

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

**Herausgeber:** Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

**Band:** 7 (1989)

**Artikel:** Prévention générale et délinquance routière : au-delà du "nothing  
works"

**Autor:** Killias, Martin

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1051274>

### **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:** 18.04.2026

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

**PREVENTION GENERALE et DELINQUANCE ROUTIERE :  
AU - DELA DU "NOTHING WORKS"**

Martin Killias

*1. Introduction*

Pendant ces 20 dernières années, la prévention générale n'a pas eu la cote, ni dans la communauté criminologique ni dans les milieux de la politique criminelle. Décrite par les uns comme étant le reliquat d'une conception révolue de la peine, et discréditée par certaines recherches discutables sur la peine de mort (Ehrlich 1975, recherche critiquée entre autres, par Beyleveld 1982), la prévention générale ou, comme on l'appelle souvent en suivant la terminologie anglo-américaine, l'effet dissuasif des peines est souvent minimisé (cf. par exemple H.J. Albrecht 1985; Schumann et al. 1987), voire totalement nié (par exemple par H.J. Albrecht et al. 1981).

Cela soulève évidemment la question de savoir si les efforts entrepris par des praticiens à tous les niveaux pour endiguer l'hécatombe sur nos routes à l'aide de la répression pénale ne sont pas peine perdue, voire contreproductives (notamment sous l'aspect de la prévention spéciale). Certains (tels par exemple P. Albrecht 1988) n'ont pas tardé à tirer cette conclusion en suggérant de réduire la rigueur de notre pratique pénale. Une telle conclusion s'accorde évidemment bien avec la tendance générale d'une certaine branche de la criminologie qui se veut "nouvelle" et "critique", à nier tout effet positif du droit pénal sur notre vie en commun. Cette conclusion

arrange fort bien également les milieux d'une certaine droite musclée pour qui l'automobile est l'incarnation des valeurs suprêmes, et toute restriction à son rayon d'action comme une atteinte à nos droits fondamentaux. L'entente entre les partisans d'un laisser-faire en matière de circulation routière et les adeptes de la criminologie "critique" est parfois si cordiale que l'on aurait envie de poser à ces derniers la célèbre question par laquelle Howard S. Becker (1963 : 174) avait alors inquiété les criminologues traditionnels, à savoir: "Who's view point shall we present?"

En ce qui nous concerne, la réponse à cette question est évidente: nous nous déclarons décidé à lutter pour une circulation routière moins meurtrière, et dans cette optique, nous n'excluons pas d'emblée le recours au droit pénal (et à tout l'arsenal de sanctions qu'il réserve, y compris les peines fermes). Mais une telle attitude ne dispense pas de la question de savoir si la répression pénale est un moyen efficace dans la lutte contre la délinquance routière. Nous nous sentons donc obligés de procéder à un examen objectif et critique des recherches disponibles; car si la répression pénale n'est pas une voie prometteuse, il vaut mieux le dire pour que la pratique puisse se tourner vers d'autres moyens qui seraient peut-être plus efficaces.

Notre essai de bilan commence donc par un aperçu très succinct de la théorie de la prévention générale et des recherches majeures dont elle a fait l'objet (2.), suivi d'un résumé des recherches portant plus particulièrement sur la prévention générale dans le domaine de la circulation routière (3.). Enfin, nous discuterons de la place de la prévention générale dans le cadre d'autres stratégies de prévention et notamment de la prévention technique (4.).

Par cette analyse, nous espérons offrir aux praticiens quelques

réponses à des questions qui tendent souvent à mettre en cause leur raison d'être en tant qu'agents de contrôle et de répression. Comme nous le verrons, le pessimisme du "nothing works" que certains leur opposent ne se justifie guère: en fin de compte, le bon sens du commun des mortels dépasse souvent les conclusions hâtives de certains chercheurs et de certains milieux (trop) intéressés. En redonnant une lueur d'espoir aux praticiens, nous aimerions contribuer à renforcer la sécurité routière qui, comme nous le verrons, n'est pas indépendante de leur action.

## *2. L'effet dissuasif des peines : Essai d'un bilan succinct*

### **2.1. La théorie de la prévention générale**

L'idée de prévenir le crime par la peine remonte aux philosophes grecs du 5e siècle avant J.C.. Protagore semble l'avoir formulé en premier, dans le dialogue que Platon lui a consacré (Protagore 324 a, b) et au cours duquel il prononce cette phrase devenue célèbre grâce à la traduction de Sénèque (au 1er siècle après J.C.) : "Nemo prudens punit quia peccatum est, sed ne peccetur" (De ira I, 19, 7). Chez Protagore, cette formule sert de base à l'idée de la prévention générale, alors que Platon lui-même semble en avoir déduit, environ cinquante ans plus tard, une conception proche de ce que l'on appellerait aujourd'hui la prévention spéciale (Platon, *leges* 11, 933e - 934b).

La théorie de la prévention générale devient célèbre vers la fin de l'Ancien régime et au début du 19e siècle quand des savants comme Jeremy Bentham, Cesare Beccaria, Samuel von Pufendorf et Anselm von Feuerbach

postulèrent que le crime pourrait être combattu par des peines sévères dont l'application paraissait probable, de telle manière que l'inconvénient de la peine dépasserait l'avantage tiré du crime. Dans ce contexte, Beccaria était, inspiré sur ce point sans doute par Montesquieu (*Esprit des lois*, livre VI, ch. 12 - 13), l'un des premiers à avoir rappelé l'importance de la certitude de la peine (dans *Dei delitti e delle pene*, « 19 et 27 »); en effet, la sévérité a été considérée pendant trop longtemps comme le seul moyen de la dissuasion (par exemple par Hobbes dans le *Leviathan*, ch. 27), ce qui a abouti, sous l'Ancien régime, à des peines extrêmement cruelles dont personne n'envisageait une application systématique, ce qui leur a enlevé toute certitude.

La théorie de la prévention générale telle qu'elle nous est léguée par les philosophes de l'époque classique se fonde donc sur les deux propositions suivantes :

- Plus la peine prévue par la loi est sévère, plus on s'abstiendra de commettre l'acte incriminé;
- plus l'application de la peine prévue par la loi est certaine (c'est-à-dire hautement probable), plus on s'abstiendra de commettre l'acte incriminé.

Sous cette forme, la théorie de la prévention générale peut logiquement être déduite d'une théorie plus générale selon laquelle les hommes cherchent les avantages et évitent les inconvénients. Elle s'insère donc dans une perspective hédoniste.

Après avoir sombré pendant environ un siècle, la théorie de la

prévention générale fit surface à nouveau aux années 1970 quand les théories sur la prévention spéciale et la prévention du crime par le changement social sont tombées dans une crise profonde de laquelle elles ne se sont toujours pas remises. Comme au siècle dernier, les deux éléments centraux de la théorie de la prévention générale continuent à être la sévérité et la certitude de la peine, alors que le rôle de la célérité de la punition, postulée par certains et discutée par d'autres, n'est évident ni en théorie ni sur le plan empirique (cf. le résumé des recherches concernant la célérité par Clark 1985). Dans les pages suivantes, nous allons dès lors nous concentrer sur les recherches concernant la sévérité et la certitude de la peine.

## **2.2. Résumé des recherches**

Une bibliographie commentée des recherches publiée jusqu'en 1978 et uniquement en langue anglaise fait état de plus de 600 projets de recherche (Beyleveld 1980). Puisque nous ne pouvons présenter ici des détails sur les recherches effectuées en la matière, nous nous bornerons à résumer, de manière extrêmement succincte, les tendances générales telles qu'elles ont été dégagées par Beyleveld (1980 : 306 ss.) sous forme de synthèse de sa bibliographie :

- La certitude de la peine semble avoir un effet dissuasif plutôt modeste mais toujours plus fort que la sévérité de la peine.
- Le rôle de la certitude n'est guère accentué si elle est insérée sous forme de certitude subjective ou imaginée (par les personnes visées) plutôt que par les indicateurs de la certitude objective. La certitude subjective

- reflète d'ailleurs surtout les attitudes morales face aux comportements incriminés (Karstedt-Henke 1987).
- Les sanctions informelles, de même que la condamnation morale (Erickson et al. 1977), semblent avoir un effet plus dissuasif que les peines proprement dites (cf. aussi Tittle 1977, Meier & Johnson 1977, Grasmick & Green 1980). Ceci a été observé également lors d'une recherche sur l'ivresse au volant (Lanza-Kaduce 1988).
  - Les sanctions (formelles ou informelles) semblent avoir un effet dissuasif, soit par leur sévérité, soit par leur certitude, surtout lorsque les personnes visées ont accès à des solutions conformes qui ne sont ni trop inattractives, ni trop encombrantes (cf. aussi Buikhuisen 1974).
  - Les recherches expérimentales montrent, en règle générale, un effet dissuasif des peines plus net que les recherches en milieu naturel.

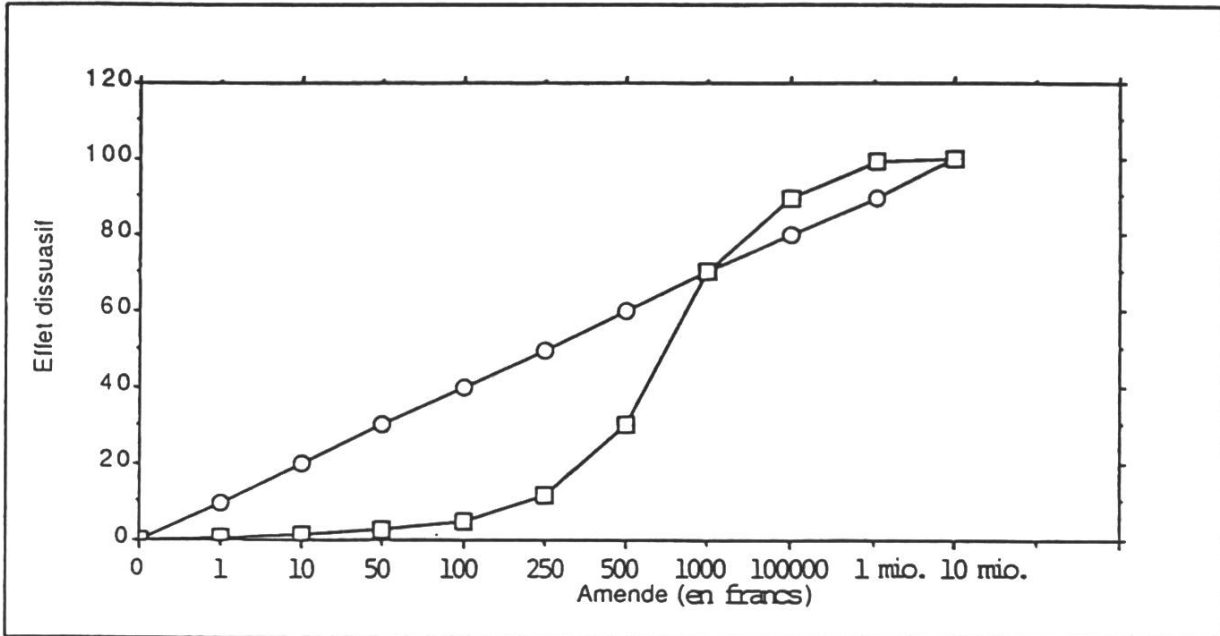
### **2.3. Critique des recherches existantes**

Les recherches telles qu'elles ont été résumées par Beylveld (1980), H.J. Albrecht (1985) et beaucoup d'autres (cf. aussi Schumann et al. 1987 : 3 ss.) soulèvent un certain nombre de questions. Tout d'abord, il semble que l'effet dissuasif de la certitude d'une peine dépende d'une sévérité minimale : personne ne se laissera détourner d'un crime par une amende d'un centime, même si cette amende risque fort d'être effectivement infligée; inversement, on ne serait guère impressionné par une peine sévère dont on sait d'avance qu'elle ne sera jamais appliquée. Comme Tittle (1969) , Logan (1973)

et Erickson & Gibbs (1973) l'ont fort justement remarqué, il existe donc probablement un rapport d'interaction entre la sévérité et la certitude de la peine.

