

Zeitschrift: Reihe Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie =
Collection criminologie / Groupe suisse de travail de criminologie

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 7 (1989)

Artikel: Délinquance routière et politique criminelle

Autor: Bolle, Pierre-Henri

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1051269>

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: 13.01.2026

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

DELINQUANCE ROUTIERE ET POLITIQUE CRIMINELLE

Pierre-Henri Bolle

Il y a trente ans environs, la Suisse se dotait d'une nouvelle législation routière, munie d'un volet pénal développé (LF du 19 décembre 1958 sur la circulation routière, RS 741.01, et les ordonnances qui en découlent).

Il y a plus de 20 ans, un éminent spécialiste du droit routier, le professeur Hans Schultz, faisait le point sur le droit pénal routier suisse et la politique criminelle suivie dans ce domaine, dressant le bilan des premiers mouvements de doctrine suscités par la nouvelle loi (Hans Schultz, La soi-disant "réobjectivation" du droit pénal, notamment en matière de circulation routière, JT 1966 IV 98 ss).

Il y a plus de 10 ans, le professeur François Clerc faisait l'historique du droit routier et de son volet pénal, suite aux travaux menés dans ce domaine au sein du Conseil de l'Europe (notamment, les Conventions européennes no 52, du 30 novembre 1964, pour la répression des infractions routières, et no 88, du 3 juin 1976, sur les effets internationaux de la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur), et au quatrième Colloque de la Fondation Internationale Pénale et Pénitentiaire, de Rotterdam, en circulation routière (cf. Les aspects pénaux et pénitentiaires de la circulation routière, Travaux F.I.P.P. no 22, Bruxelles, imprimerie L. Wyckmans et Co. 1977), auxquels il avait participé (François Clerc, Genèse et essor du droit pénal routier, RSC 1978, p. 223ss).

Il m'appartient aujourd'hui, à mon tour, de me lancer dans la même entreprise. Je me contenterai d'aborder quelques aspects, quelques idées, ceux et celles qui me semblent les plus novateurs. Dans le cadre étroit de cette contribution, je ne pourrai pas suffisamment affiner l'analyse et nuancer les affirmations. Mais l'avantage d'une approche grossière est de simplifier l'exposé, même s'il est dangereux et peu scientifique de simplifier à propos de

réalités nuancées et complexes.

L'essentiel de mon propos tournera autour de deux concepts de politique criminelle: l'accroissement du rôle du droit pénal dans le domaine de la circulation routière, sous forme d'un double mouvement de criminalisation et de pénalisation, et le processus de moralisation du droit routier qu'il implique (Notons que l'intérêt des pénalistes et des législateurs pénaux pour la dimension morale de la politique criminelle en général va croissant: cf. par exemple J.Q. Wilson, *La redécouverte des valeurs morales*, in: M. Norak, *Force de caractère et crime*, Paris, Vrin, 1989, p. 19ss; P. Palazzini, *Peccato e delitto*, *Rivista di polizia* 1988, vol 41, p. 705ss.).

Jusqu'à maintenant, on avait du droit routier la vision globale, plutôt synthétique, d'une branche du droit chargée avant tout d'assurer la sécurité et la fluidité du trafic. D'où le fait que le droit routier, en matière pénale, ne distingue pas entre la faute intentionnelle et la faute par négligence. En matière de droit routier, seule la dichotomie était admise, entre infractions simples et infractions graves (art. 90 ch. 1er et 2 LCR). Se faisant, le législateur n'avait pas été très conséquent. Il eût été plus logique, vu la finalité incontestée du droit routier, de distinguer selon un autre critère: la nature de l'infraction commise. D'ailleurs, le législateur n'a pas complètement négligé ce critère, puisqu'il a introduit dans la LCR des art. 91 à 99 qui contiennent une typologie de "vraies" contraventions, étant entendu que ces actes échappent à la classification de l'art. 90 LCR.

