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

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 8 (1990)

Artikel: Violence au quotidien : violence routière : le droit désarmé ?

Autor: Roth, R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1051373

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: 08.01.2026

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

VIOLENCE AU QUOTIDIEN

Violence routière : le droit désarmé ?

R. Roth

I. POUR UNE ANALYSE DE LA DELINQUANCE ROUTIERE : QUELQUES THESES INITIALES

Il n'est pas d'usage de raconter l'histoire d'une conférence avant de la donner, de même qu'il n'est guère convenable de faire visiter les cuisines à ses invités. Je veux toutefois déroger ici à ce précepte, car vous devez connaître le contexte dans lequel je m'exprime, afin de comprendre ma démarche et le décalage entre l'objet de mon exposé et le titre initialement prévu et annoncé.

Mon projet initial consistait à décrire les pôles entre lesquels se situe l'attitude du droit vis-à-vis de l'accident de la route. Or, ce travail a été en grande partie effectué l'année passée dans le cadre qui nous réunit aujourd'hui. Je m'en suis convaincu en lisant les actes du colloques 1989. Cela ne signifie pas que je sois un lecteur entièrement satisfait; il y aurait sans doute encore beaucoup à écrire sur le politique criminelle de la circulation routière. Mais, en poursuivant dans cette voie, j'aurais eu l'impression de tenter de vous présenter en 1990 les conclusions du colloque 1989. Entreprise un peu aberrante on en conviendra 1). J'ai donc dû réorienter ma recherche. L'effort s'est avéré bénéfique a posteriori. En effet, le débat sur la notion même de l'accident et son appréhension possible par le droit, singulièrement le droit pénal, puisque c'est en représentant de cette discipline que je m'exprime devant vous, est un préalable au débat de politique criminelle qui continue à me tenir à coeur.

On ne peut s'engager sur un terrain aussi densément occupé que celui de l'accident de la route qu'en dénonçant ses thèses de départ. Celles-ci conserveront, faute de temps, un statut de postulat indémontré.

1. La délinquance routière, et donc les accidents de la route juridiquement pertinents, ne sont pas en soi des phénomènes en soi qu'il faille analyser avec des instruments juridiques originaux : ils ne représentent, vis-à-vis de la délinquance "ordinaire", ni un aliud, ni un minus. Ni une catégorie à part d'événements qui appelleraient un traitement autonome, ni une délinquance ..... des accidents d'importance mineure, justifiant a priori un traitement plus léger que les accidents médicaux, les atteintes à l'environnement ou à la santé publique, pour prendre trois exemples proches pour des raisons diverses.

On peut formuler à l'encontre de cette première thèse deux objections, souvent lues dans la littérature spécialisée. Toutes les deux sont dénuées de pertinence.

a) Le contentieux routier est un "contentieux de masse" (cf. sur cette notion, RSC, 1986, 561 ss.). C'est là une évidence. Mais, d'une part, l'importance quantitative n'exerce aucune incidence sur l'appréciation qualitative : fréquence n'entraîne pas nécessairement dépréciation. D'autre part, il faut tenir compte, dans l'analyse de cette abondance, du phénomène de visibilité particulière des événements routiers, qui se déroulent par définition sur l'espace public. Comment les comparer avec des événements au moins en partie privés et par là privés de visibilité ?

b) Une bonne partie de la délinquance routière est purement mécanique, dans le sens où les infractions sont de nature technique, simple désobéissance à des prescriptions administratives. D'une part, il ne s'agit pas là d'un phénomène unique, et bien d'autres secteurs connaissent un contentieux (pénal) en grande partie purement technique (accidents du travail, voire droit de l'environnement). Le phénomène tend à se généraliser. D'autre part, la délimitation entre norme technique et norme déontologique ou morale est loin d'être indiscutée (cf. sur la discussion à ce sujet, ROTH, 1987, 47-48). Aussi, on ne trouvera pas dans

sa supposée technicité le critère fondant l'autonomie du droit pénal de la circulation routière.