Ensuite, il semble bien que l'effet dissuasif produit par la sévérité et la certitude ne soit pas linéaire, comme Tittle (1969, 1974), Liska (1981 : 95 s.) et Beylveld (1980 : 308 s.) ont remarqué. Autrement dit, l'augmentation de, par exemple, la sévérité de  $x$  unités n'entraîne pas forcément un accroissement de l'effet dissuasif de  $y = f(x)$  unités (cf. Zimring & Hawkins 1973: 347). Un exemple numérique peut très bien illustrer ce point : si une amende de, disons, un centime est multipliée par 100 pour atteindre un franc, l'effet dissuasif supplémentaire et sans doute moindre que lorsqu'une amende de 10 francs est majorée à 1'000 francs, bien que la sévérité ait augmenté chaque fois dans la même proportion (soit de 100 fois). A l'autre bout de l'échelle, on peut bien imaginer qu'une amende de un million de francs serait peut-être fort dissuasive, mais que son aggravation à 100 millions de francs n'augmenterait guère plus son effet dissuasif : une amende de un million de francs ruinerait la quasi-totalité des gens, et ce mal ne pourrait guère être aggravé par une amende 100 fois plus élevée. Sous forme graphique, on pourrait illustrer le rapport non-linéaire entre la sévérité de la peine et la dissuasion de la manière suivante :

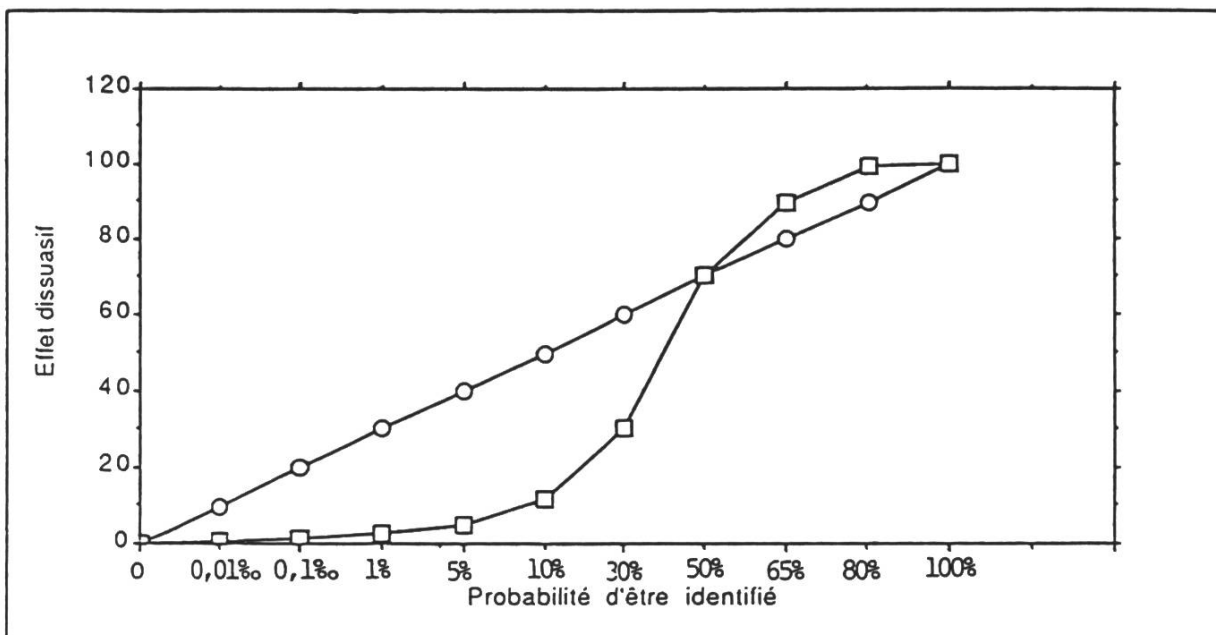
Graphique 1 : Effet dissuasif linéaire et non-linéaire (hypothétique) de la sévérité de la peine (amende)



Ce qui vient d'être observé au sujet de la sévérité, vaut sans doute aussi pour la certitude de la peine. Elle influence l'effet dissuasif de la peine probablement aussi de façon non-linéaire plutôt que linéaire (Tittle 1969, 1974). Admettons que la chance d'être contrôlé et interpellé par la police lors d'une course au volant en état d'ébriété (mais sans accident !) soit d'environ 1 fois sur 2000, ce qui n'est probablement pas trop loin de la réalité (cf. les estimations données par Müller 1981 : 410, et Jacobs 1988 : 179). Si la police décidait d'augmenter considérablement les contrôles, on arriverait peut-être à une chance de 1 sur 1'000. Ceci risquerait évidemment de coûter fort cher à la police (puisque'il faudrait alors de nombreux agents affectés à ce genre de contrôles), mais n'augmenterait probablement guère l'effet dissuasif car une chance de 1 sur 1'000 ne se distinguera probablement pas trop de 1 sur 2000 du point de vue du public visé (cf. Kerner 1985 : 225).

En revanche, une campagne analogue qui augmenterait le risque d'être inquiété par la police de 1 sur 20 à 1 sur 10 serait peut-être efficace. Bien que l'augmentation relative du risque soit la même dans les deux hypothèses, la deuxième campagne aura manifestement plus d'espoirs de modifier l'évaluation subjective des risques par le public visé. L'augmentation de la certitude promet donc une augmentation de l'effet dissuasif uniquement si le risque d'être puni atteint un seuil minimal; inversement nous pouvons supposer qu'une augmentation de la certitude ne renforcera plus guère l'effet dissuasif de la peine à partir d'un seuil supérieur. Pour la pratique et la recherche qui aimerait l'inspirer, le vrai problème n'est donc guère de savoir si les peines (et notamment leur certitude) ont un effet dissuasif (ou non), mais d'identifier les seuils critiques (tresholds) inférieurs et supérieurs entre lesquels un tel effet peut être espéré (Beylveld 1980 : 308 s.).

Graphique 2 : Effet dissuasif linéaire et non linéaire (hypothétique) de la certitude de la peine (en % d'être identifié, par la police, comme auteur de l'infraction x)



Le caractère non-linéaire de l'effet dissuasif de la sévérité et de la certitude de la peine explique, au moins partiellement, pourquoi les recherches portant sur le milieu dit naturel, à savoir la société en général, n'ont identifié le plus souvent que des effets minimes sinon proches de zéro, alors que les recherches expérimentales ou quasi-expérimentales ont souvent permis de constater un effet dissuasif considérable (cf. par exemple Buikhuisen 1974). La raison en est probablement que ces dernières permettent plus facilement d'observer des variations sensibles de la certitude et parfois aussi de la sévérité, variations qui risquent dès lors fort de franchir les seuils critiques; ce qui, en revanche, se produit plus rarement dans le milieu naturel. Citons à titre d'exemple les discussions sur la sévérité des peines: le plus souvent, les interventions législatives portent sur le remplacement d'une peine déjà très sévère par une autre peine sévère, à savoir une peine légale de, par exemple 10 ans, dont on se demande s'il ne fallait l'aggraver à 20 ans ou l'atténuer à 5 ans. Les variations en question ne sont certes pas négligeables, surtout du point de vue de celui qui serait condamné à purger 5, 10 ou 20 ans de prison. En revanche, elles se situent probablement loin au-dessus du seuil critique, en ce sens que la plupart des gens considéreraient sans doute l'emprisonnement pendant cinq ans déjà comme une conséquence absolument inacceptable, de telle sorte que l'aggravation en question n'augmenterait guère l'effet dissuasif de la peine. Ceci ne signifie nullement que la sévérité de la peine n'exerce aucun effet dissuasif, mais que cet effet ne se fait plus sentir à partir d'un certain seuil supérieur, alors qu'il serait peut-être très fort si la variation entre une amende et une peine d'emprisonnement ferme était considérée (Beleveyld 1980 : 308). Et pourtant, il arrive rarement qu'une intervention du législateur conduise au remplacement d'une amende par une peine ferme (ou vice versa), ce qui explique la difficulté de prouver l'effet dissuasif de la sévérité des peines

dans le milieu naturel.

Ce que nous venons de voir au sujet de la sévérité vaut largement pour la certitude de la peine. Ici, la difficulté vient du fait que les recherches en milieu naturel ne permettent qu'exceptionnellement des variations de la certitude de la peine qui franchirait le seuil minimal. Le plus souvent, les campagnes de la police qui sont destinées à renforcer la probabilité d'une peine ne l'augmentent rarement au-delà d'un seuil minimal, de telle sorte que le risque accru deviendrait sensible dans la perception du public visé. Si les recherches ont souvent constaté un effet minimal ou négligeable de telles campagnes, la raison en est probablement la variation insuffisante de la certitude dans le milieu naturel. Et si, somme toute, la certitude ressort un peu mieux que la sévérité des recherches existantes, la raison en est probablement que la certitude varie plus facilement dans des dimensions intéressantes que la sévérité de la peine.

Il apparaît dès lors que les recherches existantes ne permettent pas de conclure à l'inefficacité générale des sanctions pénales du point de vue de la prévention générale, comme certains auteurs l'ont fait de manière un peu prématurée. Cette réserve s'impose surtout dans le cadre des sanctions informelles dont l'importance, en tant que facteur de la prévention générale, est très largement reconnue ( H.J. Albrecht 1985 : 138).

Car en effet, nos connaissances sur la genèse des sanctions informelles et des convictions morales sous-jacentes sont extrêmement limitées, mises à part quelques indications sur des corrélations entre condamnation morale et perception de la sévérité des peines qui semblent être intégrées dans un "belief sytem" (Karstedt-Henke 1985). Pour l'instant, nous

ignorons surtout si et dans quelle mesure les sanctions informelles (et les convictions morales) dépendent de l'existence d'une incrimination légale et d'une sanction formelle, comme Durkheim (1925/ 74 : 75) l'avait déjà postulé (Toby 1964). Il est fort possible que la condamnation morale qui entoure actuellement l'ivresse au volant (cf. par exemple les résultats de sondages résumés par Huguenin, 1980: 19 ss., et Kretschmer-Bäumel & Karstedt-Henke, 1986 : 145 ss.) n'aurait jamais été atteinte sans les peines relativement sévères que les tribunaux appliquent depuis environ une génération. Et le fait que les excès de vitesse, les dépassements téméraires et certaines autres aventures sont souvent considérés comme des fautes mineures, voire l'expression d'un droit fondamental, s'explique peut-être par l'incapacité du législateur, ou son manque de volonté, de les définir comme délits graves, au même titre que l'ivresse au volant. Une telle incrimination sévère ne présupposerait pas une nouvelle morale, puisqu'elle concrétiserait le vieux principe "neminem laedere". Vu son caractère abstrait, cette règle n'entraîne pas sans autre une condamnation sévère des "Rambos de la route". Pour que l'on y parvienne, il faut que le législateur fixe d'abord des limitations de vitesse et qu'il exprime lui-même sa désapprobation morale en prévoyant des peines relativement sévères telles qu'elles sont généralement appliquées en cas d'autres infractions graves (dont l'immoralité est déjà reconnue par l'opinion publique).

En ce sens et malgré les réserves de Kaiser (1970 : 393), la loi semble être une source importante de l'évolution de notre morale, comme Mayer ("*sittenbildende Kraft des Strafrechts*" 1962 : 15), Andenaes (1974 : 25 ss.) et d'autres l'ont bien reconnu. Sur le plan des recherches empiriques, nous n'avons cependant pas vu des progrès significatifs dans ce domaine au cours de ces 20 dernières années. Il nous paraît d'autant plus prématuré de minimiser l'impact des sanctions pénales en invoquant l'importance (incontestable) des

sanctions informelles.

Votey (1984) nous rappelle dans ce contexte fort bien les risques inhérents aux conclusions hâtives. Dans le cadre des recherches empiriques, on distingue les erreurs de première et de deuxième espèce. Une erreur de première espèce serait la "vérification" d'une hypothèse objectivement inexacte, alors que la réfutation d'une hypothèse objectivement pertinente représente une erreur de deuxième espèce. On peut montrer que la recherche n'échappera jamais au dilemme face à ces deux types d'erreurs : plus on réduit le risque d'accepter une hypothèse fautive, plus on augmente, du même coup, le risque de réfuter une hypothèse exacte (Angers 1988 : 34 ss.). Or Votey (1984) a certainement raison quand il constate, notamment en criminologie, une grande sensibilité aux erreurs de première espèce qui laisse trop souvent oublier les pièges des erreurs de deuxième espèce. C'est ainsi que l'on a trop souvent accepté la réfutation d'hypothèses sans se demander si les résultats obtenus étaient vraiment de nature à établir l'inexactitude de l'hypothèse en question.

Les recherches dans le cadre de la prévention générale sont riches en illustrations de ce penchant chez de nombreux chercheurs. Citons, par exemple, Ross (1981-82: 368) qui prétend que toutes les recherches de qualité avaient montré l'inefficacité à long terme (sous l'angle de la prévention générale) des lois sévères en matière d'ivresse au volant. Or ce qui a été démontré, ce n'est non pas l'inefficacité de telles lois en général, mais le caractère passager de l'effet des campagnes destinées à augmenter la certitude subjective des contrôles de l'alcoolémie. Nous y reviendrons. Cette façon d'établir l'inexistence d'un effet de prévention générale est fort déplorable car, comme l'observe à juste titre Votey (1984), les risques inhérents aux deux types

d'erreurs ne sont pas identiques en l'espèce: Si les praticiens et le législateur se fondent sur des recherches qui établissent à tort un effet dissuasif des sanctions sévères en matière de circulation routière, ils ne parviendront pas à réduire sensiblement l'hécatombe sur nos routes, et/ou ils auraient pu obtenir le même résultat tout en infligeant moins de sanctions (ou des sanctions moins sévères). Si ce résultat est regrettable, il est sans doute beaucoup moins dramatique que celui qui risque de se produire dans l'hypothèse inverse. Car si le législateur et les praticiens partent, en se fondant sur des recherches souffrant d'une erreur de deuxième espèce, de l'idée (erronée) que les peines n'ont pas d'effet dissuasif, ils s'abstiendront à tort de réprimer des conduites téméraires et irresponsables, avec le résultat sanglant que l'on connaît.

Il nous paraît dès lors important de revoir les recherches existantes en matière d'effet dissuasif des sanctions dans le domaine de la circulation routière pour mieux apprécier les leçons qui peuvent en être dégagées. Nous nous permettrons de faire allusion aux recherches helvétiques, dans la mesure où elles existent, tout en gardant notre perspective ouverte aux expériences faites dans d'autres pays.

### *3. Circulation routière et prévention générale*

Trois thèmes liés à la circulation routière ont surtout fait l'objet de recherches ces dix dernières années, à savoir la ceinture de sécurité, les limitations de vitesse et l'ivresse au volant. Ces recherches sont riches en enseignements en vue de l'élaboration d'une stratégie de prévention, contrairement au pessimisme qu'avaient suscité les recherches plus anciennes

dont Kaiser (1970: 383 ss.) avait présenté le bilan . Nous allons les passer brièvement en revue ici.

### **3.1. Recherches sur la ceinture de sécurité**

Le port de la ceinture de sécurité se prête à l'observation directe, comme d'ailleurs aussi la vitesse d'un véhicule. Les comportements en question se prêtent dès lors de façon optimale à l'étude de l'effet de différentes stratégies d'intervention (Buckle & Farrington 1977 : 71 s.); avec ces auteurs, on ne peut que s'étonner du fait que la criminologie ne se tourne pas plus souvent vers ce domaine pour vérifier ses théories (comme par exemple celles concernant la prévention générale).

