

CODE DE LA ROUTE ET ÉTAT MODERNE

Comment sortir de l'impasse ?

Le rang peu glorieux qu'occupe notre pays en matière d'accidents de la route mérite une réflexion qui doit aller au-delà de l'analyse technique des causes directes à l'origine des drames quotidiens qui entraînent des milliers de morts et des millions de handicapés, sans compter l'énorme préjudice économique supporté par la communauté nationale.

Les autorités chargées du secteur des transports réduisent le problème à trois causes directes. Il s'agit de l'excès de vitesse, du dépassement dangereux et du non-respect de la distance réglementaire entre les véhicules ! Ce qui n'est pas faux, mais en regardant de plus près, c'est un raccourci qui permet de jeter la balle dans le camp des usagers de la route et de dégager les institutions de l'Etat de leurs responsabilités.

En se limitant à ces explications « techniques », on laisse croire que c'est uniquement à cause du manque de civisme et de l'instinct suicidaire des Algériens que le nombre d'accidents augmente malgré les efforts des institutions de l'Etat qui sont en réalité réduits à la mise en place d'une batterie de mesures répressives très dures.

Il est nécessaire de souligner, en premier lieu, le contexte particulier que connaît la société algérienne, marquée par le traumatisme du conflit sanglant avec la barbarie de l'islamisme politique dont la plaie est encore ouverte, une instabilité chronique, des moyens financiers colossaux, des scandales de corruption sans précédent... Un contexte favorable à la banalisation de la mort. Des dizaines de citoyens innocents, victimes d'accidents, sont enterrés quotidiennement dans l'anonymat. Les médias lourds préférant couvrir les activités protocolaires des responsables de l'Etat, culpabilisant encore plus les citoyens.

Par ailleurs, ce fléau, quand il est médiatisé, l'est sous l'angle moral. En déplaçant le débat sur ce terrain de manière exclusive, on laisse croire qu'il s'agit uniquement d'une question de mauvaise éducation. Alors qu'une réflexion sérieuse montre que les causes sont plus profondes et multiples.

La place du transport public (routier, ferroviaire, maritime et aérien), l'aménagement du territoire, l'entretien du parc routier, la compétence du personnel et son intégrité morale (examinateurs, moniteurs des auto-écoles...), le fonctionnement des urgences médicochirurgicales et la prise en charge des blessés sont des facteurs liés aux accidents de la circulation. Seule une approche stratégique globale de ce fléau comme pour les autres problèmes du pays peut donner des résultats positifs. A titre d'exemple, pour étayer la démarche inefficace des pouvoirs publics, le taux d'alcool pour lequel l'auteur pour conduite en état d'ivresse passible d'une peine de 6 mois de prison ferme et d'une amende est fixé à 0,10 g/l. En France, il est fixé à 0,50 g/l. Pourquoi est-il nettement plus bas chez nous ? Les Algériens résisteraient-ils moins bien à l'alcool que les Européens, ou bien s'agit-il d'autres considérations morales, liées à la pression des islamistes, et à la complaisance de l'Etat vis-à-vis d'eux ? Si ce n'est pas le cas, dans la même logique, il faudrait prendre en compte le nombre considérable d'accidents qui

ont lieu pendant le Ramadan, juste avant la rupture du jeûne ! On peut faire le lien avec la faim et la soif, la baisse de la glycémie et la déshydratation (particulièrement depuis que Ramadan survient en été). Dans ce cas-là, il faudrait établir un taux de glucose dans le sang en deçà duquel conduire devient dangereux, et, est donc passible de punition.

Comme seule réponse au non-respect de la limitation de vitesse, et sous la pression des habitants riverains des grandes artères et dans les quartiers, l'Etat installe des « dos d'âne » qui ressemblent parfois à des dos de chameau. Entre Béjaïa et Bouira, il y aurait 120 dos d'âne ; pour faire 90 km, il faut trois heures ! Dans cette optique, il ne reste plus qu'à remplacer la ligne continue par un trottoir, pour la faire respecter, et à créer des barrières matérielles entre les véhicules pour les obliger à respecter la distance réglementaire entre eux !