Sur cette base, la pratique policière et judiciaire - d'ailleurs conforme à la conception populaire du droit routier - a adopté une autre classification: d'une part, les bagatelles, qui comprennent évidemment les infractions d'ordre de la LAO (LF du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre infligées aux usagers de la route, RS 741.03) et les violations des prescriptions techniques du droit routier, et de l'autre, les cas graves, des cas qui ne sont pas tellement graves compte tenu de la faute commise, comme le voudrait le droit pénal ordinaire, mais graves pour des raisons plus objectives: la gravité et l'imminence du danger que fait courir l'usager de la route par un comportement fautif, et surtout, graves en raison des dommages causés, c'est-à-dire quant un accident peut, selon l'expérience de la vie et le cours normal des choses, être imputé à un usager de la route. A un *Schuldstrafrecht* s'est substitué en fait un

Erfolgsstrafrecht.

A cela s'ajoute que le "droit routier, sous la pression d'événements qui ont dépassé les prévisions les plus audacieuses, s'est, depuis 70 ans, le plus souvent construit et modifié dans l'incohérence...", entraînant une inflation pénale qui a nui à son efficacité: la constatation des infractions et les dommages causés par les infractions sont souvent dus au hasard, et le délinquant routier, qui a "occasionné", plus de "cause" le mal, est ressenti plus comme la victime du destin que comme l'auteur d'un acte blâmable.

En outre, l'inflation pénale a abouti à une impunité de fait: la police est submergée, donc impuissante, ou, pour des raisons d'opportunité, renonce à sévir (par exemple: défaut du port de la ceinture de sécurité, violation des vitesses réduites autorisées à 80/120 km/h); si elle le fait, la mise au pilon de nombreuses contraventions impayées a dévalué aux yeux du public le système tout entier, du moins dans de nombreux pays, en France par exemple (FIPP, op. cit., p. 75, contribution de M.A. Rutten, p. 71ss: Le Système Pénal et la Circulation Routière). De toute évidence, la criminalisation en droit routier a des limites naturelles, qu'il est vain de transgresser. Certains responsables en sont bien conscients, d'ailleurs davantage dans les milieux gouvernementaux que parlementaires; cf. par exemple la réponse du Conseil d'Etat de Bâle-Ville, du 18 avril 1989, à l'intervention des Grands Conseillers A. Veith et consorts "betreffend umfassende Kampagne gegen die zunehmende Verwilderung im Strassenverkehr" Regierungsratsbeschluss Nr. 0215, notamment p. 9.

Quant à la pénalisation du droit routier - c'est-à-dire, l'accroissement du rôle du droit pénal dans ce domaine, par l'augmentation de la sévérité des sanctions à infliger et infligées aux "criminels ou délinquants de la route", ces nouveaux "bandits de grand chemin" - est-elle utile et efficace? On peut en douter, si l'on prend une infraction spécifique, nettement criminalisée et pénalisée dans tous les systèmes: la conduite en état d'ébriété, et qu'on examine les fluctuations de la politique criminelle dans ce domaine bien précis (F. Clerc, Portrait-robot du conducteur pris de boisson, RICPT 1967, p. 101ss).

La première remarque qui s'impose, c'est que la politique criminelle relative à la conduite en état d'ébriété est en porte-à-faux par rapport à la politique criminelle générale. F. Clerc n'hésite pas à parler de "droit

d'exception" (op. cit., p. 101). Même si ce n'est pas le seul domaine, il faut bien reconnaître que l'enseignement séculaire de l'évolution des institutions pénales, qui a conduit le législateur à humaniser, assouplir et tempérer le système pénal, n'a pas porté en matière de conduite en état d'ébriété. Bien au contraire, on a criminalisé et pénalisé dans ce domaine, sans se préoccuper du peu d'effet préventif, démontré à l'évidence, des lois pénales.