Le port de la ceinture de sécurité a fait, dans un grand nombre de pays, l'objet d'observations systématiques, ceci le plus souvent avant et après l'introduction d'une obligation légale de s'en servir. Ces recherches, résumées au tableau 1, convergent sur un point essentiel : partout où le législateur s'est décidé à rendre le port de la ceinture de sécurité obligatoire, le nombre d'utilisateurs observés sur les routes a fait un bond en avant, sauf dans trois pays où cette obligation légale était dépourvue d'une sanction. Deux des trois pays en question, à savoir la Norvège et plus tard la République Fédérale d'Allemagne, ont - après quelques tergiversations - fini par introduire une sanction (sous forme d'une amende d'ordre), ce qui s'est traduit par une hausse instantanée du taux d'utilisateurs de la ceinture de sécurité (Kretschmer-Bäumel & Karstedt - Henke 1986 : 442).

**Tableau 1 Les taux d'utilisateurs de la ceinture de sécurité dans 16 pays avant et après l'introduction de l'obligation de la porter**

| Pays                             | Catégorie de routes    | Augmentation du taux d'utilisateurs après l'introduction de l'obligation 1) | Année de l'introduction de l'obligation |
|----------------------------------|------------------------|---|---|
| Danemark                         | agglomération          | 71  | 1976                                    |
| Belgique                         | agglomération          | 70  | 1973                                    |
| Norvège                          | agglomération          | 64  | 1979                                    |
| Suède                            | agglomération          | 60  | 1975                                    |
| Grande-Bretagne                  | toutes cat. confondues | 60  | 1983                                    |
| Canada                           | toutes cat. confondues | 55-57   | 1976-77                                 |
| Nouvelle-Zélande                 | agglomération          | 54  | 1972                                    |
| Australie                        | agglomération          | 44-50   | 1970-72                                 |
| Suisse                           | agglomération          | 45  | 1981                                    |
| Finlande                         | agglomération          | 44  | 1975                                    |
| Hollande                         | agglomération          | 32  | 1975                                    |
| Irlande                          | agglomération          | 29  | 1979                                    |
| Israël                           | agglomération          | 29  | 1975                                    |
| France                           | agglomération          | 24  | 1979                                    |
| Autriche <sup>2</sup>            | toutes cat. confondues | 15-20   | 1976                                    |
| Rép. féd. allemande <sup>2</sup> | toutes cat. confondues | 15  | 1976                                    |
| Norvège <sup>2</sup>             | agglomération          | 12  | 1975                                    |

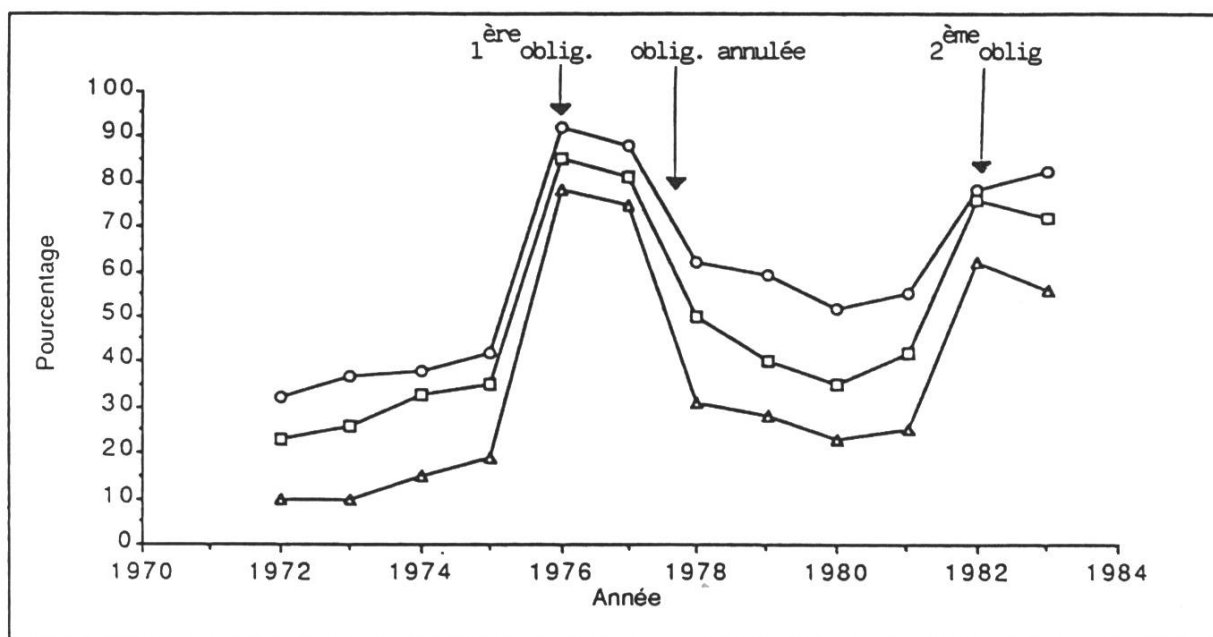
1) Augmentation du pourcentage d'utilisateurs (en pourcentage absolu, par exemple de 20 % à 70 % = 50)

2) Obligation dépourvue d'une sanction légale (amende)

Source : Killias (1985, avec références)

Mais l'exemple le plus illustratif est décidément la Suisse puisqu'elle a connu trois changements législatifs en quelques années. Grâce aux observations systématiques faites par le Bureau de prévention des accidents (BPA), nous sommes en mesure de suivre l'évolution du taux d'utilisateurs de la ceinture de sécurité pendant toute cette période mouvementée (graphique 3).

Graphique 3 : Taux de conducteurs portant la ceinture de sécurité, en Suisse, 1972-1983 (Graphique établi par Killias (1985) sur la base de données recueillies par le Bureau suisse de prévention des accidents)



- sur l'autoroute
- à l'extérieur des localités
- △ à l'intérieur des localités

Comme on le voit sur le graphique 3, les changements législatifs - introduction d'une obligation de porter la ceinture de sécurité dans une ordonnance du Conseil fédéral d'abord, annulation de cette dernière par le Tribunal fédéral (arrêt du 2 sept. 1977, RO 103 IV 192) ensuite, et enfin

réintroduction de cette obligation par une révision de la loi sur la circulation routière - se sont soldés chaque fois par une hausse respectivement une baisse du taux d'utilisateurs. Ces changements ont été à la fois substantiels et durables. Ni la propagande en faveur de l'utilisation de la ceinture de sécurité, telle qu'elle fut menée par le BPA sur de grandes affiches posées à côté des routes depuis 1970, ni un arrêt du Tribunal fédéral des assurances autorisant les assureurs à réduire leurs prestations en cas de non-utilisation de la ceinture (arrêt du 8 mars 1978, RO 104 V 40), ne produisirent des effets aussi nets.

Les "ordres" donnés par le législateur produisant donc un effet beaucoup plus considérable que les appels à la bonne volonté. Avec Zippelius (1980 : 92), on pourrait parler ici de la force réelle des normes ("faktische Kraft des Normativen"), en paraphrasant ainsi Jellinek (1914 : 338) et la force normative des faits ("normative Kraft des Faktischen") qui figurait au centre des ses préoccupations. Cette conformité aux nouvelles lois dépend d'une sanction formelle prévue dans la loi, comme les expériences faites en Norvège, en RFA et en Autriche l'illustrent (tableau 1). Mais contrairement à ce que l'on pourrait penser, la conformité n'est pas une simple manifestation de la peur du gendarme. Car une analyse de régression multiple a montré que la fréquence des amendes d'ordres, infligées pour non-respect de l'obligation de porter la ceinture de sécurité, n'explique rien des variations intercantionales du taux d'utilisateurs (Killias 1985). Ceci est d'autant plus remarquable que les contrôles effectués par la police varient fortement d'un canton à l'autre dans ce domaine; il n'était même pas possible d'observer un effet à retardement (effet des sanctions au moment  $t - 1$  sur le taux d'utilisateurs au moment  $t$ ).

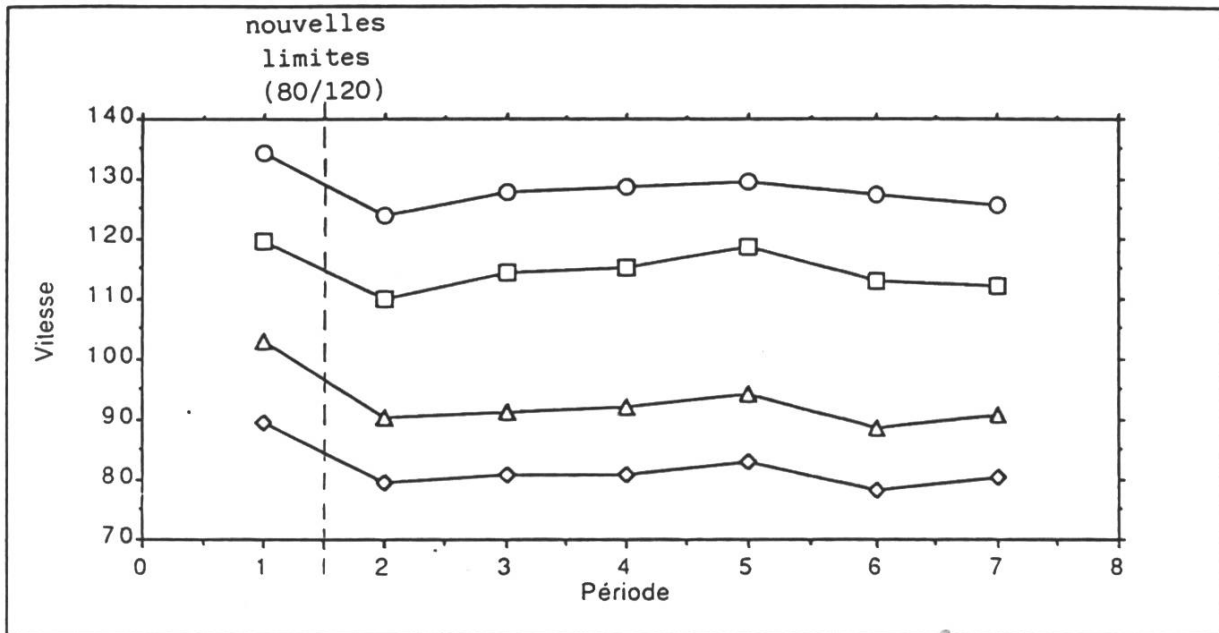
Ce résultat s'explique probablement par les ordres de grandeur en question : la fréquence estimée des amendes d'ordre, infligées à un non-

utilisateur systématique, variait en effet de une fois tous les trois ans (en Thurgovie) et une fois tous les trente ans (à Bâle-Ville). Cette variation se situe sans doute loin au-dessous du seuil critique minimal tel qu'il a été présenté plus haut (cf. graphique 2). Malgré son importance relative, elle échappe donc probablement à la perception des conducteurs, ce qui ne surprend guère vu le montant ridicule des amendes en question (Sfr. 20.--).

### **3.2. Les limitations de vitesse**

Les observations faites à la suite de l'introduction des limitations de vitesse ressemblent, dans l'ensemble, fort aux enseignements qui résultent des recherches sur la ceinture de sécurité. Avec un dessein de recherche de très haute qualité, le Bureau de prévention des accidents (BPA) et l'EPF-Zurich ont suivi l'évolution des accidents (et leurs conséquences) sur des tronçons soigneusement choisis du réseau routier suisse (Dietrich et al. 1988). Il s'agit de dix tronçons d'autoroute et de dix-neuf tronçons de routes cantonales, tous distribués à travers l'ensemble du pays. Tous les tronçons expérimentaux sont rectilignes et libres de bifurcations, carrefours ou autres éléments obligeant à réduire la vitesse. Les relevés de la vitesse des véhicules n'ont été effectués que de jour et par des conditions météorologiques favorables; de même, les heures de pointe (à grande densité de la circulation) ont été évitées. Bref, les relevés ont eu lieu à des endroits et à des moments où les conducteurs étaient en mesure de choisir leur vitesse (Dietrich et al. 1988 : 13s.). Ils ont été effectués, pour la première fois, en automne 1984, soit quelques mois avant l'entrée en vigueur des nouvelles limitations de vitesse (120 km/h au lieu de 130 sur les autoroutes, et 80 km/h au lieu de 100 sur les routes cantonales); depuis lors, ils ont été répétés tous les six mois. Les résultats sont résumés au graphique 4 :

**Graphique 4 :** Evolution de la vitesse des voitures de tourisme (réseau expérimental; graphique établi d'après les résultats présentés par Dietrich et al. 1988 : tabl. 5 et 6)



- Autoroutes: vitesse dépassée par 15%
- Autoroutes: vitesse moyenne
- △ Routes cantonales: vitesse dépassée par 15%
- ◇ Routes cantonales: vitesse moyenne

Malgré tout ce qui a été dit, les limitations de vitesse ont donc produit une réduction de la vitesse moyenne d'environ 5 km/h sur les autoroutes et d'environ 10 km/h sur les routes cantonales. Il est vrai que le nombre de véhicules dont la vitesse dépasse la limite autorisée a augmenté, ceci surtout sur les routes cantonales; cela s'explique en grande partie par le fait que la nouvelle moyenne se situe quasiment au même niveau que la vitesse autorisée (80 km/h) : autrement dit, l'abaissement de la limite a conduit à un certain tassement des vitesses observées autour de la nouvelle limite, et 85 % des conducteurs ne dépassent pas 90 km/h. En ce qui concerne les vitesses carémment téméraires (c'est-à-dire au dessus de 100 km/h), elles ont chuté de 20,2 % à 6,2 % (sur les routes cantonales). De manière analogue, le nombre de

véhicules qui dépassent 130 km/h s'est réduit de 25,0 % à 10,2 % sur les autoroutes (Dietrich et al. 1988 : tableau 5 et 6). La hausse du nombre de conducteurs qui roulent plus vite que la loi ne les autorise ne devrait dès lors pas faire oublier que la vaste majorité se tient à des vitesses très proches des limitations officielles, alors que les vitesses excessives sont en forte diminution.

