

Jeux avec les règles pénales. Le cas des contrôles routiers au Gabon

Judicaël ETSILA
Chargé de Recherches
ODHAIP-IRSH-CENAREST (Libreville-Gabon)
jhettsila@gmail.com

La présente note constitue la synthèse d'une communication présentée par nos soins lors de la troisième édition du Symposium Juridique de Libreville qui s'est tenue du 23 au 24 novembre 2017. Organisée par la Fondation Raponda Walker pour la science et la culture avec le soutien du Groupe BGF BANK, la troisième édition du Symposium Juridique de Libreville avait pour thème « Le droit dans tous ses états¹. » Autrement dit, une invite à une réflexion multidisciplinaire sur le droit en tant que science d'organisation de la société.

Le droit est un phénomène social normatif dont on sait qu'il est un instrument indispensable au maintien du lien social, ou du moins à l'évitement de son délitement. Ce symposium devrait donc être l'occasion de débattre du droit sous ses multiples formes à travers les synergies entre les théoriciens et les praticiens du droit, mais aussi à partir des regards intéressés des philosophes ou des sociologues, des historiens comme des économistes ou encore des professionnels des sciences de l'organisation, afin de parvenir à une dimension panoramique du phénomène étudié. Dans cette perspective, quatre principaux objectifs étaient visés. D'abord faire un état des lieux des grandes tendances des droits africains. Ensuite, engager un débat sur les dimensions théoriques, cognitives et pratiques du droit. Puis, favoriser des échanges entre académiciens et praticiens. Enfin, faire émerger

1. La première édition en 2013 portait sur « La fabrique du droit » et la deuxième édition en 2015 sur « Les usages du droit ».

des thématiques de recherche répondant aux singularités du contexte africain.

Pour ce faire sept ateliers ont été mis en place : atelier I : philosophie et sociologie du droit ; atelier II : droit public et science politique ; atelier III : Legistique ; atelier IV : droit privé ; atelier V : Droit international et communautaire ; atelier VI : Droit bancaire, droit économique ; atelier VII : Le droit vu par les « autres ».

C'est dans le cadre de l'atelier 7, ouvert aux non-juristes, que nous avons inscrit notre intervention intitulée : « Jeux avec les règles pénales. Le cas des contrôles routiers au Gabon ». Il s'agissait, à travers cette communication, de comprendre comment le droit routier, conçu pour réguler les échanges sur la route et pacifier l'espace routier, était instrumentalisé par les acteurs de la circulation routière faisant finalement disparaître la règle commune au profit d'une production normative individuelle et modulable, facteur d'insécurité routière, de désorganisation sociale et de menace pour la cohésion sociale.

Sous le titre « Le contrôle routier au service de la cohésion sociale », la première partie tentait d'expliquer que la société étant devenue très mobile (G. Amar, 2010, p. 16), il importait de mettre en œuvre des dispositifs pour pallier les dysfonctionnements inhérents à cette nouvelle situation (accidents de la route, pollution atmosphérique, etc.²) et dont les conséquences pouvaient entraver le vivre ensemble harmonieux. Aussi, pour annihiler ou freiner les nombreux maux qui menacent la pérennité du système routier et partant la cohésion sociale, et d'une autre façon, les conditions du vivre ensemble, il importe de réguler les comportements routiers à travers l'activité de la « police de la route ». Ainsi, le contrôle routier apparaît comme un instrument susceptible d'assurer le contrôle social formel des usagers de la route. Fondé sur le Code de la route³, le contrôle routier se veut

2. Il convient de préciser que depuis, d'autres craintes sont venues s'ajouter au péril que représente l'accident routier : la pollution de l'environnement, les nuisances de toute sorte, la détérioration du lien social, etc.

3. Corpus de lois et règlements s'appliquant au domaine de la circulation sur la voie publique. Pour le cas du Gabon, il s'agit de considérer le Code Communautaire de la route (CEMAC) adopté en 2001 à Bangui.

le garant du respect de la règle en matière de circulation routière par les usagers de la route. Le droit routier, au cœur de nombreux aspects de la circulation routière et de la vie sociale, se pose alors comme un facteur essentiel de l'organisation de la vie en groupe. Il participe, de ce fait, à sa façon et à son échelle, au processus de maintien de l'ordre et du lien social. Dans cette attente, le contrôle routier se fondant *a priori* sur le droit a pour mission de faire régner l'ordre sur la route, de tempérer les comportements des uns et des autres, d'assurer un traitement juste et équitable des différents acteurs de l'espace routier. Il doit pouvoir, par conséquent, aider le système de déplacement à pleinement jouer son rôle d'appui à la production et au renforcement du processus d'intégration socio-économique. En ce sens, le droit routier, par le biais du contrôleur routier, devrait pouvoir constituer un facteur de cohésion sociale, entendu que « la circulation routière est un domaine depuis longtemps très réglementé [...] » (C. Got, 2006, p. 58).