La Loi sur la circulation automobile, de 1932 (art. 59), faisait de l'ivresse au volant une simple contravention. La LCR (art. 91) en a fait un délit. En matière de peines, la pratique, consacrée au plus haut niveau, a amplifié le mouvement, puisque le Tribunal fédéral s'est montré extrêmement sévère en faisant du refus du sursis en cas de condamnation d'un conducteur pris de boisson, une règle un temps infaillible. La motivation du Tribunal fédéral à l'appui de cette pratique, récemment tempérée sous les coups de boutoir de la doctrine, sont sidérants. On y voit le Tribunal fédéral s'écarter résolument de la ratio legis de l'art. 41 CP, puisqu'il avait, au fil des décisions, présumé l'absence de scrupules chez les conducteurs convaincus d'avoir conduit en état d'ébriété; présomption certes relative, mais difficile à renverser, alors que la règle générale du code, pour toutes les autres infractions, même les graves, veut que l'absence de scrupules entraînant le refus du sursis soit prouvée.

Or, il ne faut pas jeter la pierre au Tribunal fédéral, qui s'est senti en droit de pratiquer exceptionnellement, dans un domaine où le législateur lui-même avait produit des règles d'exception, toutes allant dans le sens de la sévérité et de l'intransigeance: retrait automatique du permis de conduire aux conducteurs pris de boisson, pour deux mois au moins, quelles que soient les circonstances; publication obligatoire du jugement (art. 102 ch. 2 LCR, 1ère mouture) à l'égard du récidiviste de la conduite en état d'ébriété, de nouveau, quelles qu soient les circonstances; abandon du système de l'intime conviction, pour celui de la preuve légale (art. 55 et 91 al. 3 LCR, complétés par des dispositions réglementaires du Conseil fédéral et des directives du Département fédéral de justice et police), en ordonnant le recours à la prise de sang pour démontrer l'imprégnation alcoolique d'un conducteur, étant entendu que celui qui s'y soustrait, quelles que soient les circonstances, est assimilé, par un redoutable raccourci, à un conducteur pris de boisson (art. 91 al. 3 LCR).

Ces quelques remarques, déjà faites par Clerc et Rusconi, démontrent

qu'en ce domaine, le législateur, comme la pratique, ont opté résolument pour l'intimidation, alors que le Code pénal préfère la prévention spéciale.

Il ne m'appartient pas d'examiner ici si cette politique criminelle, pour le moins particulière, a porté des fruits. Mme Schmutz en a suffisamment disserté dans sa belle monographie: *Fahren im angetrunkenen Zustand*, Diessenhofen, Rügger Verlag, 1978. Tout ce que l'on peut dire, c'est que, là aussi, le fédéralisme triomphe, ou sévit, selon les avis: certains cantons ont appliqué la loi sévère avec sévérité, tandis que d'autres n'ont pas fait mentir le proverbe, selon lequel à une loi terroriste correspond une pratique à l'eau de rose. Or, malgré ces différences dans l'application de la loi, les statistiques révèlent une certaine constance dans le nombre des condamnations pour ivresse au volant; ce qui ne signifie pas encore que les conducteurs s'adonnent moins, ou pas davantage à la boisson, qu'auparavant. En vérité, d'autres éléments d'appréciation manquent, qui permettraient d'évaluer l'impact de cette politique criminelle, éléments que le professeur François Clerc avait dégagés tout au long de ses études sur la circulation routière, et notamment dans sa contribution susmentionnée, traitant du portrait-robot du conducteur pris de boisson.