Cette évolution s'est soldée par une baisse significative du nombre des personnes accidentées et surtout de la gravité des accidents (définie par le nombre de personnes blessées par accident; cf. Dietrich et al. 1988 : 24 ss., 34 ss., 39 ss.). Ce résultat se confirme lorsque l'on tient compte d'un certain nombre de variables de contrôle, telle la densité de la circulation routière, les conditions météorologiques et l'état du réseau expérimental, l'évolution du port de la ceinture de sécurité etc. (Dietrich et al. 1988 : 47 ss.).

Cette modification du comportement, comment a-t-elle été obtenue ? Était-ce la peur du gendarme, ou plutôt la manifestation d'un conformisme spontané aux commandements du législateur, tel que nous l'avons déjà rencontré à propos de la ceinture de sécurité ? Quelques données recueillies plutôt accessoirement par Dietrich et al. (1988 : 49 s.) nous permettent de formuler quelques hypothèses à ce sujet.

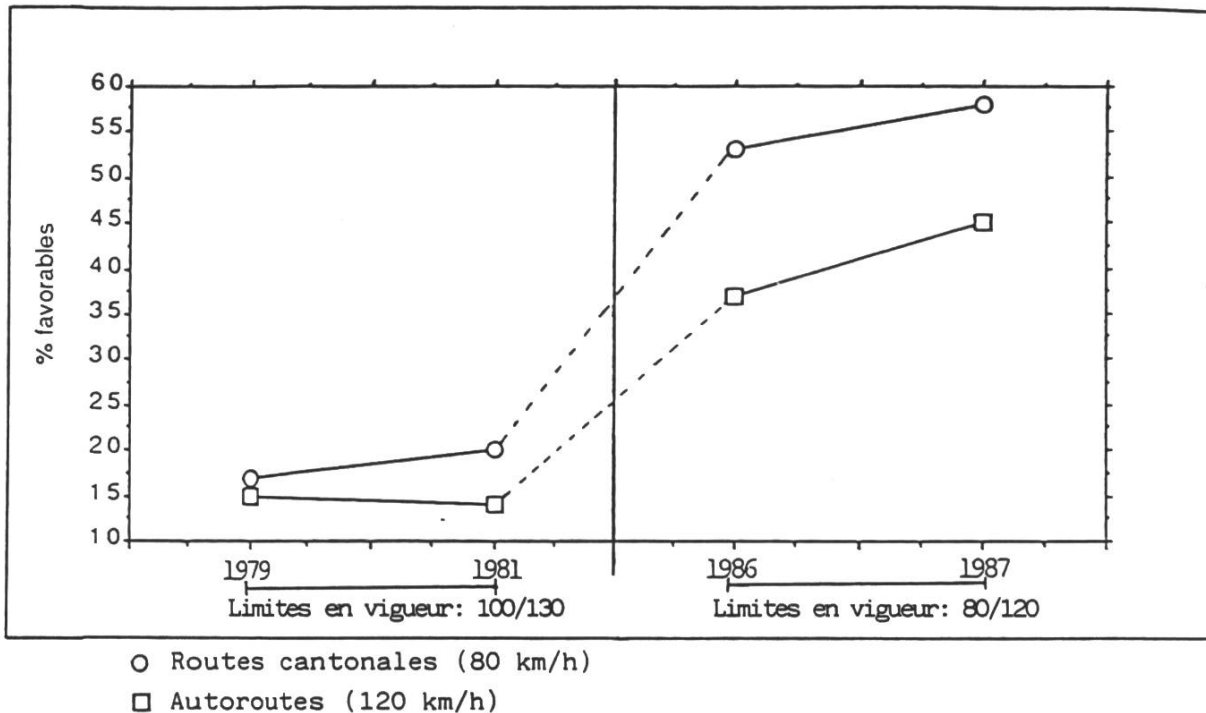
En ce qui concerne le réseau expérimental, la densité des contrôles de la vitesse effectués par la police (mesurée en heures par année) a baissé de 62,5 à 56,5 heures sur les autoroutes, alors qu'elle a augmenté de 81,4 à 133,9 heures sur les routes cantonales (moyenne pour 1984 d'une part, et pour 1985 et 1986 d'autre part). Le taux de contrevenants a évolué, pendant ce laps de temps, de 3,9 à 6,2 % des véhicules contrôlés (en 1985-86 par rapport à 1984) sur les autoroutes, et de 3,7 à 6,4 % sur les routes cantonales. Malgré une nette

intensification des contrôles sur les routes cantonales, le taux de contrevenants a donc augmenté par rapport à 1984 (avec une limitation de 100 km/h au lieu de 80 km/h, mais avec des contrôles nettement moins fréquents). Mais ce qui paraît le plus remarquable, c'est sans doute l'évolution quasiment identique des taux de contrevenants sur les autoroutes d'une part, et sur les routes cantonales d'autre part, alors que les contrôles policiers évoluaient fort différemment sur ces deux types de route.

Il semble donc que l'intensification des contrôles policiers sur les routes cantonales ne s'est guère répercuté sur le plan du comportement, ce qui paraît plausible d'après ce que nous avons vu plus haut, étant donné le faible risque du conducteur individuel de subir un contrôle de vitesse.

Il semble donc que l'effet du gendarme et de la peur qu'il suscite chez certains soit globalement moins important que le conformisme spontané de la plupart des gens. Cette hypothèse est bien appuyée par les résultats d'une série de sondages effectués par Dietrich et al. (1988 : 42 ss.) au cours desquels les répondants ont été interrogés, entre autre, sur les limitations de vitesse qui leur paraîtraient idéales s'ils pouvaient choisir en toute liberté. Comme le graphique 5 (qui résume les résultats) le met en lumière, l'opinion publique a fortement évolué en fonction des limitations en vigueur.

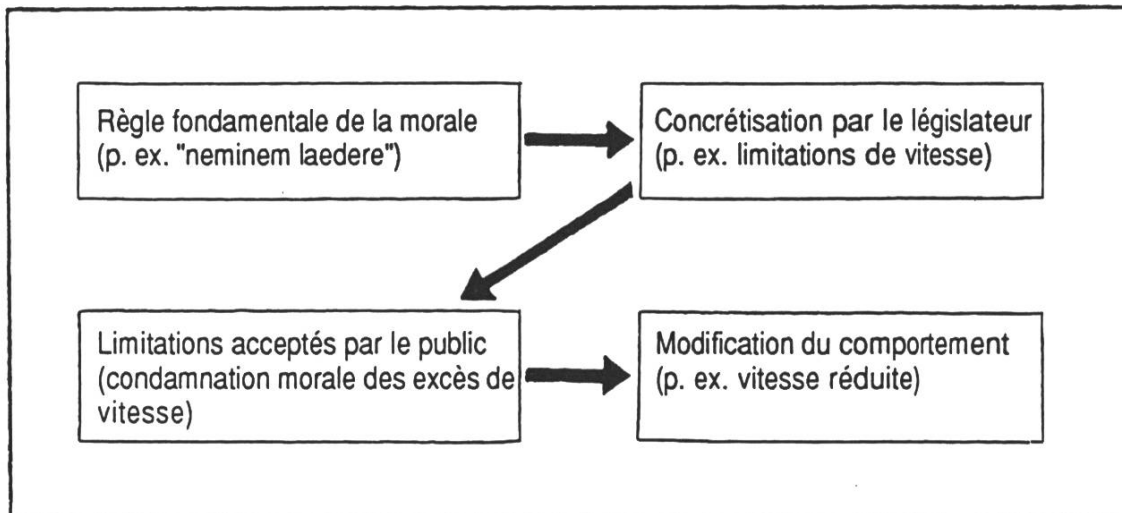
**Graphique 5 : Pourcents de Suisses souhaitant une limitation de la vitesse à 120 km/h sur les autoroutes et à 80 km/h sur les routes cantonales, quatre sondages représentatifs en Suisse (1979, 1981, 1986, 1987), résumés selon les indications données par Dietrich et al. (1988 : tabl. 36/37).**



Le respect, somme toute considérable des nouvelles limitations de vitesse, semble donc lié à une évolution du climat normatif qui, à son tour, est sans doute le résultat des changements législatifs intervenus dès 1985. Comme Durkheim (1925/74 : 75; 1963 : 72) et von Jhering (1884) l'avaient prévu au siècle dernier, et comme nous l'avons postulé dans la partie introductive, le législateur ou, indirectement, la société s'avère donc une autorité éminemment morale : c'est à lui de concrétiser les règles fondamentales de la morale qui, comme le commandement du "neminem laedere", sont souvent trop générales et abstraites pour être directement applicables dans la réalité quotidienne de la circulation routière. Luhmann

(1983 : 190 ss.) estime, à ce propos, que seul le droit est en mesure d'innover les convictions normatives dans une société moderne. Sous forme graphique, nous postulons donc l'évolution suivante :

**Graphique 6 : Rapport théorique entre la loi, la morale et le comportement**



Nous reviendrons sur le rôle que jouent les peines dans ce modèle sous 3.4..

### **3.3. L'ivresse au volant**

#### **3.3.1. Recherches étrangères**

Depuis l'arrivée de l'automobile, l'ivresse au volant préoccupait un peu partout le législateur (LeBoef & Landreville 1988). On peut notamment distinguer les étapes suivantes :

- Dans un premier temps, le législateur se contentait d'interdire de conduire un véhicule à moteur en état d'ébriété, sans fixer des limites particulières. L'art. 59 al. 1 de l'ancienne loi suisse sur les automobiles en

est un exemple.

- Ensuite, le législateur se décida à fixer un seuil d'alcoolémie à partir duquel le conducteur était considéré comme étant sous l'influence de l'acool. Les premiers pays à appliquer un tel système étaient la Norvège (en 1936), la Suède (en 1941) et la Finlande (en 1950) ce qui explique pourquoi on parle à ce propos du modèle scandinave (Ross 1975). Les limites étaient d'abord fixées à 1,0 ou 0,8 ‰, pour être ramenées plus tard à 0,5 ‰ dans certains pays.
- Avec la reprise du modèle scandinave, le législateur opta, le plus souvent, pour une aggravation des peines prévues, ainsi que pour l'obligation de se soumettre à des alcootests. On peut supposer que l'évolution technique, à savoir l'apparition de méthodes d'investigation fiables pour établir le taux d'alcoolémie, était une précondition nécessaire à tous ces changements législatifs.

L'effet de ces nouvelles lois rigoureuses a suscité l'intérêt de beaucoup de chercheurs et praticiens. Les expériences plus anciennes, faites en Scandinavie, n'offrent pas des enseignements très clairs à ce sujet (Ross 1975). Cela tient partiellement au fait que la motorisation était infiniment moins forte à l'époque où elles ont été faites, c'est-à-dire avant la deuxième guerre mondiale, et que l'effet de l'acool y était donc certainement moins manifeste qu'à notre époque extrêmement motorisée.

Mieux connues sont dès lors les expériences faites en Angleterre en 1967 (Ross 1973) et en France en 1978 (Ross et al. 1981-82). Dans les deux cas, ni le seuil toléré - il restait à 0,8 ‰ - ni les peines prévues ont subi des

modifications importantes; ce qui changea, en revanche, c'était la modalité des poursuites, en ce sens que l'alcootest devenait obligatoire, et que la police était dorénavant autorisée à soumettre à un tel test des conducteurs quelconques, sans que leur conduite le justifie. Ces deux réformes ont donc renforcé la certitude de la peine, ceci essentiellement sans modifier la sévérité de la peine et la définition de l'infraction.

L'entrée en vigueur des lois anglaises et françaises était précédée d'une grande publicité qui assurait une excellente connaissance des nouvelles dispositions dans le public. Analysées par le même chercheur américain (Ross 1973, Ross et al. 1981-82), les deux expériences ont montré des résultats très semblables : l'entrée en vigueur était suivie d'une chute considérable des accidents pendant les nuits de fin de semaine (dont un grand nombre est notoirement lié à l'alcool), mais au bout de quelques trois à six mois, l'effet s'était estompé et les accidents en question avaient repris leur ancien niveau.

Cet échec était largement considéré comme une sorte de preuve de l'inefficacité des lois sévères en la matière, inspirées par le modèle scandinave (cf. p.ex. l'affirmation allant en ce sens, par Ross et al. 1981-1982 : 368). Mais en réalité la portée des expériences anglaises et françaises est plus modeste : elles ont, tout au plus, mis en évidence l'impossibilité de réduire durablement le nombre d'accidents liés à l'alcool en augmentant uniquement la certitude subjective de la peine. Comme Ross (1973) et Ross et al. (1981-82) le soulignent, il semble que les conducteurs avaient, au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, largement surestimé le risque d'être soumis à un alcootest; comme ce risque continuait à être extrêmement faible (soit proche de zéro), les conducteurs finissaient par le comprendre et reprenaient leurs

anciennes habitudes après quelques mois. L'effet dissuasif pendant les premières semaines s'explique donc par les attentes disproportionnées des conducteurs quant à la probabilité d'un contrôle, créées essentiellement par la grande publicité qui entourait ces lois et les mesures "formidables" qu'elles étaient réputées introduire. Qu'il en soit ainsi ne prouve évidemment pas l'inefficacité d'une législation plus rigoureuse en la matière.

La célébrité des études menées par Ross et ses collègues font un peu trop souvent oublier les expériences dans d'autres pays. En République Fédérale d'Allemagne, par exemple, l'abaissement du taux d'alcoolémie toléré de 1,3 ‰ à 0,8 ‰ (en 1973) s'est soldé par une réduction d'environ 10 % des accidents avec personnes blessées dont l'ivresse d'un conducteur était l'une des causes constatées; cette analyse chronologique très sophistiquée permettait, en outre, d'observer, dans le Land de Schleswig-Holstein, une réduction d'environ 20 % des conducteurs dont la police avait identifié un taux d'alcoolémie dépassant le 0,8 ‰, et ceci malgré une forte augmentation des contrôles de police dans ce domaine (Beneke 1982). A Cologne (RFA), une intensification massive des contrôles de l'ivresse au volant par la police semble avoir réduit considérablement ce problème (Kerner 1980 : 226 ss., 234). Un effet semblable fut observé dans les Pays-Bas à la suite de l'abaissement du seuil toléré de 0,8 ‰ à 0,5 ‰ (SWOV, *Drinking by motorists*, Voorburg, NL : Institute for Road Safety Research 1977, cité d'après Huguenin 1980 : 11 ss.).