2. Le délinquant routier n'est pas un personnage extraordinaire, que ses caractéristiques de personnalité détacheraient du lot des autres individus adoptant un comportement illicite. La recherche de particularisation du délinquant routier connaît plusieurs versions, de la plus triviale à la plus sophistiquée.

a) Le pire poncif est celui de l'"honnête homme, délinquant malgré lui" (RUSCONI, 1981, ...; 1985, ...). Ce sophisme, digne du dictionnaire des idées reçues de Flaubert, est nocif par les effets de déresponsabilisation qu'il est susceptible d'entraîner. Il appartient heureusement bientôt à l'histoire du débat.

b) Un sophisme moins pernicieux consiste à affirmer que le délinquant routier n'est pas délinquant avant d'avoir causé l'accident (RIKLIN, 1989, ...). Certes, mais la vérité est universelle : c'est mécaniquement l'infraction qui fait le délinquant et non le contraire.

c) Le délinquant, s'il n'est pas un honnête homme, n'est pas non plus un marginal (RIKLIN, 1989, ...). Il y a dans cette affirmation plus d'intuition, de sens commun, que de contenu scientifique. Le risque de l'admettre tient à ce qu'il n'y a bientôt plus que deux catégories de délinquants, les toxicomanes et tous les autres. Le délinquant économique "pur" est-il en effet un marginal ? Et le cerveau d'une bande spécialisée dans l'enlèvement avec demande de rançon ?

d) Dresser le "profil type du délinquant routier" est une ambition ancienne (cf. CLERC, ...; BOLLE, 1989, 31), qui connaît un regain d'intérêt aux époques sensibles aux thèses liées à la personnalité criminelle. Les limites de démarches focalisées sur cette notion ont été amplement démontrées (...). Les recherches de "portraits types" devraient subir un sort identique et ne plus occuper le coeur de la recherche criminologique.

Aussi, c'est en termes de comportements types de conduite (et non de conducteur) qu'il faut analyser les violences routières (cf. BIECHELER-FRETEL, 1986, 569-570).

3. Etant donné que l'essentiel de l'exposé sera consacré à une analyse de l'accident routier à la lumière des catégories et des moyens du droit pénal, il est indispensable de préciser que la répression pénale n'est manifestement pas l'arme la plus efficace contre la violence routière. Seule l'aliénation, au sens développé par nos vieux classiques de la fin des années 60, nous empêche ou empêche une majorité de voir que les deux objectifs principaux de la politique de prévention doivent être la dissociation complète du couple alcool-volant par tous les moyens et la limitation de la vitesse des véhicules à la construction (cf. MERGEN, 1989, 196; KILLIAS, 1989, 184).

La répression n'est qu'une arme accessoire à ces mesures, dont la faisabilité, certes complexe pour la première et relativement légère pour la seconde, ne peut être discutée ici.

J'en viens à ma démarche propre. Elle consiste à se demander si les catégories classiques du droit pénal permettent une appréhension correcte du phénomène de l'accident de la route, dans deux dimensions : analyse et répression. Le coeur du débat se situe au stade de l'appréciation de la culpabilité ou de la non-culpabilité de l'auteur d'accidents. En effet, ce que l'on appelle en droit pénal suisse la typicité, c'est-à-dire la qualification du comportement dans une incrimination soulève des difficultés de bien moindre ampleur. Pour emprunter la terminologie plus parlante du droit français, ce n'est pas l'élément matériel de l'infraction qui fait problème c'est son élément <u>moral</u>.

J'aimerais démontrer ici une inadaptation au moins partielle de nos catégories pertinentes à la faute à la réalité de la violence routière.