- les mouvements des corps de police, effectivement voués à la surveillance de la circulation, et des brigades d'intervention dans ce domaine;
- les directives et instructions données à ces corps de police pour le contrôle et la répression de l'ivresse au volant, notamment en fin de semaine et les jours fériés, et pour les contrôles systématiques et généraux;
- la psychologie des policiers dans l'exercice de leur pouvoir d'appréciation en cours d'intervention, notamment face à des cas douteux; on a assez dit que le policier est un citoyen en casquette, pour penser que face à un usager de la route, suspect de légère imprégnation alcoolique, et en l'absence de tout accident, le policier développe un réflexe de solidarité à l'égard de celui qui a eu un comportement semblable à celui que lui, policier, aurait eu s'il s'était trouvé dans la même situation;

- l'augmentation réelle du trafic, que ne peut rendre fidèlement celle du nombre de véhicules en circulation, immatriculés; encore faut-il connaître le degré d'utilisation de ces véhicules, le nombre de kilomètres qu'ils parcourent, et prendre en compte les véhicules passant la frontière;
- enfin, l'évolution des habitudes en matière d'absorption d'alcool, ainsi que l'augmentation du prix des boissons alcooliques, importante pour les jeunes consommateurs, et l'évolution des conventions sociales qui font de la consommation d'alcool un impératif auquel il est difficile, ou malséant de se soustraire; il est évident que le fait de contrôler systématiquement les conducteurs des véhicules qui quittent l'aire de parcage des établissements publics sis à proximité des cimetières et qui, de ce fait, accueillent et abreuvent les familles éplorées et les amis attristés des défunts, aurait une influence certaine sur les statistiques de condamnations pour ivresse au volant.

Ces mouvements erratiques de politique criminelle, du moins ceux que nous venons d'illustrer, dénotent que le législateur suisse s'est peu inspiré de la philosophie constante du Conseil de l'Europe dans ce domaine: le Comité Européen pour les Problèmes Criminels "ne pense pas que le droit pénal soit une arme inutile dans la lutte contre la délinquance routière, mais il estime que c'est une arme dont il ne faut pas abuser, et surtout qu'il ne faut employer qu'avec une grande prudence, car toute injustice risque de nuire au respect de la loi et de l'autorité" (F. Clerc, RIPC 1973, p. 75 qui se réfère à: Activités du Conseil de l'Europe dans le domaine des problèmes criminels 1956-1976, p. 27ss).

Ces quelques remarques sur l'ivresse au volant comme exemple de l'aggravation des peines du droit routier ne doivent pas faire oublier que la pénalisation est un phénomène relevé notamment par ceux qui se sont penchés sur la circonstance aggravante du concours d'infractions ou de lois pénales (cf. par exemple, B. Rusconi, L'application des art. 90ss LCR dans le cadre des dispositions du droit pénal général, RPS 1964 (80) p. 378ss, et F.F. Cardinaux, Le concours et les dispositions pénales de la Loi fédérale sur la circulation routière, Payot, Lausanne, 1987).

Toujours est-il que les règles de la circulation routière, pendant longtemps, nous l'avons dit, avaient pour finalité première - exclusive? - de permettre un trafic sûr et fluide. On pouvait alors à bon droit faire de la LCR un exemple d'école du rôle sanctionnateur du droit pénal. Or, le temps semble révolu ou l'on pouvait prétendre, avec Rusconi, traitant du droit routier: "Aucune connotation morale n'y est attachée. Il s'agit de technique, non d'éthique" (B. Rusconi, La sanction dans le droit pénal de la circulation routière, in: Le rôle sanctionnateur du droit pénal, Editions universitaires, Fribourg 1985, p. 53 ss, p. 55). Le droit pénal routier se moralise. En voici des exemples:

Pendant longtemps, la conduite en état d'ébriété a été considérée comme un infraction "de malchance": l'ivresse elle-même n'était pas pressentie comme moralement répréhensible, ou si peu! Aujourd'hui, l'addition de l'alcool et du volant est considérée comme un grave trahison de l'esprit de solidarité sociale.

Il en va de même du délit de fuite: l'obligation est reconnue pour toute personne seulement impliquée dans un accident, n'aurait-elle commis aucune faute et ne serait-elle aucunement responsable de l'accident et des dommages qui en résultent, de rester sur place et de prêter son concours au constat.