Une recherche comparative concernant les attitudes du public américain, d'une part, et des Norvégiens d'autre part, permet enfin de saisir des différences importantes entre ces deux populations quant à la prévention de la conduite en état d'ivresse (Snortum et al. 1986). En effet, il semble que la

rigueur de la loi norvégienne se répercute sur le plan des attitudes et habitudes quotidiennes des Norvégiens autant que la loi américaine (infiniment plus souple à l'époque) sur la mentalité de son public, les Norvégiens étant de loin plus prudents et disciplinés et prenant plus de précautions pour éviter la coïncidence de la consommation d'alcool et de la conduite d'un véhicule. Cette recherche offre d'ailleurs une bonne illustration de l'effet de lois sévères sur les attitudes et les sanctions informelles s'attachant à certains comportements. Les estimations données dans la littérature permettent en effet de supposer que la proportion de conducteurs en état d'ébriété est sensiblement plus élevée aux Etats-Unis (Jacobs 1988 : 177) qu'en Norvège (Kerner 1985 : 224).

### 3.3.2 L'expérience suisse

Il est probablement peu connu que l'expérience vécue en Suisse avant et après 1963 est particulièrement riche en enseignements.

Au début de cette année-là, l'article 91 al. 1 de la Loi sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR, RS 741.01) est entré en vigueur (cf. l'art. 99 al. 2 OCR du 13.11.1962, RS 741.11) qui érigeait l'ivresse au volant d'un véhicule à moteur en délit, passible de l'emprisonnement et/ou de l'amende (alors qu'elle n'était, sous le régime de la loi sur les automobiles, qu'une contravention passible des arrêts et/ou d'une amende sauf en cas de récidive, cf. art. 59 al. 1 et 2 LA). Cette sévérité (notamment en matière de l'octroi du sursis) fut confirmée par le Tribunal fédéral en 1964 (RO 90 IV 259 ss.). Ce dernier décida la même année de ramener le seuil d'alcoolémie tolérée de 1,0 ‰ à 0,8 ‰ (RO 90 IV 159 ss., cf. Schultz 1968 : 231 ss.).

En même temps, l'art. 91 al. 3 LCR stipulait l'obligation de se soumettre à un alcootest, sous peine d'emprisonnement et/ou de l'amende (concernant l'histoire de l'art. 91 LCR, cf. Schultz 1964 : 182 s.); la police était donc dorénavant en mesure de soumettre à un alcootest (avec ou sans prise de sang) même un conducteur qui n'était pas impliqué dans un accident (Schultz 1968: 214 s., 241 ss.). La certitude de la peine était de ce fait considérablement augmentée.

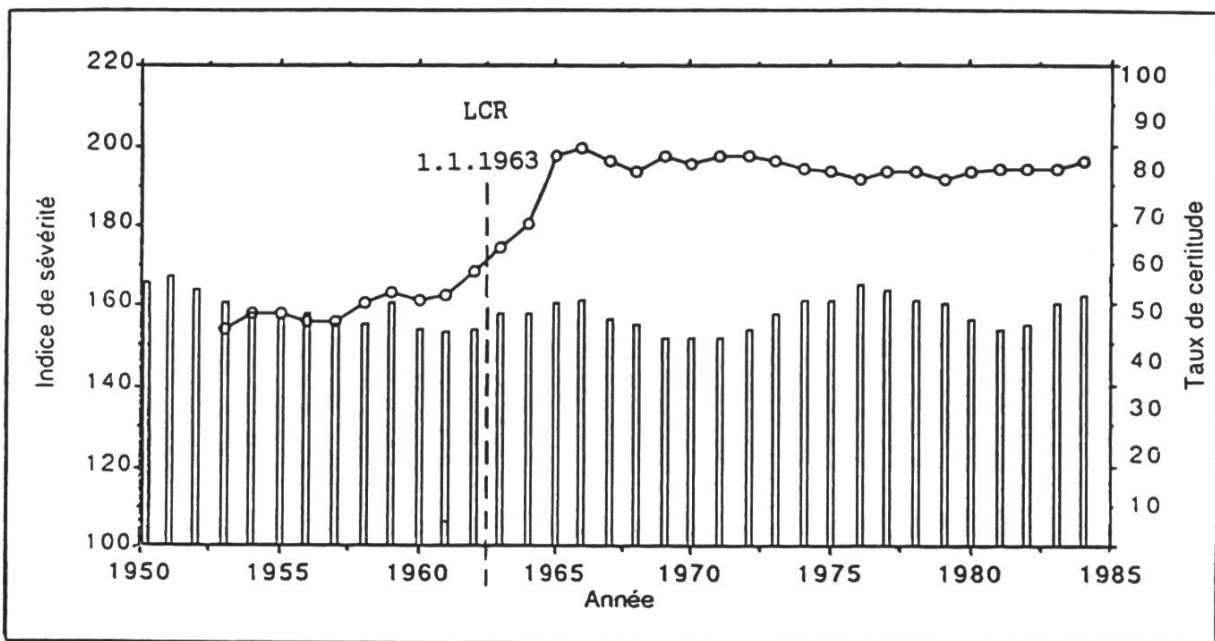
Toute cette palette de mesures législatives renforçait à la fois la sévérité et la certitude de la peine. En plus, la définition de l'infraction subit une modification importante, en ce sens que la limite fut ramenée de 1,0 ‰ à 0,8 ‰. Notons, en passant, que l'art. 91 LCR a subi quelques modifications mineures par une loi du 20 mars 1975 (RO 1975, 1257) qui n'ont toutefois pas influencé la sévérité et la certitude des peines. Le législateur lui-même ne l'avait d'ailleurs pas envisagé (Trechsel 1975 : 93).

Comme le graphique 7 le met fort bien en lumière, l'entrée en vigueur de la LCR semble avoir modifié plus la sévérité des tribunaux que les initiatives de la police. En effet, la proportion de retraits de permis de conduire pour ébriété sans accident (respectivement avec accident) est un excellent indicateur de la certitude de la sanction (Trechsel 1975 : 89 ss.). Or, cette proportion est restée assez stable à travers toute la période pour qui des données y relatives sont disponibles, avec quelques fluctuations mineures et régulières.

En revanche, la sévérité des peines prononcées par les tribunaux a fortement augmenté : après une période de transition assez brève (1962-64), elle a atteint un plafond supérieur en 1965 déjà où elle est restée

jusqu'en 1984, soit à un niveau environ 25 % plus haut qu'avant 1961. La sévérité des peines prononcées est exprimée au graphique 7, sous forme d'un indice : pour chaque année, la proportion des amendes et des peines privatives de liberté (avec respectivement sans sursis) a été relevée; ensuite, les peines fermes ont été pondérées avec un facteur 3, les peines avec sursis avec un facteur 2 et les amendes avec un facteur 1; enfin, les trois scores ont été additionnés. Ainsi, chaque année a obtenu son score de sévérité qui, théoriquement, pouvait varier entre 100 (soit dans une année où uniquement des amendes auraient été prononcées, à savoir 100% à pondérer avec un facteur 1) et 300 (soit dans une année avec 100 % des peines fermes, à pondérer avec un facteur 3). Cet indice sous-estime peut-être les variations observées, puisque l'on peut supposer qu'une peine ferme soit considérée plus que 1,5 fois plus sévère qu'une peine avec sursis. Quoiqu'il en soit, nous préférons construire un indice conservateur. Les variations observées sont d'ailleurs substantielles, passant de 154 à 162 sous le régime de la LA (1953-61) à 191 à 199 sous la LCR (1965-84). Ils montrent que les tribunaux ont pleinement suivi les intentions du législateur, en substituant largement les peines fermes aux amendes - une situation qui ne peut être observée qu'exceptionnellement (Zimring & Hawkins 1973 : 342; Beyleveld 1980 : 308).

**Graphique 7 : Evolution de la sévérité des peines prononcées pour ivresse au volant (art. 59 al. 1 et 2 LA, art. 91 al. 1 LCR), 1953-84, et la certitude d'une sanction (% des retraits du permis de conduire pour cause d'ébriété sans accident, par rapport au total des retraits du permis de conduire pour cause d'ébriété), 1950-86 (Sources : Statistique des condamnations pénales 1953-84; Annuaire statistique de la Suisse 1954 : 527, 1968 : 534, 1978 : 532, 1987-88 : 488)**



### Comment peut-on mesurer l'impact des dites modifications ?

Depuis 1946, l'Office fédéral de la statistique publie des données annuelles sur les causes d'accidents (avec personnes tuées ou blessées ou avec des dégâts matériels dépassant Fr. 200.--, respectivement Fr. 500.-- à partir de 1976), en fonction du genre de véhicule et de la cause constatée par la police. On peut ainsi construire une série chronologique de 1946 à 1986 concernant les accidents impliquant au moins une voiture de tourisme dont l'une des causes constatées fut l'ivresse au volant d'un conducteur.

Etant donné que l'intervention du législateur eut lieu en 1963, nous disposons ainsi d'une série chronologique suffisamment longue pour les années précédentes et suivant l'intervention du législateur. (Dans les pays scandinaves, l'intervention eut lieu avant que ces pays ne connaissent une circulation routière comparable à la nôtre sur le plan de la densité; dans certains autres pays, tels que le Canada ou les Etats-Unis, les incriminations sévères de l'ivresse au volant datent des dernières années, ce qui ne permet pas encore une analyse chronologique digne de ce nom, mis à part l'absence de données adéquates, cf. Jacobs 1988 : 209). C'est cet élément qui nous a amené à retenir cette variable pour notre analyse. Les autres données envisageables, telles que le nombre de personnes blessées ou tuées dans des accidents de la route liés à l'alcoolémie d'un conducteur, ou le nombre d'accidents (graves) survenus pendant les nuits de fin de semaine, ne sont disponibles que pour les années après respectivement jusqu'en 1962 et ne se prêtent donc pas à une analyse des effets de la LCR. Il est vrai que les accidents avec constat policier de la cause (qui, quand le montant des dégâts dépasse Sfr. 200.--, figurent dans ladite statistique publiée) ne représente qu'une minorité de l'ensemble des accidents de la route: ce sont les accidents graves (avec des personnes blessées ou tuées) qui font l'objet d'un constat de la police, ainsi que ceux où les parties impliquées n'arrivent pas à s'entendre sur la question de la responsabilité.

Que la statistique, fondée sur les constats de police, ne saisisse pas l'ensemble des accidents de la route, ne met en cause la validité de notre indicateur (en tant que mesure indirecte de la fréquence des accidents liés à l'alcool) que dans la mesure où il pourrait avoir eu un effet d'interaction entre la proportion des accidents avec constat de police d'une part, et l'entrée en vigueur de l'art. 91 LCR (le 1er janvier 1963) d'autre part, c'est-à-dire si la modification de la loi a entraîné un changement dans la fréquence des constats

de police. Or, ceci ne paraît pas très probable puisque la police devait obligatoirement intervenir, en cas de personnes blessées ou tuées, en vertu de l'ancien et du nouveau droit (art. 36 LA et art. 51 al. 2 LCR); dans la mesure où les intéressés n'arrivaient pas à s'entendre sur la question de la responsabilité en cas d'accidents avec des dégâts uniquement matériels, ils avaient le droit de faire appel à la police en vertu de l'ancien comme du nouveau droit (art. 56 al. 2 OCR, art. 36 LA), et on ne voit pas très bien en quel sens les modifications légales auraient pu influencer la volonté des intéressés de s'arranger entre eux et sans recourir à la police. En revanche, on ne peut pas exclure que les nouvelles dispositions rigoureuses de la LCR et la publicité qui accompagnait leur entrée en vigueur contribuèrent à sensibiliser les agents de police, les amenant ainsi à prêter plus d'attention à l'ivresse au volant. En même temps, les dispositions de la LCR au sujet des constats de l'alcoolémie entraînèrent probablement l'acquisition d'instruments de test à tous les niveaux de la police, de telle sorte qu'une éventuelle ivresse d'un conducteur eût plus de chances d'être constatée après 1963 qu'avant l'entrée en vigueur de la LCR. Nous supposons donc que le nombre d'accidents où la police a pu constater une ivresse au volant a augmenté après 1963, ceci surtout dans les cas où l'ivresse n'était pas trop manifeste. Comme le montrent les données publiées à partir de 1963, dans l'Annuaire statistique de la Suisse, la proportion des conducteurs avec un taux d'alcoolémie mineur (moins de 1 ‰) a effectivement progressé après 1963, en passant de 3,4 à 7,3 % en 1966. Cette proportion s'est ensuite maintenue au niveau d'environ 7 % pour augmenter légèrement après 1975 (à environ 9%), probablement à cause de la modernisation des instruments de test qui commença à peu près à cette époque, comme une enquête de l'Institut suisse de prophylaxie de l'acoolisme (Klingenmann 1989) l'a révélé.

Les dites modifications réduisent sans doute la validité de notre

indicateur, mais dans un sens qui diminue l'effet visible de la loi de 1963. Autrement dit, si l'analyse montrait que les accidents liés à l'alcool ont diminué en nombre après 1963, elle sous-estimerait probablement l'effet de la nouvelle loi. Par rapport à d'autres indicateurs envisageables, tels que par exemple le nombre de conducteurs interpellés par la police, le nôtre présente l'avantage d'être moins influencé par les initiatives de la police dans ce domaine, par exemple la fréquence des contrôles systématiques de la circulation. En ce qui concerne l'indicateur utilisé par Ross (1973) et Ross et al. (1981-1982), à savoir le nombre d'accidents avec personnes blessées ou tuées pendant les nuits de fin de semaine, certains auteurs (p. ex. Votey 1984, Jacobs 1988 : 212) ont remarqué à juste titre que la fréquence de ce genre d'accidents dépend en bonne partie encore d'autres causes, à savoir les excès de vitesse et la proportion de jeunes conducteurs au volant. Vu que tous les indicateurs envisageables présentent certains inconvénients qui diminuent leur validité en tant que mesure de la fréquence de l'ivresse au volant, nous estimons, pour conclure, que le nombre d'accidents avec implication de l'alcool d'après les constats de la police s'en soit, en fin de compte, très favorablement sorti. Grâce aussi à la disponibilité de bons indicateurs des variables indépendantes (dont notamment de la certitude et sévérité des peines, cf. graphique 7), l'expérience suisse de 1963 se prête à des évaluations qui n'ont, apparemment, jamais pu être faites en Allemagne, notamment en ce qui concerne l'effet préventif de différentes peines (Middendorf 1987 : 42); nous y reviendrons dans un paragraphe suivant (3.4.).

