

André Kuhn
Université de Neuchâtel

Beccaria et la circulation routière

Mais quelle mouche a donc piqué l'auteur de la présente contribution? Beccaria ne pouvait en aucun cas avoir envisagé la circulation routière à son époque, puisque ce n'est que sept ans après la parution du traité *Des délits et des peines* que circulait le premier véhicule automobile de l'histoire¹. Néanmoins, les idées défendues par Beccaria² ayant la vie longue, il nous a semblé opportun d'en rappeler une et de la recontextualiser dans le monde d'aujourd'hui, plus précisément dans le domaine de la circulation routière.

Mieux vaut prévenir que punir

« [L]a punition d'un crime ne saurait être juste ou nécessaire [...] tant que la loi n'a point employé, pour le prévenir, les meilleurs moyens possibles dans les circonstances où se trouve la nation »³.

Au vu du constat – criminologiquement soutenu – que la sanction pénale est probablement bien moins dissuasive que ce que certains préjugés fortement ancrés aujourd'hui encore dans notre société veulent nous le faire croire, il semble que la prévention du crime requiert de se tourner vers des moyens spécifiquement développés à cette fin. C'est ainsi que, parmi les multiples théories d'explication du phénomène criminel, on en trouve une qui part de l'idée que *l'occasion fait le larron*. Selon cette manière de voir, le crime ne découlerait pas des caractéristiques

1 Le fardier de Nicolas-Joseph Cugnot, initié en 1769, fut en état de rouler en 1771.

2 Nous renvoyons à Beccaria, *Traité des délits et des peines*, traduction Etienne Chaillou de Lisy, Paris, J. Fr. Bastien, 1773 (https://www.unifr.ch/ddp1/derechopenal/obrasportales/op_20100831_01.pdf).

3 Beccaria, *op. cit.*, xxxi, « Des délits difficiles à prouver », p. 101.

sociales ou de la personnalité du criminel, mais serait le produit de la situation. Dans ce sens, Aristote⁴ affirmait déjà que la proximité entre un auteur et une victime potentielle, de même que le manque de prudence de cette dernière, favorisait la commission d'un crime. Il aura fallu attendre les années 1970 pour voir ces idées reprises par des criminologues tentant d'expliquer le phénomène criminel par le style de vie des gens⁵ et par leurs activités routinières⁶. Selon cette conception, plus on offre d'occasions de commettre des infractions, plus on attire – voire on crée – les larrons.

En termes de prévention, cette idée se traduit par le fait qu'il suffirait de réduire le nombre d'occasions pour diminuer également le nombre de larrons et, par conséquent, le nombre de crimes commis. C'est ce que les criminologues appellent la *prévention situationnelle*.

En matière de circulation routière

Si l'on considère l'aspect préventif des technologies embarquées dans un véhicule automobile, deux usages potentiels de celles-ci s'opposent : elles peuvent, d'une part, être instrumentalisées au profit de la délation menant à la répression dissuasive, comme elles peuvent, d'autre part, être mises au profit de la prévention situationnelle.

4 Aristote, *Poétique et Rhétorique* (trad. Ch. Émile Ruelle), Paris, Garnier Frères, 1922 (<http://remacle.org/bloodwolf/philosophes/Aristote/tablerheto.htm>), I, XII, n° 18, 19 et 33 à 35.

5 Michael J. Hindelang, Michael R. Gottfredson, James Garofalo, *Victims of Personal Crime: An Empirical Foundation for a Theory of Personal Victimization*, Cambridge, Ballinger, 1978.

6 Lawrence E. Cohen, Marcus Felson, « Social Change and Crime: A Routine Activity Approach », *American Sociological Review*, 44/4, 1979, p. 588.

Lorsque la principale réponse au crime envisagée par le législateur est la punition, celui-ci envisagera notamment d'adopter des normes permettant l'utilisation d'un enregistreur de données dans le but de pouvoir récupérer, *a posteriori*, des informations sur les infractions éventuellement commises par le conducteur du véhicule. L'idée qui se cache derrière le fait d'imposer un tel enregistreur de données (également appelé « mouchard ») est donc la dissuasion du conducteur dont le véhicule en est muni de commettre un excès de vitesse, en rendant une éventuelle infraction détectable bien au-delà du seul moment de sa commission.

Pire encore, on pourrait même imaginer que les nouvelles technologies de l'information – qui permettent aujourd'hui la transmission instantanée, par le véhicule lui-même, de renseignements quant à son fonctionnement, sa position, etc.⁷ – se transforment en « mouchard instantané » communiquant l'ensemble des informations liées aux excès de vitesse à une centrale de police, voire à une centrale d'envois automatisés d'amendes d'ordre.