Le défaut de port de la ceinture de sécurité est lui aussi dénoncé avant tout comme une violation de l'esprit de solidarité sociale, cause de l'augmentation des primes d'assurance responsabilité civile payées par tous, et origine d'accidents dont les conséquences corporelles sont prises en charge, du moins partiellement, par la communauté (assurance invalidité et vieillesse et survivants, services sociaux, perte d'heures de travail, etc.).

Ne pas soumettre sa voiture au contrôle antipollution périodique, violer les limites de vitesse dites écologiques, voire rouler dans un véhicule dépourvu d'un catalyseur, ou pot catalytique, sont aux yeux de beaucoup des comportements accusés d'être gravement anti-sociaux et attentatoires à la qualité de la vie, voire de mettre en cause la survie même de la société.

Ces quelques exemples, variés, montrent que de plus en plus, les règles de la circulation routière ont pour finalité de protéger de multiples biens juridiques, certains de grande valeur, et qui transcendent le cadre strictement

routier. Et cela vaut non seulement pour les délits routiers proprement dits (art. 91-99 LCR): la conduite en état d'ébriété et l'état défectueux du véhicule protègent la vie et l'intégrité corporelle d'autrui; le délit de fuite protège l'administration de la justice et le vol d'usage protège le patrimoine d'autrui, mais cela vaut aussi et de plus en plus pour la violation des règles techniques de la circulation (art. 26 à 57 LCR, dispositions de l'OCR de l'OSR, etc.). Même l'Ordonnance concernant les appareils perturbant les contrôles routiers (RS 741.437, art. 33) a pour but de circonvenir les oppositions aux actes de l'autorité et, de façon plus générale, les entraves à l'action pénale, ces termes n'étant pas pris ici dans leur sens technique. En cela, les règles de la circulation se moralisent. Etre un mauvais conducteur était faire montre d'indiscipline, adopter un comportement de désobéissance, preuve en est que la loi ne distingue pas les infractions par négligence et intentionnelles. Or, être un mauvais conducteur n'est plus seulement un comportement anti-social, mais c'est devenu une mentalité anti-sociale. Certains vont même jusqu'à prétendre qu'être conducteur sans nécessité est un mal en soi (écologistes). Il ne s'agit plus de la violation de simples préceptes assurant la fluidité et la sécurité du trafic (cf. V. Esposito, *I doveri dell'utente: la necessità dell'impostazione di una politica legislativa della sicurezza del traffico*. *Rivista Giuridica della Circolazione e dei Trasporti*, 1982 p. 1ss).

Un autre aspect de cette mutation des valeurs et des conceptions est significatif: certaines règles de la circulation acquièrent une dimension constitutionnelle: songeons au référendum requis contre le port obligatoire de la ceinture de sécurité, accusé de porter atteinte à la liberté personnelle (ATF 103 IV 192), à l'initiative constitutionnelle pendante visant à introduire dans la Constitution fédérale des vitesses maximales autorisées de 130 et 100 km/h. (Initiative "pro vitesse 130/100" déposée en 1985, avec proposition de rejet du Conseil fédéral, cf. Message du Conseil fédéral, du 1er juillet 1987, FF 1987 II 1437ss). Ce discours, à son tour, est récupéré par les milieux politiques, et certains n'ont pas hésité à former un parti des automobilistes. A quand un parti des piétons?

Bien sûr, on peut prétendre qu'une bonne part de cette évolution est aberrante et découle d'une perversion dans l'appréciation de l'échelle des valeurs. Il n'en demeure pas moins que cette évolution existe et que la nier

serait faire la démonstration d'une volonté tout aussi perverse d'influencer la Weltanschauung d'une bonne part de la population, ce qu'on pourrait qualifier sans trop se forcer d'appréhension anti-démocratique des réalités.