L'importance de la validité de la variable dépendante ne doit pas faire oublier le rôle cardinal des variables indépendantes. Vu la forte croissance de la motorisation entre 1950 et nos jours, on est guère surpris de constater une croissance continuelle du nombre des accidents liés à l'alcool

qui ne semble guère avoir été interrompue par l'entrée en vigueur de l'art. 91 LCR. Ceci ne signifie pourtant pas, comme Trechsel (1975 : 90 ss.) l'admet, que la loi de 1963 n'aurait pas eu un effet préventif. Pour se faire une idée plus pertinente des conséquences pratiques de cette loi, il faut tenir compte de l'augmentation du parc automobile, des kilomètres parcourus (sous la forme de la consommation d'essence) et de la consommation des boissons alcooliques<sup>1</sup>. Car, pour apprécier l'évolution des accidents liés à l'alcool, on doit logiquement tenir compte des facteurs de risque qui sont ici les kilomètres parcourus et la consommation d'alcool (Votey 1984). En revanche, il paraît légitime de négliger l'impact de la météorologie sur les conditions des routes vu la longueur de notre série chronologique (41 ans). En ce qui concerne la sécurité routière en général, elle a sensiblement augmenté, et le nombre d'accidents a diminué depuis 1973. Mais cette variable, pose d'ailleurs un certain nombre d'autres problèmes d'interprétation. On pourrait par exemple envisager de prendre, comme variable dépendante, la proportion des accidents liés à l'alcool par rapport à l'ensemble des accidents (avec personnes blessées/tuées ou non), toutes causes confondues. Or, cette variable risque de produire une image faussée de l'effet de l'intervention du législateur : car si les autres causes d'accidents augmentent objectivement, la proportion des accidents liés à l'alcool est à la baisse, en suggérant une grande efficacité des mesures prises, alors que l'évolution réelle peut être toute différente; inversement, on serait tenté de conclure à un "échec" si les autres causes d'accidents diminuent, en entraînant ainsi une hausse (peut-être fictive en réalité) de la proportion des accidents liés à l'alcool.

Pour cette raison, il nous semble préférable de suivre le taux d'accidents liés à l'alcool sur 100'000 voitures de tourisme (au lieu de leur

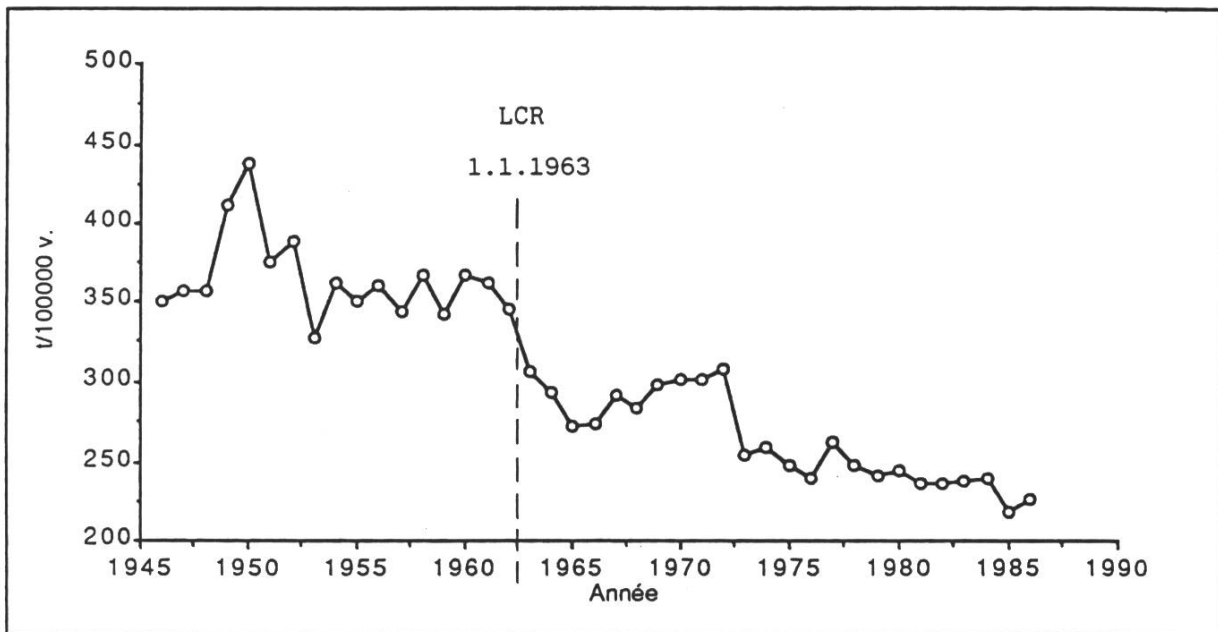
---

<sup>1</sup>Nous remercions l'Institut suisse de prophylaxie de l'alcoolisme (M. Fahrenkrug) de nous avoir fourni des données sur la consommation d'alcool pur par habitant.

proportion par rapport à l'ensemble des accidents). Rappelons aussi que cette variable, contrairement au nombre de personnes tuées ou blessées, n'est guère affectée par la ceinture de sécurité et l'efficacité toujours grandissante de la médecine en général et des services d'urgence et de premier secours en particulier. Cet élément importe puisque c'est surtout la gravité des accidents et moins leur nombre qui a diminué depuis 1973. Enfin, nous tiendrons compte de ces facteurs en concentrant notre analyse sur la période allant de 1954 à 1972, c'est-à-dire la décennie précédant et suivant l'intervention du législateur.

Que montre donc notre analyse? Regardons d'abord l'évolution du taux d'accidents liés à l'alcoolémie d'un conducteur pour 100'000 voitures immatriculées.

**Graphique 8: Evolution du taux d'accidents (avec personnes tuées ou blessées ou avec des dégats d'au moins Fr. 200.--, respectivement Fr. 500.-- dès 1976) dans lesquels une cause constatée fut l'ivresse du conducteur d'une voiture impliquée, pour 100'000 voitures de tourisme immatriculées, 1946-1986 (source : Annuaire statistique de la Suisse 1946 - 1987/88)**



Dans ce graphique bivarié, nous pouvons distinguer les périodes suivantes:

- Une première période caractérisée par une certaine instabilité (1946-1953) qui s'explique probablement par les fortes fluctuations de la consommation d'alcool pendant ces années d'une part, et par le petit nombre de voitures immatriculées pendant cette période (63'000 en 1946, 211'000 en 1953) qui rend le calcul des taux quelque peu aléatoire, d'autre part.
- Une période de stabilité à un haut niveau (1954-1962), pendant laquelle les taux oscillent autour de 356 sur 100'000, avec des fluctuations assez

modestes (entre 342 et 367). Signalons que l'approbation de la LCR par les Chambres, en 1958, n'a eu aucun effet sur l'évolution de la courbe.

- Ce n'est qu'avec l'entrée en vigueur de l'art. 91 LCR, le 1er janvier 1963, que le taux a commencé à diminuer sensiblement. Déjà cette année-là, le taux a baissé à 307 (contre 346) l'année précédente, soit d'environ 11%. L'année suivante, le taux a diminué une nouvelle fois en se situant à 294. En 1965, soit l'année suivant le célèbre arrêt du Tribunal fédéral dans lequel la limite du taux d'alcoolémie était ramené de 1.0 ‰ à 0.8 ‰ ( RO 90 IV 159 ss.), le taux a à nouveau baissé d'environ 7% pour atteindre un minimum de 272. Les années suivantes, il a augmenté légèrement pour se situer enfin, en 1972, au même niveau qu'en 1963, soit toujours sensiblement plus bas qu'avant l'entrée en vigueur de la LCR. Il n'est pas facile de connaître les raisons précises de cette légère hausse. Deux hypothèses nous paraissent envisageables :

- L'effet de la loi de 1963 aurait pu s'estomper petit à petit après avoir provoqué un "choc" entre 1963 et 1966. Cette explication serait en droite ligne avec l'interprétation offerte par Ross (1973) et Ross et al. (1981-82) au sujet des expériences faites en Angleterre et en France.

- A la suite de l'entrée en vigueur de la LCR (avec des dispositions plus rigoureuses en matière de contrôles d'alcoolémie par la police), les corps de police ont multiplié leurs équipements pour effectuer des alcootests. Cela a certainement facilité la constatation de l'état d'ivresse au volant lors d'un accident et, de ce fait, augmenté le

nombre de tels accidents dans les statistiques. Il paraît donc fort possible que la petite hausse entre 1967 et 1972 traduise essentiellement l'effet d'une amélioration de l'équipement de la police, et que la réduction ait été plus forte qu'elle n'apparaît dans la statistique.

- Quoiqu'il en soit, l'essentiel dans l'évolution entre 1963 et 1972 nous paraît être que:
  - le taux a diminué pendant trois années consécutives, et que cette baisse a atteint plus de 21% par rapport à la dernière année pendant laquelle l'ancien droit était encore en vigueur (1962); une telle baisse n'a jamais été observée pendant toute la période considérée;
  - le taux moyen des années 1963-72 (293) est de 18% inférieur à celui de la période précédente (1954-62, 356);
  - les taux les plus élevés entre 1963 et 1972 sont tous sensiblement inférieurs aux taux les plus bas observés entre 1946 et 1962.

Vu ces éléments, il nous semble difficile de nier que la LCR ait produit un effet très favorable sur l'évolution des accidents liés à l'alcool pendant cette période (1963-1972).

- Une forte baisse des accidents liés à l'alcool est à observer en 1973. Il s'agit ici de l'année marquée par le choc pétrolier qui a conduit à une sensible réduction des kilomètres parcourus en Suisse comme à l'étranger (dimanches sans voitures, limitations rigoureuses de la

vitesse, prix prohibitifs de l'essence). Après 1973, le taux des accidents liés à l'alcool a relativement peu fluctué, avec cependant une légère tendance à la baisse. Il est possible que les limitations de vitesse et les autres mesures tendant à renforcer la sécurité routière aient également produit un certain effet sur les accidents liés à l'alcool, de même que la plus forte participation de femmes à la circulation routière (Karstedt-Henke 1989). Ce qui nous semble le plus remarquable concernant cette dernière période, c'est que le taux des accidents dans lesquels un conducteur en état d'ivresse est impliqué n'a pas augmenté. Rien ne nous permet donc de constater une usure de la loi de 1963 comme on aurait pu s'y attendre aux vues des expériences faites en Angleterre et en France.

Ces résultats nous font penser que la loi de 1963 est peut-être passée dans les moeurs des Helvètes comme le comportement "naturel" des Norvégiens semble fortement influencé par leur législation rigoureuse (Snortum et al. 1986). En effet, nous avons l'impression que grand nombre des petites précautions observées chez les Norvégiens sont très répandues en Suisse, comme c'est le cas par exemple de l'habitude de renoncer à l'automobile lors des sorties nocturnes, la désignation de l'un des époux comme conducteur avant le début de la soirée, et la recherche d'un logis sur place afin de ne pas devoir rentrer à la maison. Etant donné qu'environ 150 personnes sont tuées chaque année dans des accidents liés à l'ivresse au volant, on s'imagine que cette loi a contribué à sauver beaucoup de vies pendant les 26 ans depuis son entrée en vigueur.

Que la loi ait eu un effet préventif considérable ne paraît donc

guère contestable. La question est pourtant plus difficile de savoir si cet effet a été réalisé et maintenu grâce à la réduction de la limite du taux d'alcoolémie de 1.0 ‰ à 0.8 ‰, grâce aux peines sensiblement plus sévères, grâce à la certitude de la peine (l'introduction des alcootests obligatoires), ou si il s'agit justement du cumul de tous ces éléments qui explique ce succès. En observant le graphique 8, on constate que la plus grande réduction a été obtenue en 1963 (par rapport à 1962), soit avant la réduction du seuil limite à 0.8 ‰ par le tribunal fédéral (en 1964). En ce qui concerne la certitude (objective) et la sévérité des peines, le graphique 7 suggère bien que cette dernière ait joué un rôle décisif dans la baisse des accidents liés à l'alcool. En effet, ce ne fut que la sévérité qui subit un changement substantiel autour de 1963, alors que la certitude objective est restée assez stable pendant la période étudiée. Il reste à voir si cette hypothèse se confirmera dans une analyse multivariée. (Une telle recherche est actuellement en cours à notre Institut, en collaboration avec M. Yvan Clermont du Centre International de criminologie comparée de l'Université de Montréal.)

Signalons enfin que la diminution des accidents liés à l'alcool ne peut en aucun cas être attribuée à une pratique éventuellement plus sévère en matière de retraits du permis de conduire pour ivresse au volant. Au contraire, les retraits du permis de conduire pour ivresse au volant n'ont cessé de baisser au fil des dernières décennies et surtout à partir de 1963, si l'évolution considérable de la motorisation est prise en compte. Ceci s'explique par le fait qu'environ la moitié des retraits pour ivresse au volant est motivée par un accident (causé en état d'ébriété), proportion restée fort stable depuis 1950 (cf. graphique 7), et que ce genre d'accident a fort diminué à partir de 1963 (cf. graphique 8). Nous ne pouvons dès lors souscrire à l'avis de ceux qui considèrent le retrait du permis de conduire comme la sanction la plus

dissuasive en la matière.