Néanmoins, sachant qu'en matière de circulation routière l'homme est le principal maillon faible de la chaîne de sécurité, il y a fort longtemps déjà que l'on développe des technologies permettant de pallier cette faiblesse. C'est ainsi que se sont largement démocratisés, notamment, le système antiblocage des roues (ABS, pour *Antiblockiersystem*, soit un système d'assistance au freinage) et l'électro-stabilisateur programmé (ESP, pour *Electronic Stability Program*, soit un correcteur électronique de trajectoire, équipement de sécurité active d'antidérapage destiné à améliorer le contrôle de trajectoire d'un véhicule automobile).

7 C'est ce que l'on nomme la voiture « connectée ».

Ces systèmes, auxquels il convient encore d'ajouter la ceinture de sécurité et l'*airbag*, sont en grande partie responsables de la forte baisse des lésions corporelles et des décès dus aux accidents de la route⁸, et ce malgré l'accroissement constant du parc automobile⁹.

Certes, de tels outils évitent aujourd'hui une multitude d'accidents, mais on est loin – très loin – de réaliser l'entier de la prévention que des moyens techniques, pourtant déjà existants, permettraient.

Bon nombre de véhicules automobiles sont aujourd'hui déjà dotés d'un régulateur de vitesse. Pourquoi dès lors ne pas généraliser cette technologie et la rendre automatique, de manière à rendre impossibles les excès de vitesse? La manière la plus simple d'y parvenir serait probablement de passer par le système de géolocalisation (GPS, pour *Global Positioning System*); ce dernier sachant non seulement où un véhicule se trouve, mais également à quelle vitesse celui-ci se déplace, et pouvant par ailleurs sans difficulté être informé de la vitesse maximale à laquelle les véhicules sont autorisés à se déplacer à cet endroit précis, il pourrait empêcher le véhicule de dépasser ladite vitesse.

Par ailleurs, dans le but de rendre l'ivresse au volant impossible, il existe des éthylomètres connectés au système d'allumage du véhicule¹⁰, ainsi qu'un enregistreur du degré d'alcoolémie au volant testant en continu le souffle expiré par le conducteur (soit le DADSS, pour *Driver*

8 Le nombre de tués sur les routes suisses décroît de quelque 1'800 à 228 entre 1970 et 2018; durant la même période, les blessés graves diminuent de quelque 18'000 à moins de 4'000 et les blessés légers oscillent entre 14'000 et 25'000, avec un pic en 2003 (OFS, Statistique des accidents de la route).

9 Selon les statistiques de l'OFS, le nombre de voitures de tourisme en circulation a augmenté presque linéairement entre 1990 et aujourd'hui d'environ 3 millions à quelque 4,6 millions.

10 Voir www.motorlegend.com/actualite-automobile/volvo-et-la-securite/1038.html.

Alcohol Detection System for Safety) et qui rend impossible l'allumage ou la poursuite d'un trajet à un conducteur pris de boisson¹¹.

Quant au système ultime, il s'agirait de la voiture entièrement automatisée (dite «autonome»), qui assure l'intégralité de la conduite et ne nécessite plus aucun apport d'un quelconque conducteur. Dans un tel cas de figure, le véhicule serait programmé de manière à respecter l'intégralité des dispositions légales en matière de conduite et à éviter tout accident.

Qu'en penserait Beccaria ?

Lorsqu'en 1764 Beccaria affirme que « la punition d'un crime ne saurait être juste ou nécessaire [...] tant que la loi n'a point employé, pour le prévenir, les meilleurs moyens possibles dans les circonstances où se trouve la nation »¹², il nous incite à n'envisager la punition que lorsque toutes les formes connues de prévention ont été mises en œuvre.

Mais à quoi en est donc la « nation » aujourd'hui ? En matière de circulation routière, elle connaît incontestablement les technologies embarquées. Est-il alors juste et nécessaire de prévoir des punitions pour ceux qui commettent des infractions que pourraient éviter lesdites technologies ? La réponse de Beccaria serait manifestement négative, puisque la société n'aurait alors pas pris tous les moyens pour éviter le crime.

Sachant qu'en Suisse, quelque 53 % des inscriptions au casier judiciaire sont dues à des infractions en matière de circulation routière, il serait possible de faire diminuer la

11 Voir www.youtube.com/watch?v=yykyT4YRw4A.

12 Beccaria, *Des Délits*, *op. cit.*, xxxi, « Des délits difficiles à prouver », p. 101.

criminalité de plus de la moitié en appliquant un seul principe « beccarien », et ce sans aucune difficulté technique... Plutôt que de criminaliser de plus en plus de comportements, nous pourrions ainsi envisager une société dans laquelle nous aurions de moins en moins besoin de normes pénales, puisque nous aurions de moins en moins l'occasion de commettre certaines infractions.

Pourtant, au nom de la liberté individuelle, certains bien-pensants de la société d'aujourd'hui – ceux-là même d'ailleurs qui prônent l'interdiction de certains comportements et des sanctions sévères pour les contrevenants – soutiennent la position paradoxale de la liberté de commettre ces comportements interdits. Voilà qui paraît être un mode de pensée fort peu logique et qui ferait probablement se retourner dans leur tombe bien des penseurs, dont probablement les philosophes et les réformateurs du XVIII^e siècle.