II. ACCIDENT DE LA ROUTE ET FAUTE PENALE

A. L'accident : description et norme

Les problèmes que nous allons évoquer trouvent leur origine à la source-même, dans les mots utilisés par le langage courant et le langage juridique. Il n'est cependant pas inutile de rappeler que l'accident "n'est pas un concept juridique". Le langage courant assimile en effet l'accident à un événement fortuit. Or, le hasard échappe largement au droit. Aussi, les juristes, législateurs et juridictions, ont été contraints d'élaborer une notion autonome et artificielle de l'accident. Rappelons celle de notre législation sur l'assurance-accidents : "Toute atteinte dommageable, soudaine et involontaire portée au corps humain par une cause extérieure extraordinaire" (art. 9, ch. 1 ou LAA, R.S. 832.02). Retenons de cette définition deux éléments à portée universelle : le dommage corporel est d'origine involontaire. En revanche, le caractère extraordinaire, qui prête d'ailleurs à bien des difficultés dans la pratique (cf., pour une discussion approfondie, ATF 112 V 201), paraît adapter aux exigences spécifiques du droit des assurances sociales et ne saurait être généralisé à l'ensemble des disciplines juridiques. Les critères complémentaires à ceux que nous avons déjà retenus devront donc être cherchés dans la littérature. Sur le plan international francophone se dégage le travail de Fr. EWALD (1986). Il propose de définir l'accident en trois caractéristiques : régularité, normalité et origine non dans la nature mais dans les activités humaines ou sociales. Ces critères sont particulièrement bien adaptés à l'accident de la circulation, d'ailleurs à l'origine du travail d'EWALD (cf. EWALD, 19..).

Retenons donc un "accident de la circulation" décrit en quatre traits : régularité, normalité, dommage corporel, origine sociale involontaire.

La dernière caractéristique que je viens de nuancer m'oriente vers une des deux formes de culpabilité reconnues en droit suisse : la négligence. Effectivement, accident et dommage causé par négligence sont souvent assimilés (2). Cette vision des choses offre l'attrait de la simplicité, mais elle se heurte à deux objections : la notion de négligence est d'une part insuffisante pour rendre compte des comportements les plus irrespectueux des règles du jeu routier et de la sécurité d'autrui et que l'on continue à qualifier "accidents"

dans le langage courant; certains accidents devront peut-être qualifiés en tant qu'infractions volontaires, contrairement à ce qui ressortait de notre définition initiale. D'autre part, la négligence pénale est une notion lourde et monolithique; elle est de ce fait appelée à s'appliquer à des comportement d'une gravité subjective très variable. La pratique, et parfois le législateur, sont par conséquent conduits à échapper à la qualification pénale par négligence, soit , pour le législateur, en substituant un système répressif non pénal, généralement administratif, au système pénal (dépénalisation de droit) soit, pour la pratique, en renonçant à réprimer, en application du principe de l'auto-limitation du droit pénal (sur l'Uebermassverbot, cf. ROOS, 1981, pp. 220-227). Les deux phénomènes complémentaires d'évasion par le haut et par le bas vont être maintenant discutés.

B. La négligence, une notion insuffisante

Nous intéressent ici les comportements de "dangerosité de la conduite", soit, en laissant de côté le problème particulier de la consommation de boissons alcoolisées, le choix d'une vitesse de base trop élevée ou l'affirmation d'un droit de préséance qui, statistiquement, engendrent un risque accru de survenance d'accidents. Le conducteur qui roule à 140 km/h dans un secteur de faible visibilité doit-il, en cas d'accident, se voir imputer seulement une négligence au sens des art. 117 et 125 CPS (selon qu'il y a eu mort d'homme, ou seulement lésions corporelles) ? Les deux possibilités alternatives qui se présentent en droit actuel sont l'imputation de dol éventuel et l'appel au dol de mise en danger.

a) Dol éventuel

Sur le plan dogmatique, le dol éventuel, forme de culpabilité intentionnelle, se distingue de la négligence consciente par l'élément volitif : agit par dol éventuel celui qui envisage et accepte le risque de commettre une infraction et de causer le résultat de cette dernière, si résultat il doit y avoir comme c'est le cas de l'homicide ou des lésions corporelles. En revanche, celui qui fait preuve de négligence consciente envisage également ce risque, mais

l'écarte à tort (pour une analyse de la différence, voir KUEPPER, 1988; en droit suisse, déjà, MEYER, 1961, 1111).