### **3.4. Conclusions dans le domaine de prévention générale\* de la délinquance routière.**

Les expériences faites, dans un grand nombre de pays, lors de l'introduction d'une obligation de porter la ceinture de sécurité montrent que la loi en tant que telle produit des changements importants au niveau des comportements dans la mesure où cette obligation est appuyée par une sanction en cas de contravention. Les expériences faites lors de l'introduction des nouvelles limitations de vitesse en Suisse, ainsi que lors de l'abaissement du seuil du taux d'alcoolémie toléré en Hollande, en Allemagne et en Suisse illustrent également l'importance de la loi pour la modification des comportements.

Comme l'analyse des expériences suisses dans le domaine du port de la ceinture de sécurité le met bien en lumière, le changement du comportement intervient indépendamment de la fréquence des contrôles de la police. Il semble même que le rôle de la certitude des peines ait été surestimé dans la littérature, comme les expériences anglaises et françaises (en matière d'ivresse au volant) le montrent. La certitude ne permet donc guère d'augmenter la conformité (et de combattre la délinquance). En revanche, elle joue probablement un rôle cardinal dans le maintien de la crédibilité d'une norme pénale. C'est ce qui s'est confirmé lors d'une expérience réalisée en Hollande où des contrôles de l'ivresse au volant par la police ont été triplés dans la ville de Weert sans que cela entraîne une modification de la certitude subjective dans le public (Bovens & Prinsen 1984). En ce sens, il faut chercher à obtenir respectivement à maintenir une certitude optimale plutôt que

maximale. Comme Talleyrand l'exprima il y a bientôt deux siècles, on peut tout obtenir à l'aide des baïonnettes, mais on ne peut pas les utiliser pour s'asseoir. Luhmann (1975: 9, 60 ss.) entend probablement le même mécanisme quand il conclut que le pouvoir se défend par la menace de la force plutôt que par son utilisation qui ... s'use rapidement. Dès lors, ce n'est pas le contrôle permanent qui maintient le respect d'une norme, mais le risque "bien dosé" que le non-respect de celle-ci pourrait entraîner des conséquences désagréables. Du point de vue du particulier, la conformité spontanée aux normes nouvelles s'avère dès lors très rationnelle: le respect de la règle évite de toujours devoir s'assurer qu'il n'y ait pas de gendarme qui surveille, ce qui peut être gênant même si la probabilité en est faible.

La sévérité de la peine contribue probablement plus au respect de la norme que l'on ne l'a généralement admis ces 20 dernières années. Le fait qu'il existe une peine relativement sévère - par exemple une courte peine privative de liberté au lieu d'une amende ou du retrait du permis de conduire - renforce peut-être la crédibilité de la norme. L'expérience suisse de 1963 est assez unique en ce sens qu'elle permet de suivre simultanément l'effet de la certitude objective et de la sévérité de la peine, et que cette dernière a subi un changement très substantiel, ceci aussi en pratique et non seulement en théorie (remplacement partiel de l'amende par des peines privatives de liberté de courte durée, le plus souvent de plusieurs semaines). De tels changements de la sévérité n'ont guère pu être observés quant à leurs effets sur l'ivresse au volant (Jacobs 1988 : 211) ou sur d'autres comportements (Beyleveld 1980 : 308).

Il est vrai que la République fédérale allemande a connu une réforme législative assez semblable, le "Zweites Gesetz zur Sicherung des Strassenverkehrs", entrée en vigueur le 1er janvier 1965 qui entraîna une

aggravation comparable de la peine en cas d'ivresse au volant; quelques années plus tard, les courtes peines privatives de liberté ont été abolies dans le cadre de la réforme de droit pénal ("Erstes Strafrechtsreform-Gesetz", entré en vigueur le 1.9.1969). Suite à l'entrée en vigueur de la loi de 1965, les accidents liés à l'alcool ont fortement diminué, mais après six mois, les taux semblent avoir retrouvé leur ancien niveau ou presque (Kaiser 1970 : 384). Après le 1er septembre 1969, on observa une hausse remarquable des accidents liés à l'alcool (Schöch 1973 : 198 ss.). Malheureusement, cette expérience ne fit pas l'objet d'une évaluation proprement dite: ni l'évolution du parc automobile, ni les kilomètres parcourus, ni la consommation d'alcool semblent avoir été pris en compte. L'analyse faite par Schöch (1973 : 203 ss.) porte sur les condamnations, ces dernières étant un indicateur peu valide dans ce contexte, puisque l'augmentation de la sévérité par le législateur peut être comprise par la police que l'ivresse au volant doit être poursuivie avec plus d'énergie (ce qui augmentera les condamnations), alors que l'abolition des courtes peines peut être comprise comme un signal en sens contraire (ce qui risque de réduire le nombre des condamnations). Il ne paraît pas exclu qu'un tel effet d'interaction masque toute variation de la variable dépendante après lesdites interventions du législateur.

Bien qu'il ne paraisse pas exclu que la loi de 1965 ait produit des effets bénéfiques durables, comme les remarques fort nuancées de Kaiser (1970: 385 s.) permettent de le supposer, la conclusion générale semble avoir été celle d'un échec total (Kaiser 1970 : 384 s.; Middendorf 1967: 225), conclusion qui s'est maintenue jusqu'à nos jours et malgré l'absence d'une évaluation proprement dite (cf. par exemple Schwind 1985 : 585, qui cite un article de presse dont il nous n'est pas possible d'apprécier la qualité scientifique). Nous ignorons même les raisons de la baisse des accidents liés à

l'alcool au début 1965, et de leur recrudescence quelques mois plus tard. S'agissait-il d'un effet d'une perception exagérée des risques, c'est-à-dire d'une certitude subjective illusoire qui se serait "corrigée" après quelques temps (Kaiser 1970 : 386) ?

Vu cet état des choses et les incertitudes qui restent, la conclusion presque unanime des auteurs allemands quant à l'inefficacité (sous l'angle de la prévention générale) des courtes peines privatives de liberté (cf. par exemple Kaiser 1970 : 410 ss.; Schöch 1973 : 203 ss., 1985 : 1103 ss.; Albrecht et al. 1981) nous semble très discutable. Encore plus contestable est, à notre avis, la tendance de mettre le fardeau de la preuve de l'efficacité des courtes peines sur le dos des défenseurs de cette sanction (cf. par exemple Albrecht et al. 1981) : une telle présomption ne peut qu'augmenter le risque d'une erreur de deuxième espèce, une conséquence qui nous paraît moralement inacceptable pour les raisons exposées plus haut (cf. 2.3.).

Vu ce qui précède, il ne semble pas exclu que l'introduction de peines privatives de liberté pour les excès de vitesse (par exemple au-delà d'un certain seuil de tolérance) produirait une réduction sensible des comportements téméraires sur nos routes, peut-être grâce à l'effet qu'une telle mise au pilori des excès de vitesse risquerait d'avoir sur les sanctions informelles. Si les excès de vitesse aberrants - par exemple plus de 100km/h sur les routes cantonales - se produisent avec une fréquence inquiétante, avec environ 6% des conducteurs dépassant ce seuil (cf. Dietrich et al. 1988 : tabl. 6), alors que l'ivresse au volant semble être beaucoup plus rare (environ 1 % des conducteurs pendant les heures nocturnes, cf. les estimations résumées par Kerner 1985 : 223 ), la raison pourrait fort bien en être l'absence d'une sanction suffisamment crédible frappant les "Rambo de la route". Plutôt que de

revendiquer des peines moins sévères à l'égard des automobilistes pris de boisson (cf. P. Albrecht 1988), il semblerait opportun de réfléchir sur l'introduction de peines plus sévères pour les excès de vitesse ... excessifs. De telles peines rappelleraient peut-être le caractère immoral et grave de tels comportements (en ce sens Jacobs 1988 : 213).

Au sujet de la prévention de l'ivresse au volant, certains auteurs (par exemple Kretschmer-Bäumel & Karstedt-Henke 1986 : 442 s.) remarquent à juste titre que la limite de 0,8 ‰ n'est, en fin de compte, pas très crédible. Le message de cette norme n'est pas d'interdire la consommation de boissons alcooliques avant de conduire, mais d'interdire d'en consommer "trop", ce qui ne manque évidemment pas de créer certaines ambiguïtés. Dans ce sens, l'abaissement de la limite à 0,5 ‰ aurait des avantages certains: il reviendrait à interdire de fait la consommation d'alcool, tout en laissant une certaine marge de tolérance; ce qui rendrait la norme moins ambiguë et donc plus crédible. Un sondage entrepris par le Bureau de prévention des accidents (Huguenin 1980 : 22s.) a d'ailleurs montré qu'une telle modification du taux d'alcoolémie serait assez favorablement reçue par la population suisse.

#### *4. Comment combattre plus efficacement la délinquance routière*

##### **4.1. Prévention générale et opinion publique**

Il est évident que l'on ne pourra jamais espérer réduire sensiblement les ravages de la délinquance routière en s'appuyant uniquement

sur des peines. Encore faut-il que les normes de la circulation routière soient soutenues par l'opinion publique qui, par la condamnation morale des comportements téméraires et des sanctions informelles qui en découlent, renforce considérablement l'effet préventif des peines. Dans le domaine de l'ivresse au volant, elle semble largement appuyer les normes en vigueur puisque ni le principe de l'interdiction de conduire un véhicule en état d'ébriété, ni la limite de 0.8°/oo ne sont sérieusement contestés (Kretschmer-Bäumel & Karstedt-Henke 1986 . 424; Huguenin 1980). (Ce sont plutôt les voix réclamant son abaissement à 0.5°/oo qui se font entendre.) En revanche, on ne peut que déplorer les campagnes dirigées contre les limitations de vitesse depuis que ces dernières furent envisagées. Non seulement les limitations actuelles (de 80 et 120 km/h) sont contestées par une initiative populaire demandant le rétablissement des limitations antérieures (100 et 130 km/h), mais même ces dernières étaient vigoureusement contestées quand elles furent introduites par le slogan: "100km/h: 100 fois non!". Le même sort était réservé à l'introduction de la limitation de 50km/h à l'intérieur des localités (au lieu de 60 km/h). Il est vrai que ces campagnes ont, jusqu'ici, toujours échoué. Le vrai problème de ces campagnes publicitaires se situe au niveau des légitimations qu'elles offrent, souvent implicitement, aux conducteurs les moins scrupuleux. Dans ce contexte, il faut citer les publicités de certaines marques d'automobile qui ne cessent d'inciter les automobilistes à une attitude soi-disant "sportive" (cf. Service de presse de l'Association suisse des transports, 25 juin 1987).

La conduite folle, voire meurtrière devient ainsi l'expression d'une attitude sportive ou d'une idée politique qui se résume par la revendication de plus de libertés et moins de chicanes policières, passant ainsi au rang d'un droit fondamental. Sykes & Matza (1957) n'auraient pu trouver une meilleure illustration des techniques de neutralisation. (Les techniques de

neutralisation permettent d'éliminer (= neutraliser) les remords et facilitent ainsi la commission d'un acte immoral ou criminel.)

Il n'est pas facile de comprendre l'indulgence de l'opinion publique et des tribunaux face aux excès de vitesse si l'on considère leur rigueur à l'égard des conducteurs pris de boisson (sur ce point, nous sommes entièrement d'accord avec P. Albrecht 1988, cf. Killias 1988). Car l'ébriété d'un conducteur fut la cause, en 1986 par exemple, de 155 accidents mortels, alors que les excès de vitesse furent à l'origine dans 469 cas (Annuaire statistique de la Suisse 1987-1988: 251). La vitesse tue donc trois fois plus que l'alcool. Et si l'on se réfère aux meurtres, dont on a dénombré 60 cas en Suisse en 1986 et 91 en 1985 (Statistique policière de la criminalité 1986, p. 1 ), force est de constater que l'ébriété sur nos routes fait deux à trois fois plus de victimes, alors que la vitesse en fait cinq à huit fois plus. Comment peut-on alors recommander à la police de laisser faire les "Rambo" de la route - et de s'occuper davantage des cambrioleurs et autres "vrais" criminels? Quel problème mériterait davantage l'attention de la police que la sauvegarde de la vie d'un aussi grand nombre de personnes parmi nous ?

Bien évidemment, il est trop facile de mettre tout le fardeau sur le dos de la police. Pour combattre efficacement les excès de vitesse, il faudra que le législateur assume sa part de responsabilité en prévoyant des peines plus crédibles, qui pourraient être des courtes peines fermes, pour les conducteurs qui mettent en péril la vie des autres en imitant les courses automobiles (en ce sens, cf. aussi Zimring & Hawkins 1973: 354 s.). L'expérience faite en matière d'ivresse au volant suggère que l'introduction de peines plus sévères a fait fléchir ce fléau. Au demeurant, le législateur aurait intérêt à renoncer à toute réforme du droit pénal qui, par l'abolition des courtes peines privatives de

liberté (critiquée aussi par Andenaes 1974: 161 ss.), aura pour conséquence que plus aucun chauffard ne connaîtra la prison, quelle que soit la gravité de ses actes et quel que soit le nombre de ses victimes.

#### **4.2. La prévention par l'action positive**

Certaines recherches sur l'effet dissuasif des peines nous rappellent l'importance cardinale de l'accès aux solutions conformes à la norme (cf. par exemple Buikhuisen 1974). La prévention d'un certain comportement indésirable ne dépend donc pas uniquement de l'effet dissuasif de la peine prévue, mais également de l'existence d'une alternative suffisamment attrayante et accessible. En matière d'ivresse au volant, on pourrait par exemple envisager de faire circuler les transports publics 24 heures sur 24, ou d'assurer un service de taxis dont les tarifs seraient abordables même pour des trajets vers la banlieue. Une telle alternative réduirait considérablement la nécessité de se servir de sa voiture pour rentrer chez soi ... après une soirée un peu plus arrosée que prévu. Dans cet ordre d'idée se situe également le service de taxis de "dépannage", destinés précisément à reconduire chez eux des conducteurs hors d'état de conduire avec leur propre véhicule, tel que cela existe depuis peu dans le canton de Vaud.