Certes, cette moralisation du droit routier n'est pas monolithique. La LAO est le plus bel exemple de la mouvance interne qui agite en tous sens ce domaine du droit. On pourrait prétendre, *prima vista*, que les infractions d'ordre instituées légalement par leur insertion dans la liste de l'Annexe 1 de l'OAQ, consacrent du même coup toute absence de connotation morale à des actes officiellement déclarés simples indisciplines, "ne révélant à l'évidence aucune mentalité criminelle", comme le dit Rusconi (*op. cit.*, p. 61). Ce serait vite oublier que ces actes restent de nature pénale (cf. l'Arrêt Öztürk, de la cour européenne des Droits de l'Homme, Arrêts de la Cour Européenne des Droits de l'Homme, Série A, no 73), que seule leur répression est "administrative", et que la finalité, purement utilitaire, de la LAO n'est pas de se prononcer sur la nature pénale ou non de certaines infractions routières, mais de régler des problèmes de procédure.

Dans ce même ordre d'idées, une autre réforme du droit routier mérite d'être bien comprise: celle de 1975, visant l'art. 102 ch. 2 lit a et b de la LCR, relatif à la publication du jugement. Conneu du droit pénal général (art. 61 CP), la publication du jugement y a une double finalité: d'une part, la prévention générale (il faut que soient connus et reconnus dans leur milieu professionnel, voire du grand public, ceux qui se sont révélés nuisibles dans l'exercice de leur métier), et d'autre part, cette véritable mise au pilori moderne est une sanction infamante, donc moralisante. Or, en droit pénal routier, il est évident que la publication du jugement n'avait que cette deuxième fonction infamante, et que sa *ratio legis* était donc plus étroite que celle de l'institution consacrée à l'art. 61 CP. Peut-on déduire de l'abrogation de la publication du jugement du droit pénal routier, que ce droit s'est ainsi amputé d'une sanction à finalité morale, dans le but, justement, de retrouver une partie de sa neutralité morale? Ici aussi, ce serait vite dit. En réalité, le législateur, en bon pragmaticien, s'était rendu compte que la publication du jugement frappait autant, sinon davantage la famille et l'entourage du condamné, que le condamné lui-même, que le coût de la publication, supporté par le condamné, coût exorbitant vu les tarifs pratiqués par les organes de presse, était une charge disproportionnée imposée au condamné, et surtout,

que la publication du jugement était contraire à l'évolution du droit pénal moderne.

A notre avis, le plus bel exemple de la connotation morale du droit pénal routier se trouve déjà dans la LCR, version de 1958. C'est l'art. 100 ch. 1er al. 2 LCR qui prévoit que le juge pourra exempter le prévenu de toute peine "dans les cas de peu de gravité". La culpabilité demeure, et dans l'esprit du législateur, esprit que la jurisprudence a bien saisi, il s'agissait de renoncer à sévir, pour des raisons d'équité, quand "même une amende très modérée apparaîtrait comme choquante parce que manifestement trop dure et non appropriée à la faute commise" (ATF 105 IV 208).

La moralisation du droit pénal routier se manifeste d'une autre façon, et paradoxalement, par l'introduction d'une "dichotomie en matière d'infractions routières", comme dit Clerc (RSC 1978, p. 231), dichotomie entre infractions d'ordre (Ordnungswidrigkeiten), règles formelles de la circulation, de pure indiscipline ou désobéissance, que tout automobiliste, même parangon de vertu, commet tous les quelques kilomètres, qui peuvent être liquidées par l'administration (police), et les infractions qui mettent en péril les autres usagers de la route, violent les règles considérées comme fondamentales aux yeux de la morale sociale, de telles infractions exigeant l'intervention de la justice pénale et l'infliction de sanctions pénales. Les Italiens distinguent ainsi l'ammenda (amende administrative disciplinaire), et la multa (amende infligée à titre pénal, punitif).