Cet idéal ne résiste pas toujours à la réalité du terrain. En effet, la mise en œuvre ainsi que la pratique du droit routier par le biais de la police de la route sont très souvent perverties. Faisant l'objet d'arrangements au gré des circonstances et des forces en présence, le contrôle routier est instrumentalisé et vidé de sa substance desservant ainsi l'intérêt de la « pacification » routière tout autant que la cohésion sociale.

Ce constat a constitué la trame de la deuxième partie de notre communication intitulée : « Le contrôle routier : de l'ordre au désordre ». Pour ce volet, quatre entrées ont été retenues : le dépassement des fonctions, de l'aléatoire au prévisible, délit de « carrosserie » et usurpation de prérogatives.

1. Le dépassement des fonctions

Il s'agissait de montrer comment les agents affectés aux missions de « police de la route » profitaient de leur position pour sortir de leur rôle. Une façon de détourner le droit routier de ses devoirs et affaiblir son efficacité. Ce qui n'est pas sans

créer d'autres problèmes mettant à mal, non seulement la sécurité des personnes, mais aussi la cohésion sociale. C'est le cas des agents affectés à la « régulation » routière sur des sites précis qui transforment ces derniers en check *point* et procèdent à des contrôles routiers *irréguliers*. Conséquences : atteinte aux libertés individuelles d'aller et venir librement, baisse de la mobilité des personnes, baisse de la productivité des agents économiques, forte pression psychologique sur les usagers, allongement de la durée de transport, augmentation du coût du transport⁴. De tels désagréments fissurent les relations populations-agents de contrôle et développent un ressentiment chez les usagers à l'encontre des agents. Cette frustration ajoutée à « l'appauvrissement » de la collectivité ne favorise pas le vivre ensemble.

2. De l'aléatoire au prévisible

La « sédentarité » des postes de contrôle qui épouseraient la même dispersion géographique que les secteurs de régulation de la circulation routière construit une sorte de « légalité de l'inégalité ». Or,

la densité des contrôles sur la route est un élément clé de leur fonction dissuasive par la « peur du gendarme ». Elle ne peut modérer les acteurs que si elle est tangible [...]. Il est logique d'affirmer que moins les contrôles sont fréquents, moins ils sont admis par les usagers : leur rareté crée inévitablement un sentiment d'injustice chez les conducteurs qui s'estiment victimes de la malchance si ce n'est de la perversité des forces de l'ordre. (J.-B. Bouzingue, 1995, p. 158).

Cette modification de la règle ne favorise ni la sécurité routière ni l'acceptation sociale du contrôle routier. Il apparaît plutôt injuste et providentiel. Conséquences : parce que prévisibles, les contrôles routiers ainsi pratiqués conduisent les usagers à développer des stratégies d'évitement pour subir le moins de contrôles possibles, même en situation d'infraction. Certains

4. Règlement n° 04/01-06-UEAC-CM-06, portant Code communautaire de la route, *Gabon Matin*, 2011, p. 22.

usagers vont systématiquement faire l'objet d'un contrôle et d'autres pouvoir y échapper; absence de la peur du gendarme, etc. Or,

la répression ne peut être efficace et bien acceptée socialement que si l'usager a la certitude, au moins une fois dans un laps de temps raisonnable, d'être contrôlé. Ce n'est qu'à cette condition qu'il considérera comme normal le contrôle de la réglementation et intégrera ce fait parmi les éléments qui déterminent son comportement au volant. (J.-B. Bouzingue, 1995, p. 158).

Dans ces conditions, « la route est donc [ou plutôt reste] un espace de délinquance aisée, immatérielle et impunie » (M. Guilbot et V. Ferrant, 2004, p. 158). En définitive,

plus personne ne considère la pertinence de ces contrôles [...]. Les contrôles sont perçus comme des facteurs de perturbation de la fluidité du trafic, mais surtout des occasions d'« extorquer » de l'argent aux acteurs de la circulation (J. Etsila, 2016, p. 8).

Autant de choses qui contribuent au délitement du lien social.