En ce qui concerne les excès de vitesse, on pourrait envisager de promouvoir une image de marque plus positive du conducteur qui renonce aux excès de vitesse: au lieu de passer pour quelqu'un de peu sportif et de peu courageux, il pourrait être présenté comme plus relaxé, moins complexé et plus sûr de lui, plus agréable et moins agressif. De même, le respect des limitations

de vitesse pourrait être valorisé comme une manière de conduire moins stressée et plus compétente.

### **4.3 La prévention technique**

Parmi les alternatives à la dissuasion par la peine, la prévention technique est certainement la plus formidable. Au lieu de contrôler, avec des investissements en personnel considérables, le respect des limitations de vitesse, on pourrait par exemple envisager de limiter, par la loi et dans le cadre de l'homologation des véhicules (art. 8 al. 1e/2 LCR), leur puissance et ainsi leur vitesse. Nous assistons actuellement à un cercle vicieux: D'abord, l'industrie investit beaucoup dans la recherche pour développer des voitures de plus en plus rapides; ensuite et en tant que consommateurs, nous en payons le prix lors de l'achat de véhicules qui roulent facilement à 160, voire 200 et bientôt 250 km/h, soit beaucoup plus rapidement que nous le souhaitons et que la loi nous autorise - quelles que soient les limitations de vitesse futures; ensuite, ces vitesses de plus en plus folles sont à l'origine de bon nombre d'accidents graves qui augmentent nos primes d'assurance; et enfin, nous payons en tant que contribuables tous ces contrôles que la police doit mettre en oeuvre pour assurer que lesdites voitures ne roulent pas... à leur allure.

Dans l'immédiat, on pourrait donc envisager des mesures techniques destinées à empêcher que le véhicule dépasse la vitesse maximale qui est autorisée sur le réseau routier du pays. A plus long terme, on pourrait même imaginer que l'évolution de l'électronique permettra un jour de limiter techniquement la vitesse de tout véhicule à celle qui est autorisée sur le tronçon en question.

Il est à prévoir que de telles mesures se heurteront à l'opposition de tous ceux qui aiment lutter contre ce genre "d'atteinte à nos libertés". Le vrai problème est que la liberté de rouler à 200 ou 250 km/h aurait été purement théorique il y a vingt ans - faute de possibilité technique de mettre sur le marché des voitures d'une telle puissance à un prix abordable. Or, l'évolution technique rend de telles absurdités non seulement réalisables, mais elle risque de mettre de plus en plus en péril ce qui a été atteint en matière de prévention des accidents au fil de ces vingt dernières années. (Dietrich et al. 1988 : 41, constatent à ce sujet que le nombre d'accidents est en augmentation depuis plusieurs années sur les autoroutes.) Vu que l'industrie semble être tragiquement piégée dans l'obligation de construire des voitures de plus en plus rapides, l'intervention du législateur paraît être la seule voie qui lui permettrait de retrouver d'autres objectifs que la vitesse, tels par exemple le confort et la sécurité.

Les difficultés d'ordre politique qui accompagneront sans aucun doute de tels projets législatifs, nous rappellent qu'il ne s'agit ici pas vraiment d'une alternative à la prévention générale, mais plutôt de sa continuation et de son perfectionnement. Seule une société convaincue de l'immoralité des excès de vitesse et décidée à se servir de moyens crédibles pour les combattre, aura la volonté et la force de recourir à la prévention technique par l'équipement obligatoire de toutes les voitures.

En ce sens, le recours à la prévention technique ne débarrassera pas la société de choisir entre les valeurs en cause, à savoir le droit à la vie d'une part, et le droit de rouler plus vite d'autre part. Si ce choix ne paraît pas difficile en principe, les conséquences pratiques qui en découlent se heurtent

**régulièrement à la résistance d'intérêts particuliers. La lutte pour les intérêts fondamentaux de chacun s'avère donc souvent longue et difficile.**

## BIBLIOGRAPHIE

**Albrecht H.J.**, "Generalprävention", in Kaiser et al. (éds.), Kleines kriminologisches Wörterbuch, Heidelberg : Müller 1985 , 132 - 139

**Albrecht H.J., Dünkel F., Spiess G.**, "Empirische Sanktionsforschung und die Begründbarkeit von Kriminalpolitik", Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform 64/5 (1981) : 310 - 326

**Albrecht P.**, "Der bedingte Strafvollzug bei Alkohol am Steuer", Revue suisse de jurisprudence, 84/6 (1988): 97 - 102

**Andenaes J.**, Punishment and Deterrence, Ann Arbor : University of Michigan Press 1974

**Angers C.**, Les statistiques ? oui, mais ... Le bon et le mauvais usage des statistiques, Montréal: Agence d'ARC inc. (les éditions) 1988

**Becker H.S.**, Outsiders. Studies in the Sociology of Deviance, New York : The Free Press 1963

**Beneke M.**, "Gesetzliche Massnahmen und Alkoholverkehrsdelinquenz : Eine empirische Untersuchung zur Frage der Wirksamkeit des 0,8 ‰ - Gesetzes", Blutalkohol, 19 (1982) : 137 - 170

**Beyleveld D., A Bibliography on General Deterrence, Westmead (GB) : Saxon House 1980**

**Beyleveld D., "Ehrlich's Analysis of Deterrence : Methodological Strategy and Ethics in Isaac Ehrlich's Research and Writing on the Death Penalty as a Deterrent", British Journal of Criminology 22/2 (1982) : 101 - 123**

**Bovens R., Prinsen P.J., Extra politie-inzet en rijden onder invloed. Verslag van een surveillance-experiment in de gemeente Weert, ' s- Gravenhage : Staats-uitgeverij 1984**

**Buckle A., Farrington D., "An Observational Study of Shoplifting", British Journal of Criminology 24/1 (1984) : 63 - 73**

**Buikhuisen W., "General Deterrence : Research and Theory", Abstracts on Criminology and Penology 14/3 (1974) : 285 - 298**

**Bussy A., Rusconi B., Code suisse de la circulation routière : Commentaire, 2ème éd., Lausanne: Payot 1984**

**Clark R.D., "Célérité et prévention", Revue internationale de criminologie et de police technique 38/3 (1985) : 286 - 296**

**Dietrich K., Lindenmann H.P., Hehlen H., Thoma J., Auswirkungen von Tempo 80/120 auf die Verkehrssicherheit, Bern/Zürich : Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung/ETH - Zürich 1988**

**Durkheim E., L'éducation morale, Paris : PUF 1963**

**Durkheim E., Sociologie et philosophie, préfacé de C Bouglé, Paris : PUF 1974 (1ère édition: Alcan 1925)**

**Ehrlich I., "The Deterrent Effect of Capital Punishment : A Question of Life and Death", American Economic Review 65 (1975) : 397 - 417**

**Erickson M.L., Gibbs J.P., "Deterrence Questions : Some Alternative Methods of Analysis", Social Science Quarterly 54 (1973) : 534 - 551**

**Erickson M.L., Gibbs J.P., Jensen G.F., "The Deterrence Doctrine and the Perceived Certainty of Legal Punishments", American Sociological Review 42 (1977) : 305-317**

**Grasmick H.G. & Green D.E., "Legal Punishment, Social Disapproval and Internalization as Inhibitors of Illegal Behavior", Journal of Criminal Law and Criminology 71 (1980) : 325-335**

**Huguenin R.D., Die Alkoholvorschriften aus psychologischer Sicht, Bern : Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung 1980**

**Jacobs J.B., "The Law and Criminology of Drunk Driving", in M. Tonry & N. Morris, Crime and Justice. A Review of Research vol. 10, Chicago : University of Chicago Press, 1988 : 171-229**

**Jellinek G., Allgemeine Staatslehre, 3 éd., Berlin 1914**

**von Jhering R., "Ueber die Entstehung des Rechtsgefühls", Oestereichische Juristenzeitung 7 (1884) : 121 ss.**

**Kaiser G., Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, Tübingen : Mohr 1970**

**Karstedt - Henke S., "Die Einschätzung von Strafen und ihren Wirkungen - ein Beitrag zur Sanktionsforschung", Zeitschrift für Rechtssoziologie 6/1 (1985) : 70-89**

**Karstedt - Henke S., "Die Einschätzung der generalpräventiven Faktoren und ihrer Wirksamkeit durch die Bevölkerung - Ergebnisse einer empirischen Untersuchung", Kriminologisches Journal 19/1 (1987) : 66-78**

**Karstedt - Henke S., "Frauen im Strassenverkehr : Haben Sie eine bessere Moral ?"; à paraître dans J. Schuh (éd.), Délinquance routière , Grüsich (Suisse) : Rüegger 1989**

**Kerner H.J., Gesetzgebung, polizeiliche Ueberwachung und Strafgerichtsbarkeit in der Bundesrepublik Deutschland : Dokumentation und Perspektive, Bergisch Gladbach : Bundesanstalt für Strassenwesen 1985 (Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren" vol. 11)**

**Killias M., "La ceinture de sécurité : Une étude sur l'effet des lois et des sanctions", Déviance et société 9/1 (1985) : 31 - 46**

**Killias M., "Excès de sévérité pour les conducteurs en état d'ivresse ?", Revue suisse de jurisprudence 84/15 (1988) : 265 - 267**

**Klingenmann H., "Alkoholbedingte Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz : Problemraten und Konsumtrend - ein ungelöstes Paradox ?" à paraître dans Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform 72/3 (1989)**

**Kretschmer-Bäumel E. & Karstedt-Henke S., Orientierungs- und Verhaltensmuster der Kraftfahrer. Ergebnisse einer Befragung, Bergisch Gladbach : Bundesanstalt für Strassenwesen 1986 (Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren" vol. 13)**

**Lanza-Kaduce L., "Perceptual Deterrence and Drinking and Driving Among College Students", Criminology 26/2 (1988): 321-341**

**LeBoef M.-E., Landreville P., Analyse de la production des normes pénales du Code criminel canadien dans le domaine de la circulation routière, Montréal : Centre international de criminologie comparée (Université de Montréal), 1988 (miméo)**

**Liska A., Perspectives on Deviance, Englewood Cliffs (N.J.) : Prentice-Hall 1981**

**Logan C.H., "General Deterrent Effects of Imprisonment", Social Forces 51 (1974) : 64-73**

**Luhmann N., Macht, Stuttgart : Enke 1975**

**Luhmann N., Rechtsoziologie, 2ème éd., Opladen : Westdeutscher Verlag 1983**

**Mayer H., Strafrechtsreform für heute und morgen, Berlin 1962**

**Meier R.F. & Johnson W.T., "Deterrence as Social Control: The Legal and Extralegal Production of Conformity", American Sociological Review 42 (1977) : 292-304**

Middendorf W., "L'efficacité des peines et autres mesures de traitement des infractions routières", L'efficacité des peines et autres mesures de traitement, Strasbourg : Conseil de l'Europe, 1967 : 211-287

Middendorf W., "Untersuchungen zur Trunkenheitskriminalität im Strassenverkehr. Zugleich zwei Buchbesprechungen", Blutalkohol 24 (1987) : 37 - 48

Müller R., "Zur Prävention alkoholbedingter Unfälle", Sozial- und Präventivmedizin 26 (1981) : 407 - 412

Ross H.L., "Law, Science and Accidents : The British Road Safety Act of 1967", Journal of Legal Studies 2 (1973) : 1 - 78

Ross H.L., "The Scandinavian Myth : The Effectiveness of Drinking and Driving Legislation in Sweden and Norway", Journal of Legal Studies 4 (1975) : 285 - 309

Ross H.L., McCleary R., Epperlein T., "Deterrence of Drinking and Driving in France : An Evaluation of Law the of July 12, 1978", Law & Society Review 16 (1981-82) : 345 - 374

Schöch H., Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz. Kriminologische Aspekte der Strafzumessung am Beispiel einer empirischen Untersuchung zur Trunkenheit im Verkehr, Stuttgart: Enke 1973

Schöch H., "Empirische Grundlagen der Generalprävention", Festschrift für Hans-Heinrich Jescheck zum 70. Geburtstag, Berlin: Duncker & Humblot 1985, 1081-1105

**Schultz H., Die Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958, Bern : Stämpfli 1964**

**Schultz H., Die Strafrechtliche Rechtsprechung zum neuen Strassenverkehrsrecht, Bern : Stämpfli 1968**

**Schwind H.D., "Rationale' Kriminalpolitik als Zukunftsaufgabe", Festschrift für G. Blau (éd. par H.D. Schwind), New York/Berlin : de Gruyter (1985), 573 - 597**

**Snortum J.R., Hauge R., Berger D., "Deterring alcohol-impaired driving. A comparative analysis of compliance in Norway and the United States", Justice Quaterly 3 (1986) : 139 - 165**

**Sykes G., Matza D., "Techniques of Neutralization : A Theory of Delinquency", American Sociological Review 22 (1957) : 664 - 670**

**Tittle C.R., "Crime Rates and Legal Sanctions", Social Problems 16 (1969) : 409 - 423**

**Tittle C. R., "Certainty of Arrest and Crime Rates : A Further Test of the Deterrence Hypothesis", Social Forces 52 (1974) : 455-462**

**Tittle C. R., "Sanction Fear and the Maintenance of Social Order", Social Forces 55 (1977) : 579-596**

**Toby J., "Is Punishment Necessary?", Journal of Criminal Law & Criminology 55 (1964) : 332-337**

**Trechsel S.**, "Die Strafzumessung bei Verkehrsstrafsachen, insbesondere bei SVG Art. 91 Abs. 1", Rechtsprobleme des Strassenverkehrs (Berner Tage für die juristische Praxis 1974), Bern : Stämpfli 1975, 71 - 99

**Votey H.L.**, "The 'Deterioration' of Deterrence Effects of Driving Legislation : Have We Been Giving Wrong Signals to Policymakers ?", Journal of Criminal Justice 12 (1984) : 115 - 130

**Zimring F.E. & Hawkins G.J.** , Deterrence. The Legal Threat in Crime Control, Chicago : The University of Chicago Press 1973

**Zippelius R.**, Gesellschaft und Recht, München 1980