Les barrages fixes de la gendarmerie et de la police qui créent des bouchons de plusieurs kilomètres aux heures de pointe, au mépris des obligations des citoyens (travailleurs, étudiants, voyageurs devant prendre un avion, malades ayant un rendez-vous à l'hôpital...), dont la mission et d'assurer la sécurité (et de réguler le flux des véhicules ?) constituent une pression supplémentaire sur les usagers de la route. Pourquoi dans les plus grandes villes du monde, il n'y a ni barrages ni manifestation ostentatoire

de la police ? Pourtant, ces villes (Paris, New York, Londres...) ne sont pas moins menacées par le terrorisme. Dans les Etats modernes, les pouvoirs publics adoptent une stratégie dont le souci est de veiller au bon fonctionnement de toutes les institutions. Ils s'appuient sur des moyens de renseignement efficaces et une société civile éloignée du clientélisme.

Les mêmes mesures appliquées ailleurs, et d'ailleurs copiées par l'Etat algérien, donnent des résultats bien meilleurs. Pourquoi ? Toute la question est là.

En Europe, il y a des Etats démocratiques, séculiers où la citoyenneté est consacrée, où même une haute autorité qui fait une effraction paie. La loi est au-dessus de tous. Est-ce le cas en Algérie ? Je laisse le soin aux responsables de répondre. Deux hypothèses : ou bien il faut changer de peuple, et importer un peuple civilisé qui respecte les lois, ou bien il faut changer d'Etat, et mettre en place un Etat et des institutions représentatives, crédibles et capables de se faire respecter par des citoyens égaux devant la justice et les autres institutions de l'Etat. Il me semble que la deuxième alternative est plus proche de la réalité.

Le pays a besoin d'un Etat capable de vérifier que les permis délivrés sont valables, de veiller au respect du code de la route en s'appuyant sur des agents de l'ordre soucieux de l'intérêt public plus que de leur intérêt particulier (évidemment il existe des policiers et des gendarmes honnêtes, mais le fait de le dire confirme que c'est l'exception qui fait la règle, et il suffit de graisser la patte ou d'intervenir pour éviter un retrait de permis, ou une autre sanction plus lourde...). C'est-à-dire un Etat capable

de briser la chaîne de la corruption et de réhabiliter les auto-écoles, l'examen du permis de conduire et le respect du code de la route comme des actes de civisme, au lieu de culpabiliser les citoyens pour s'en laver les mains. C'est l'Etat qui délivre le permis de conduire, qui octroie l'agrément pour les auto-écoles et qui sanctionne les fautes commises.

Or, le paquet est mis pour sanctionner exclusivement les citoyens et épargner les véritables responsables de l'hécatombe. Aucune statistique triomphaliste, aucun résultat « encourageant » des efforts répressifs pour faire reculer le massacre ne sauraient cacher cette amère vérité.

L'état des routes et des nouvelles voies rapides délabrées quelques mois après leur livraison, et dont certains tronçons sont mortels, ne semble pas inquiéter outre mesure les pouvoirs publics, qui projettent d'introduire de nouvelles mesures plus répressives encore. Mieux que cela, le ministre des Travaux publics banalise la réception d'ouvrages bâclés en prétendant que toutes les autoroutes du monde se détériorent et ont besoin d'entretien, « *idha aâmat khafat* » ! Introduire le permis à points annoncé en grande pompe semble gêner les autorités compétentes, pourquoi ? Parce que de toute évidence une telle initiative ouvrira une nouvelle brèche pour la corruption au lieu de faire reculer les accidents. En plus des actions radicales à mener en amont, l'Etat est aussi responsable des actions en aval, après l'accident. Quand une victime est entre la vie et la mort, très souvent c'est l'élan spontané des citoyens (toujours en quête de citoyenneté !), et la mobilisation de la famille qui permet de la sauver, sinon elle est livrée à elle-même. Les

moyens pour évacuer les blessés, les conditions lamentables d'évacuation et les structures d'urgence chargées des soins ne sont pas en mesure d'assurer une prise en charge digne de ce nom. Pour un blessé grave quand il arrive à l'hôpital, il doit affronter « le triangle de la mort », l'examen clinique aux urgences, l'exploration radiologique et biologique dans d'autres services et souvent chez le privé, et enfin l'admission dans un service spécialisé en fonction du traumatisme. Au bout de ce parcours du combattant, souvent c'est la mort ou le handicap. Pourtant, cette victime aura payé son assurance, sa vignette, sa TVA et j'en passe !