Dans un arrêt non publié, mais qui a fait passablement de bruit, le TF a condamné en 1986 pour meurtre par dol éventuel un automobiliste qui roulait à 240 km/h sur une autoroute et a fauché deux conducteurs dans leur voiture immobilisée en raison d'un accrochage antérieur (ATF Leimer du 6 octobre 1986). Le TF rappelle d'abord que le dol éventuel ne suppose pas que l'auteur souhaite la survenance du résultat; il suffit "qu'il s'en accommode, fusse à regret ou en le redoutant" (c. 3). Voilà un élément important, qui rend les efforts du conducteur pour éviter l'accident indifférents. La charnière du raisonnement du TF - et ceci nous renvoie à la notion-même d'accident - est le caractère non extraordinaire de l'événement (ici, l'immobilisation d'un véhicule sur une voie de circulation, cf., à ce sujet, ARTZ/WEBER, 1981, 19). La doctrine (GUIGNARD, 1989; SCHULTZ, 1990, 94-95) a énoncé deux critiques fondamentales. D'une part, l'importance reconnue à cet élément circonstanciel; d'autre part, le fait que le TF n'examine pas assez rigoureusement l'acceptation du résultat - car il n'y a pas de doute que le risque est accepté. Autrement dit, il sous-évalue l'élément volitif, qui distingue dol éventuel et négligence consciente.

L'objection est de taille, et la discussion ouverte. Mentionnons toutefois que l'arrêt Leimer ne représente jamais qu'une application, dans le domaine jusqu'alors "sacré" de la circulation routière, de la jurisprudence ordinaire sur le dol éventuel, beaucoup plus large, par exemple, dans le domaine du trafic de stupéfiants (celui qui prête de l'argent à un ami alors qu'il sait que ce dernier trafique de la cocaïne finance volontairement son trafic, cf. ATF 111 IV 28) ou de la soustraction d'impôts (le contribuable qui ne se soucie pas de la justesse des informations qu'il livre au fisc commet volontairement une soustraction d'impôts, BJM 1988, 236-237; sur la concordance entre les jurisprudences consacrées au dol éventuel, ARTZ/WEBER, 19). Même si elle doit être réservée à des cas extrêmes, la condamnation pour "accident" causé par dol éventuel ne devrait pas rester exceptionnelle.

B) Mise en danger

Nos voisins français ressentent le même malaise à l'égard d'une qualification de culpabilité par négligence souvent insuffisante. Ils placent certains espoirs, ou du moins attendent avec intérêt les résultats de l'introduction d'une infraction de mise en danger dans leur nouveau Code pénal (art. ..., cf. COUVRAT/MASSE, 1989, 461). De telles constructions juridiques ne sont pas inconnues en droit suisse, qui comprend essentiellement une incrimination générale de mise en danger de la vie d'autrui (art. 129 CPS) et une infraction spécifique de mise en danger collective dans le domaine de la circulation routière (art. 237 CPS). Aux termes de ce dernier article est punissable celui qui "aura empêché, troublé ou mis en danger la circulation publique (...) et aura par là sciemment mis en danger la vie ou l'intégrité corporelle des personnes". La peine est aggravée si "le délinquant a sciemment mis en danger la vie ou l'intégrité corporelle d'un grand nombre de personnes". La répression de la mise en danger par négligence est également prévue.

Sans entrer le détail des modalités complexes d'application de ces dispositions (cf. CARDINAUX, 1988, 170-184; pour le dol de mise en danger, synthèse récente de KUEPPER, 1988, 768 ss.), nous pouvons dresser le bilan suivant de l'utilisation de ces dispositions.

