (jours-amendes) qui est la règle lorsque la peine est inférieure à un an: la peine pécuniaire, qui est désormais fonction du revenu, peut pourtant s'avérer une sanction très lourde.

Par «*chauffards*», l'initiative vise uniquement les auteurs d'excès de vitesse «*excessifs*» – des excès de vitesse qui seraient définis au kilomètre/heure près dans le texte constitutionnel. Pourtant, ceux qui ne choisissent pas entre boire et conduire, voire ceux qui ignorent les règles élémentaires de priorité, sont également à l'origine de nombreux accidents, parfois mortels. On ne voit pas au nom de quel principe l'excès de vitesse devrait être érigé en crime de lèse-majesté par rapport aux autres infractions au code de la route.

On peut considérer qu'un automobiliste sera plus sensible à l'effet de prévention générale de la peine qu'un autre délinquant, tout comme à la confiscation du véhicule – prévue par l'initiative et prônée par l'administration fédérale dans le cadre du projet «*Via secura*». Toutefois, l'application de l'initiative ne concerne qu'un nombre limité de cas et la confiscation des véhicules s'avère une mesure difficilement praticable, à moins que l'autorité se transforme en concessionnaire automobile. Et – sauf lorsqu'il y a accident – la certitude de la peine reste bien plus importante que sa sévérité. Une initiative qui prévoit le contrôle automatique de la vitesse des véhicules sur toutes les autoroutes ou qui briderait les voitures immatriculées en Suisse serait au moins aussi efficace mais sans doute moins

populaire. En effet, comme chacun peut le constater sur la route, ce sont toujours les autres qui sont les pires conducteurs.

Le populisme pénal (DP 1740) n'est ni de droite ni de gauche. Il se caractérise toujours par le même symptôme principal: l'affirmation, comme un slogan creux, de la volonté de punir

comme seule et unique réponse au comportement déviant. L'amélioration de la sécurité routière, une cause qui nous concerne tous, mérite de meilleurs remèdes.

La régulation des télécoms en question

Entre nostalgie du monopole et internationalisation du marché, deux éclairages après la décision de la Comco d'interdire la fusion entre Orange et Sunrise

En matière d'infrastructures, le monopole aurait du bon

Lucien Erard (29 avril 2010)

Quelle admirable foi en l'efficacité de la concurrence que la décision de la Commission de la concurrence (Comco) d'interdire le rachat de Sunrise par Orange! Ou est-ce seulement le chant du cygne d'un président en partance, irrité par le peu de pouvoir de sa Commission (DP 1862)?

Croire aux effets de la concurrence, tout en constatant qu'elle n'en a guère eus depuis cinq ans, c'est faire un peu rapidement l'impassé sur les conditions que suppose cette belle théorie: libre accès au marché et surtout parfaite transparence. Or le coût d'accès de la téléphonie est très élevé et le manque de transparence, notamment pour les mobiles, est de règle: jungle dans les tarifs, abonnements mêlant prix des communications et prix de l'appareil téléphonique; conditions d'utilisation

différentes qui défient toute comparaison objective.

Une chose est certaine: les marges de Swisscom, qui contrôle 60% du marché de la téléphonie mobile, sont clairement trop élevées. Et il est incompréhensible que la Confédération, actionnaire majoritaire, n'exige pas une baisse drastique de ses tarifs. En fait, seule explication plausible, une baisse provoquerait l'élimination des opérateurs concurrents, incapables de suivre le mouvement. La souris se mord donc la queue: nous payons trop cher nos communications pour préserver une situation de concurrence dont la seule raison d'être serait de faire baisser les prix!

Qu'attendent les politiques – et les consommateurs – pour exiger une baisse des tarifs? Et si cela signifiait le retour au

monopole public, tant pis ou plutôt tant mieux: nous aurions tout à y gagner. En termes de coûts en tout cas, il est clair qu'un seul réseau, plutôt que deux ou trois, serait meilleur marché. Voilà pourquoi beaucoup estimaient que, compte tenu des coûts d'infrastructure, un regroupement des deux opérateurs augmenterait les chances d'une véritable concurrence, notamment dans le développement de réseaux câblés. Quant à croire qu'ils aient intérêt à se battre sur le niveau des prix, qu'ils soient deux ou trois, c'est se faire des illusions. Car celui qui s'y risquerait aurait autant à perdre que les autres.

Orange va faire recours. Une chose est certaine en tout cas: la Comco peut interdire la fusion mais n'est pas en mesure d'obliger un opérateur à rester sur le marché.