Les citoyens sont victimes des dysfonctionnements généralisés des institutions de l'Etat. La démarche du pouvoir en la matière a échoué comme elle a échoué dans les autres secteurs de la vie (santé, économie, emploi, logement...). Pourquoi ? Parce que l'approche est quantitative à un moment où le pays a besoin de faire un bond qualitatif. Comme le disait le regretté camarade Hachemi Cherif : « On ne peut pas saucissonner la crise. » Il s'agit de courage politique permettant de situer le palier où naissent les dysfonctionnements, de déterminer avec précision les contraintes, et d'agir à ce niveau, au lieu de montrer du doigt des lampions qui agissent dans le cadre de ces dysfonctionnements avec le sentiment d'accomplir leur devoir... et de se sucrer au passage

Par D^r. Ali Hocine

comme tout le monde ! Il est facile d'énumérer une série de mesures préventive de sanctions et autres actions des services publics pour faire reculer ce fléau, mais sans espoir d'apporter une amélioration compte tenu du niveau de délabrement atteint par les institutions chargées du suivi...

Place et rôle de la société civile

Le concept de société civile a complètement perdu son sens. La société civile est « le domaine de la vie sociale civile organisée qui est volontaire, largement autosuffisant et autonome de l'Etat ». A moins que la « tutelle » des organisations de la société civile, c'est-à-dire le ministère de l'Intérieur, ne nous fournisse une meilleure définition, il doit nous dire combien existe-t-il d'organisations agréées qui répondent à ces critères ! La promotion d'associations plutôt serviles, dont la mission est de soutenir l'exécutif, ne sert pas l'Etat. Cette approche primaire décrédibilise la société civile et l'Etat. Elle ne fait que creuser

l'écart entre l'Etat et la société. De plus, elle démobilise la société qui ne croit plus en rien et opte pour l'occupation de la rue et la pression violente pour se faire respecter. Pourquoi il n'y a pas de débats démocratiques aussi bien autour de cette question qu'autour des autres secteurs d'activité ? Parce que les discussions débordent immédiatement sur la nature corrompue des institutions de l'Etat.

Un Etat qui a peur d'ouvrir la boîte de Pandore. « A peur du feu celui qui a de la paille dans le ventre. » Cet adage populaire exprime parfaitement la posture des institutions qui invoquent systématiquement le contexte difficile, les périls extérieurs, pour décider seules du destin des citoyens et du pays (infrastructures, aménagement des espaces de stationnement et de repos, stationnement dans les villes).

Réhabiliter le transport public

Il est nécessaire de substituer une approche stratégique d'ensemble à l'approche parcellaire, sectorielle qui prévaut actuellement dans la prise en charge des grands problèmes du pays. Dans cette perspective, le développement du transport public (ferroviaire, routier et maritime...) permet de dissuader les usagers d'utiliser leurs véhicules, de désengorger les routes et de réduire le nombre d'accidents. Ceux qui ont encouragé l'usage abusif des véhicules particuliers au détriment du transport public, clochardisé et montré du doigt comme le moyen de transport des pauvres, ne sont-ils pas concernés par les drames quotidiens ? Un transport public qui échappe à tout contrôle de l'Etat et n'obéit à aucun plan de charge, parce qu'il est régi exclusivement par la loi du profit et gangréné par la corruption. Il suffit à nos responsables qui n'utilisent jamais le transport public de se présenter à la gare routière de Tafourah au-delà de 17h pour constater que les transporteurs cherchent uniquement le profit, en travaillant uniquement quand ils font le plein, et parfois en changeant d'itinéraire et de destination, laissant de nombreux usagers à la merci des clandestins en embuscade. Assurer la qualité des services, le respect des plans de charge et encourager les citoyens à privilégier le transport public relève de la responsabilité de l'Etat.

A. H.