1. Rien ne s'oppose à l'application des infractions générales de mise en danger dans le domaine de la circulation routière, ni sous l'angle de leur formulation propre, ni sous celui de leurs rapports avec les dispositions pénales spécifiques de la LCR (cf. CARDINAUX, 137-175, 181).

2. Les exigences posées par les art. 129 et 137 sont élevées. Dans le premier cas, une ou plusieurs victime individualisée doit avoir été mise en danger de mort immédiat "sciemment et sans scrupules" (ce qui exclut le dol éventuel de mise en danger, cf. NOLL, ...). Dans le second cas, le dol éventuel doit être exclu pour la même raison; le critère de distinction entre la forme simple et la forme aggravée est quantitatif ("un grand nombre de personnes"), ce qui est peu satisfaisant au regard de la disparité des clauses punitives (emprisonnement contre réclusion) et qui rend la forme aggravée d'utilisation difficile (cf. le bilan de jurisprudence de CARDINAUX, 180).

3. Par conséquent, seule la disposition la plus légère (entrave simple à la circulation) est d'application aisée. Comme pour le dol éventuel d'homicide ou de lésions, l'exception à l'assimilation accident-négligence est plus importante sur le plan du principe que sur celui de l'application concrète.

c) Une troisième voie ?

Le sentiment d'insatisfaction de la qualification en tant qu'infraction par négligence des accidents les plus graves subjectivement et le constat des ressources limitées qu'offrent les figures actuelles de substitution que sont le dol éventuel ou sur celui de mise en danger conduisent légitimement à faire preuve d'imagination : doit-on recevoir une nouvelle forme de culpabilité, qui permette d'échapper aux carcans des formes traditionnelles ? C'est ce que fit, au milieu des années 80, un groupe de parlementaires français, partisans de l'introduction de la "faute grave et inexcusable" (cf. FICHELET, 1984, 110). Il ne semble pas que cette proposition ait reçu l'écho qu'elle paraissait mériter. L'accent de l'effort législatif français s'est, il est vrai, entre temps porté sur l'amélioration de la protection des victimes d'infractions de la route (Loi du 5 juillet 1985 instituant une responsabilité civile quasi causale dans toute une série de situations (cf. RRJ, 1987, 182), et quelques phénomènes particulièrement médiatisés et/ou spectaculaires (Loi du 10 juillet 1987 renforçant la lutte contre l'alcool au volant).

La "faute grave et inexcusable" tient-elle de l'utopie ? Peut-être. Il sera toutefois difficile d'échapper à une réflexion sur la manière de qualifier les accidents qui n'en sont pas. Tout récemment, le Conseil fédéral, puis le Parlement ont refusé (de justesse pour le Conseil national) l'introduction de la notion de "négligence grave" pour réprimer le blanchissage d'argent sale "pas tout à fait intentionnel". Peut-être n'était-ce là que partie à remettre... sur un autre terrain.

C. La négligence, une notion trop lourde

A l'autre pôle sur l'échelle de gravité des accidents se trouvent ceux qui paraissent "strafunwürdig". Ils comprennent trois catégories : les accidents dont l'auteur a déjà été suffisamment puni par les conséquences de son acte (....., l'exemption de peine et l'interruption de poursuite sont prévues depuis le 1er janvier 1990, cf. FF 1989 II, 150); les cas dans lesquels le dommage est insignifiant (bagatelles "objectives"; rappelons que nous ne considérons que les accidents corporels) et les cas dans lesquels la faute est insignifiante (bagatelles subjectives, qui seules nous intéressent ici). Le droit de la circulation routière est depuis longtemps sensible au langage de l'économie du droit pénal. Plusieurs dispositions et institutions qui lui sont propres ou se sont développées dans son bonnet en attestent.