Dans ce cadre, la moralisation se traduit par la distinction entre les infractions routières immorales, qui dénotent chez leur auteur un manque de scrupules évident et le mépris des biens juridiquement protégés d'autrui, et le simple irrespect de prescriptions d'ordre, dans lequel la morale ne joue aucun rôle. Dans cet ordre d'idées, on pourrait envisager de rompre avec la conception qui est restée la nôtre, malgré la LAO, et dégager le droit pénal routier du droit pénal traditionnel, comme on l'a fait en République fédérale d'Allemagne, ou en Italie. Y procéder serait légitime, si l'on se réfère aux enseignements de la criminologie, qui distinguent la délinquance routière de la criminalité, selon la différence de finalité des règles routières, qui est d'assurer la sécurité et la fluidité du trafic, et celle des règles du droit pénal classique, qui est de défendre les valeurs morales fondamentales. Certes, certaines

infractions routières impliquent des comportements qui, moralement, sont répréhensibles; ceux-là pourraient être introduits dans la typologie des infractions du Code pénal (par exemple, l'ivresse au volant, le vol d'usage, le délit de fuite, la violation des devoirs en cas d'accident). Les autres devraient être considérées pour ce qu'elles sont aux yeux de tous: des actes d'indiscipline, de désobéissance, de simples violations de prescriptions d'ordre sans connotation morale particulière. De telles contraventions pourraient alors être maintenues dans un code de la route, avec, à la clé, des sanctions disciplinaires, indépendantes du droit pénal classique. Dans ce système de sanctions, le retrait du permis de conduire, l'obligation de suivre des cours de conduite, etc., retrouveraient leurs vraies valeur et signification (Publication FIPP No 22, 1977, précitée, p. 37, contribution de F. Clerc, p. 29ss: Evolution du droit pénal routier et les problèmes actuels).

La moralisation du droit pénal routier pourrait encore être déduite d'autres signes, dont tous n'ont pas, *prima vista*, une connotation spécifiquement routière. Ainsi en va-t-il de la proposition récemment présentée aux Chambres, d'insérer dans le Code pénal un article 66bis introduisant en droit pénal suisse l'idée générale d'opportunité de la répression (Message concernant la modification du Code pénal et du Code pénal militaire (Infractions contre la vie et l'intégrité corporelle, les mœurs et la famille), du 26 juin 1985, FF 1985 II 1021ss, p. 1122). Si cette proposition trouve grâce aux yeux du législateur, on pourrait renoncer à poursuivre, à traduire devant un tribunal ou à condamner celui qui a déjà suffisamment souffert des conséquences directes de son infraction, au point qu'une peine serait inappropriée. Il faut savoir que cette proposition émane de la commission d'experts pour la révision des Titres Ier, V et VI de la partie spéciale du Code pénal (dite Commission Schultz), au sein de laquelle les débats avaient porté avant tout sur le triste sort de malheureux automobilistes qui, suite à une erreur ou à une faute évidemment vénielle, subissent des dommages considérables, lors d'accidents de la route. Reconnaître ainsi qu'une faute peut être compensée par un dommage, et s'en remettre, pour les autorités pénales, à la justice immanente, est, de toute évidence, mener une politique criminelle à fondement moral.

Enfin, la moralisation du droit pénal routier se manifeste par un phénomène nouveau: l'influence du droit routier sur le droit pénal, ou

l'introduction dans les droit pénaux modernes, de notions de droit routier, tant au niveau des incriminations qu'à celui des sanctions.

Au niveau des incriminations: dans de nombreux codes pénaux modernes, l'ivresse au volant figure dans la typologie des infractions. De même, l'omission de prêter secours a été introduite, développée ou réintroduite, sous l'influence d'impératifs du droit routier (cf. Message précité, FF 1985 II 1124).