3. Délit de « carrosserie »

Sur la route, les automobilistes sont censés être égaux. Cependant dans la réalité, ils pâtissent des stratégies arbitraires et individuelles des agents : la vérification fantaisiste des documents afférents à la circulation sans aucune confrontation, la stigmatisation des certains véhicules (taxis, « clandos », véhicules de transports de matériaux de construction, etc.) Conséquences : aucun impact sur la sécurité routière; mise en place d'une fiscalité parallèle; discrimination sociale; discrédit des agents contrôleurs; injustice sociale et fiscale. Une réalité dénoncée par les usagers :

Pour bon nombre d'usagers, ces multiples postes de contrôle ressemblent à des péages, à la seule différence que l'argent récolté n'est pas versé dans les caisses de l'État. En plus, les fameux contrôles sont faits à la tête du client. Car pendant que les grosses

cylindrées passent sans être inquiétées, les autres véhicules sont astreints à l'épreuve bien connue : saluer le képi du chef ⁵». Cette instrumentalisation du contrôle routier crée de l'insécurité sur la route et de l'injustice au cœur de la société, car c'est bien connu, « l'absence de justice fait obstacle à la paix, aujourd'hui comme il y a deux millénaires » (Baumann, 2007 : 13).

4. Usurpation de prérogatives : arrangements avec la règle

Élaboration et exploitation par les usagers et les agents d'un système fondé sur la corruption, les indulgences et le trafic d'influence afin d'échapper à la règle commune. Ils se substituent de ce fait au législateur. Conséquences : la norme légale et collective est contestée, voire remplacée par de nombreuses productions normatives individuelles, arbitraires et illégales qui brouillent les codes collectifs et créent des injustices ; porte ouverte à l'anomie. La règle devient ponctuelle, modulable et optionnelle ; la capacité à négocier génère des inégalités, etc. « À force d'aménagements [de transformations, pourrait-on dire] répétés, les règles deviennent à bref délai optionnelles, perdent toute justification, toute utilité » (C. Got, 2006, p. 58), car leur impersonnalité et leur universalité n'en sont plus garanties. Dans ces conditions, la cohésion sociale est mise à mal, car le droit routier à travers le contrôle routier ne joue plus son rôle d'organisation de la société.

Au final, si la loi routière semble bien pourvue pour être un facteur d'organisation de la cité, il reste que sa mise en œuvre et son application par les agents ne sont pas toujours justes et efficaces. Il apparaît également que « l'État n'est pas une bureaucratie lointaine et impartiale. Il est [plutôt] composé d'institutions et d'individus qui mettent en œuvre des valeurs et des affects et pas seulement des législations et des procédures » (D. Fassin, 2017, p. 38). Dans ces conditions, il s'avère que le contrôle routier ne peut avoir de sens et d'incidence que si son application est effective. Le droit en soi n'est pas en cause. Cependant ce sont les hommes qui lui donnent

5. *L'Union*, 2016, p. 16.

toute sa vitalité. Or le droit est instrumentalisé par ceux à qui il est censé s'appliquer. Il constitue finalement un pouvoir dont certains usent à leur avantage. Par conséquent, le droit est ce que les gens en font. Dans le cas d'espèce, le droit routier devient une source de déstructuration sociale, car plus personne ne trouve intérêt à se conformer à la norme générale. Or, « prendre la route, c'est adhérer à une idéologie de la vie. Enfreindre la loi routière revient à rompre le contrat social et nous fait basculer dans le cercle de l'irresponsabilité » (S. Lidgi, 2005, p. 116).

Cette perspective chaotique conduit indiscutablement à questionner la problématique du contrôle des contrôleurs ainsi que celle relative à l'appropriation et à l'intériorisation du droit par les acteurs pour que le droit parvienne à jouer dans les sociétés africaines son rôle de ciment de la cohésion sociale.

Références

Sources

Règlement n° 04/01-06-UEAC-CM-06, portant Code communautaire de la route, *Gabon Matin* du 21 janvier 2011, p. 22.

L'Union, du 5 janvier 2011, p.1; du 28 décembre 2016, p. 8. 2 décembre 2016, p. 16.

Bibliographie

Amar Georges., 2010, *Homo mobilis. Le nouvel âge de la mobilité*, Limoges, Éd. FYP.

Bauman Zygmunt., 2007, *Le présent liquide. Peurs sociales et obsessions sécuritaires*, Paris, Seuil.

Bouzingue Jean-Baptiste., 1995, *La violence routière. L'Union Européenne et l'insécurité routière*, Paris, Continent-Europe.

Etsila Judicaël, 2016 « De Massika à Évinayong (Kango) : histoire tragique d'une complaisance collective », *L'Union*, 28 novembre, p. 8.

Fassin Didier, 2017, « Y a-t-il une morale de l'État? », *Sciences Humaines*, Hors-Série, n° 22, mai-juin, p. 38-40.

Got Claude., 2006, « Ne plus mourir à vingt ans sur les routes », *Adsp*, n° 41 décembre, p. 58.

Guilbot Michèle et Ferrant Véronique, 2004, « L'insécurité routière : quel(s) coupable(s) devant le juge pénal? », Paris, *Espaces et Sociétés*, n° 118, p. 149-167.

Lidgi Sylvie, 2005, « « Le volant et la norme ». Éléments d'une problématique », *L'Homme et la société*, vol. 155, n° 1, p.115-128.