a) L'article 100, ch. 1, al. 2 LCR permet l'exemption de peine pour des "cas de très peu de gravité". La jurisprudence est toutefois restrictive et plus sensible à l'insignifiance objective que subjective (cf. BUSSY/RUSCONI, 1985, 479-480; SCHULTZ, 1990, 301). L'avant-projet de révision du Code pénal prévoyait de généraliser et d'étendre le renoncement à la condamnation à tous les cas de négligence (particulièrement légère). Le projet du Conseil fédéral, puis le texte entré en vigueur au début de cette année y ont renoncé (cf. FF 1985 II, 1039 et 1045). A tort à notre avis.

b) Dans l'imputation-même de la négligence, la jurisprudence en matière de circulation routière a développé le principe de la confiance, selon lequel chaque usager de la route peut légitimement s'attendre à ce que les autres participants au "jeu de la circulation" respectent les règles de ce jeu; cette attitude doit être adaptée à la qualité des participants. En particulier la confiance accordée aux enfants et aux personnes âgées est à atténuer sérieusement (cf. DE WERRA, 1970; [jurisprudences]). La règle devrait jouer en principe un rôle important de limitation d'imputation (cf. REHBERG, 1984, 345 ss.). L'exception est toutefois interprétée d'une manière très large, qui réduit la portée de l'ensemble. Voici un exemple tout à fait récent : un automobiliste ne peut "faire confiance" à une dame de 84 ans qui, apercevant son véhicule se met à courir et vient à sa rencontre, rencontre mortelle pour elle. Malgré un comportement en apparence irréprochable, le conducteur doit être puni (ATF du 4 décembre 1989, NZZ du 1er février 1990).

A notre sens, la jurisprudence emprunte sous ce double angle - application restrictive de l'art. 100. ch. 1, al. 2 et du principe de la confiance - une mauvaise voie. Le droit pénal a, dans le domaine de la circulation routière comme dans les autres, une fonction de garantie des intérêts individuels et collectifs, au premier rang desquels le respect de l'intégrité corporelle. Ce n'est pas par une répression étendue que ce résultat sera atteint, mais par une répression vigoureuse des cas graves. Autrement dit, il faut viser la qualité plutôt que la quantité. Débat classique s'il en est, mais toujours d'actualité. Nous voilà donc arrivés à nos conclusions.

III. CONCLUSIONS

Elles tiennent en quelques thèmes.

a) La répression pénale n'est sans doute pas le moyen le plus efficace de prévention des accidents de la route. Les mesures administratives d'interdiction (alcool dans les restaurants d'autoroutes !), de contrôle (ivresse au volant) ou de régulation (limitation de la vitesse à la fabrication) sont sans aucun doute plus efficace, donc prioritaires.

b) La répression, malgré tout indispensable, gagne à être économe et contrastée. Les comportements de "dangerosité routière" ne peuvent pas recevoir une qualification pénale identique aux conduites malchanceuses.

c) L'accident ne peut pas, ne doit pas être assimilé sans autre à une atteinte involontaire aux intérêts corporels d'autrui. Les cas les plus graves peuvent ou doivent trouver une qualification accentuée.

d.) La dépénalisation de fait et de droit des bagatelles doit se poursuivre et s'accélérer.

1) Pour les fidèles de ce rendez-vous, je préciserai que c'est nettement l'exposé et les thèses de Matin KILLIAS qui

sont le plus susceptibles d'entraîner mon adhésion (Délinquance routière, 1989, 135 ss.).

2) Plus précisément, l'accident est conçu comme une combinaison d'une violation intentionnelle des "règles du jeu" (les règles de la circulation routière, art. 90 LCR) et d'un résultat, produit de cette violation, imputable à la négligence de l'auteur.

REFERENCES

- ARZT Gunther / WEBER Ulrich, Strafrecht. Besonderer Teil. LH 1 : Delikte gegen die Person, 2ème éd., Bielefeld, gieseking, 1981.

- BADINTER Robert, "Présentation" in Projet de nouveau code pénal, Dalloz, 1988, pp.7-43.