Au niveau des sanctions: le retrait du permis de conduire, institution typique du droit routier, de nature d'abord administrative, est hissée au niveau d'une sanction pénale par de nombreux systèmes juridiques, même pour des infractions sans aucune relation avec la conduite d'un véhicule. Ailleurs, comme en Suisse, où on y songe, la pratique n'a pas hésité à faire de l'interdiction de conduire un véhicule, une règle de conduite conditionnant la probation ou l'octroi du sursis à l'exécution d'une peine privative de liberté.

Ce mouvement osmotique du droit routier vers le droit pénal, cette synergie, double le mouvement inverse, du droit pénal vers le droit routier et accentue encore le phénomène que nous voulions démontrer, à savoir celui de la moralisation du droit pénal routier.

Ainsi moralisé, ou remoralisé, le droit pénal routier conquiert ou reconquiert une fonction qu'il n'aurait jamais dû abandonner, ou négliger: celle, comme toute autre branche du droit pénal, de "former la conscience dans un secteur de la morale sociale d'origine récente, puisqu'il est apparu avec le développement de la circulation automobile. Il s'agit de rappeler à tous les usagers de la route... les égards qu'ils doivent avoir pour autrui... Et il est normal de punir ceux qui font litière des obligations qui peuvent mettre en péril leur prochain". Ainsi, la sanction pénale est affirmée ou réaffirmée comme ce qu'elle doit toujours être: la conséquence d'une faute morale du condamné (cf. F. Clerc, La répression des infractions routières, RIPC N. 266, 1973, p. 66ss, p. 69).

La moralisation, comme nous l'entendons ci-dessus, de tout un pan du droit qui, jusqu'ici, l'était peu, a ou peut avoir des conséquences de politique criminelle non négligeables. Notamment, la moralisation du droit le rend plus accessible - donc plus vulnérable - à l'idéologie (par exemple, celle des

écologistes), une idéologie qu'il ne s'agit pas de juger. On ne peut regretter que l'idéologie, aux interventions peu prévisibles et parfois outrancières, voire sectaires, et, dans une société pluraliste comme la Suisse, un élément déstabilisateur de la politique criminelle dont l'efficacité est garantie par la cohérence, la prévision à long terme, la pondération et la modulation.

Tout ce que l'on peut dire aujourd'hui, avec la prudence qui s'impose, c'est que se développe, se creuse une discrédance entre le droit routier tel que le veulent les juristes, tendant à se moraliser, et dont la finalité, d'unique (sécurité et fluidité du trafic) aurait tendance à se diversifier, comme nous l'avons évoqué, et le droit pénal routier tel qu'il est reçu et vécu par la population, et par ceux des agents du système pénal qui sont confrontés aux réalités et qui sont chargés de prévenir et de sanctionner les infractions routières.

Cette discrédance n'est pas encore bien et clairement ressentie. Elle est cependant à l'origine d'une bonne part du malaise que certains ressentent, à l'application du droit routier: malaise de la population, et des auteurs d'infractions routières eux-mêmes, qui ont parfois de la peine à accepter les injonctions du droit routier et les sanctions pénales qu'il implique; malaise de la police, obligée de jouer un rôle de contractuel qui nuit à son image de marque vis-à-vis de la population (par exemple, sanctionner le fait de ne pas porter de ceinture de sécurité); malaise du juge pénal, contraint de juger une faute à l'issue d'un procès ou les parties ne se préoccupent manifestement que des conséquences civiles (montant du dommage et réparation) et administratives (retrait du permis de conduire). Bref, nous nous demandons si le droit pénal routier est encore "adéquat aux réalités", selon la forte image de Philippe Graven (L'adéquation du droit pénal aux réalités, RPS 1972 (88), p. 243ss).

Conclure par une question sans réponse est évidemment décevant. Pourtant, nous en resterons là, car conclure en quelques remarques une contribution brève sur un sujet aussi complexe, serait à nos yeux une imposture.