- BIECHELER-FRETEL Marie-Berthe, "l'automobile et els contentieux de masse. Interdits légaux et normes sociales: une approche du risque routier", Rev. sc. crim. 1986, pp.561-573.

- BOLLE Pierre-Henri, "Délinquance routière et politique criminelle", in SCHUH, Verkehrsdelinquenz, op.cit., pp.27-39.

- BUSSY André / RUSCONI Baptiste, Code suisse de la circulation routière. Commentaire, 2ème éd., Lausanne, Payot, 1984.

- CARDINAUX France-Françoise, Les dispositions pénales de la loi fédérale sur la circulation routière et le concours, Lausanne, Payot, 1988.

- COUVRAT Pierre / MASSE Michel, "De quelques aspects de la dépénalisation actuelle en France: les décalages de la répression en matière routière", Rev. sc. crim. 1989, pp.451-461.

- DEBUYST Christian, "Le concept de personanlité dangereuse considérée comme expression d'un point de vue", in DEBUYST (éd.), Dangerosité et justice pénale. Ambiguïté d'une pratique, Genève, Médecine & Hygiène, 1981, pp.19-34.

- EWALD François, L'accident nous attend au coin de la rue, Paris, Documentation française, 1982.

- EWALD François, L'Etat-providence, Paris, Grasset, 1986.

- FICHELET Monique, "La nouvelle politique en matière de sécurité routière en France et la question des sanctions pénales", Déviance et société 1984, pp.103-114.

- KILLIAS Martin, "Prévention générale et délinquance routière: au-delà du 'nothing works'", in SCHUH, Verkehrsdelinquenz, op.cit., pp.135-194.

- KUEPPER Georg, "Zum Verhältnis von dolus eventualis, Gefährdungsvorsatz und bewusster Fahrlässigkeit", Zt. für die ges. Strafrechtswiss. 1988, pp.758-785.

- MERGEN Armand, "Kriminogene Potenzen des Automobils", in SCHUH, Verkehrsdelinquenz, op.cit., pp.195-202.

- MEYER Francis, "Les problèmes posés dans le droit pénal moderne par le développement des infractions non intentionnelles", Rev. int. de dr. pén. 1961, pp.1107-1124.

- NOLL Peter, "Der subjektive Tatbestand der Gefährdung des Lebens nach Art. 129 des StGB", Rev. pén. suisse 1954, pp.19-31.

- REHBERG Jörg, "Aktuelle Fragen des Strassenverkehrs-Strafrechts", Rev. pén. suisse 1984, p.337-366.

- RIKLIN Franz, "Verkehrsdelinquenz und Sanktionensystem", in SCHUH, Verkehrsdelinquenz, op.cit., p.75-94.

- ROOS Gerhard, Entkriminalisierungstendenzen im besonderen Teil des Strafrechts, Frankfurt / M., Lang, 1981.

- ROTH Robert, Le droit pénal face au risque et à l'accident individuels, Lausanne, Payot, 1987.

- RUSCONI Baptiste, "Quelques problèmes sur la mesure de la peine dans le droit de la circulation routière", Rev. pén. suisse 1981, pp.417-427.

- RUSCONI Baptiste, "La sanction dans le droit pénal de la circulation routière", in GAUTHIER Jean (éd.), Le rôle sanctionnateur du droit pénal, Fribourg, Ed. univ., 1985, pp.53-66.

- SCHUH Jörg (éd.), Verkehrsdelinquenz/ Délinquance routière, Grüsch, Ruegger, 1988.

- SCHULTZ Hans, Rechtsprechung und Praxis zum Strassenverkehrsrecht in den Jahren 1983-1987, Bern, Stämpfli, 1990.

- TUNC André, "Les problèmes contemporains de la responsabilité civile délictuelle", Rev. int. de dr. comparé 1967, pp.757-777.

- von WERRA Rudolf, "Du principe de la confiance dans le droit de la circulation routière, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral", Rev. valaisanne de jurispr. 1970, pp.197-217.