
Points de contrôle routiers et imaginaire social en Algérie

Road checkpoints and social imaginary in Algeria

Mehdi Souiah ^{*1}

souiah.mehdi@univ-oran2.dz

¹ Université Mohamed Ben Ahmed – Oran2, Algérie

Réception: 11/05/2021

Acceptation : 25/12/2021

Publication : 31/12/2021

Résumé: Il s'agit dans cet article de proposer quelques pistes recherche. Il est le résultat d'un travail d'exploration, mené dans le cadre du montage d'un projet de recherche portant sur la perception sociale des barrages routiers. Le texte se veut avant tout la construction d'un objet d'étude, la défense d'une assertion stipulant qu'un détail aussi banale qui se trouver coincé entre deux moments la vie quotidienne, qu'est le passage par un point de contrôle routier, pourrait s'avérer une sonde efficace qui permet d'apprécier le changement qui se produit dans une société.

Mots clés : Point de contrôle routier ; imaginaire ; fiction ; Algérie ; sociologie

Abstract: In this article we propose to suggest some avenues for research. It is the result of exploratory work, carried out as part of a research project on the social perception of checkpoints. The text is above all intended to be the construction of an object of study, the defense of an assertion stipulating that a detail as banal that the passage through a checkpoint road, could prove to be an effective probe which allows to appreciate the change which occurs in a society.

Keywords: Road checkpoint; imaginary; fiction; Algeria; sociology

* Auteur correspondant: souiah.mehdi@univ-oran2.dz

1. Introduction

Djamel Guerid éminent sociologue, nous disait, alors que nous étions encore étudiants, qu'il servirait à très peu de chose que de s'attaquer aux grandes thématiques de manière frontale, et que, toutefois, on gagnerait en efficacité et en pertinence si la société venait à être abordée par sa périphérie¹. En ma qualité d'apprenant bête et très discipliné j'avais pris le maître au mot, et pour mon approche de la ville j'avais opté pour sa lisière comme terrain d'étude. Ainsi, près de quinze années de ma vie, je les ai passées à sillonner les chemins tortueux de la périphérie pauvre de la ville d'Oran. Ai-je réussi à saisir à bras le corps le phénomène bidonville? Loin de là! Cela m'a toutefois permis de chasser une quantité considérable d'idées préconçues, d'avancer des hypothèses, de formuler des assertions et avoir les moyens de les défendre. C'est peut-être peu de chose, mais ce qui m'inspire le plus de satisfaction reste ce sentiment d'être sur le point de saisir de ma paume un fait social. Ainsi j'ai appris, de même que la figure de l'autre est socialement construite, que la société a ceci de particulier, elle compartimente l'espace en territoires distincts, trace des frontières et désigne des boucs-émissaires. Pour obtenir d'un côté des quartiers occupés par les «normaux», soit ceux d'entre les habitants d'une ville qui mériteraient d'être considérés comme citoyens, et de l'autre des territoires où l'altérité s'exprime avec force, habités par ceux par qui la ruine de la ville arrive. Il est toujours fascinant, du moins du point de vue qui est le mien, de constater à quel point la fiction régule les rapports entre les individus, et que comme la rumeur, les stéréotypes renferment une fonction sociale. L'inconscient collectif classe ses membres selon un large éventail de critères qui n'est pas le même pour toutes les sociétés. Cela peut aller de la couleur de peau, de la langue, de l'orientation idéologique, jusqu'à la manière même de se comporter dans une file d'attente, ou celle de se débarrasser de son paquet de cigarettes vide ou bien encore à la façon d'agir à la vue d'un policier ou d'un gendarme.

¹ « En football, tout le monde sait qu'une attaque qui s'entête à vouloir passer par le milieu face à une défense bien regroupée n'a que peu de chances de marquer. C'est cette vaine obstination qui a souvent caractérisé les sorties de notre équipe nationale. Pourtant c'est grâce au travail sur les ailes que la redoutable machine de guerre allemande a été déséquilibrée et abattue en Juin 1982 » **Djamel Guerid**

Les interactions entre les usagers de la route et les agents de l'ordre peuvent faire l'objet d'une étude sociologique. La nature autant que la forme de ces interactions sont révélateurs de changements sociaux.

2. Mise au point méthodologique

Il s'agit dans cet article de proposer quelques pistes recherche. Il est le résultat d'un travail d'exploration et d'une série d'échanges avec des collègues dans le cadre du montage d'un projet de recherche portant sur la perception sociale des barrages routiers. Même si nous avons entamé le travail de terrain, les données empiriques ne sont, pour leur part, pas mis en valeur dans cette contribution. Les résultats de la recherche ne seront exposés que pour étayer une éventuelle analyse dans une prochaine publication.

3. Partir de la fiction pour atteindre le réel

Même si je ne vais pas m'étaler sur cette question, soit du traitement cinématographique de l'interaction agents de l'ordre/usagers de la route, il est utile toutefois de fournir ne serait-ce qu'à titre d'exemple comment la fiction cinématographique ou télévisuelle ou même littéraire a eu à traiter du rapport qu'entretient l'usager de la route avec les encadreurs des points de contrôle. Pour ce faire, je me limiterai à trois exemples, des scènes de films ou extraits de romans de trois œuvres produites à des ères différentes de l'Algérie post-62.

Les vacances de l'inspecteur Tahar, un road movie signé Moussa Haddad, sorti en salle en 1972. La comédie fut un franc succès. Le dernier opus des enquêtes de l'inspecteur Tahar (interprété par Hadj Abderrahmane) et de son acolyte de toujours l'apprenti (« l'apprenti inspecteur » incarné par Yahia Benmabrouk) traversant la côte algérienne, depuis Alger en direction de Tunis à bord d'une 403 décapotable. Et comme dans tous les road movies, il arrive le moment où on se retrouve nez à nez avec les agents de la sécurité routière.

Arrivé à une intersection, l'inspecteur aux commandes du véhicule, n'hésite pas à griller le Stop. Le policier posté à quelques mètres de la plaque lui fait signe d'arrêter. L'inspecteur ne fera pas cas du mouvement de bras du motard, il préférera poursuivre sur sa lancée. Le motard décide alors de chevaucher sa bécane et se lance à sa poursuite, rameutant sur son chemin une dizaine d'autres motards postés à différents endroits de la route. C'est la panne sèche qui fera arrêter en fin de course le véhicule. La scène est surréaliste, le dialogue entre le motard et l'inspecteur l'est tout autant. Tahar taira son identité professionnelle, facultatif à son sens, il ne dira pas non plus qu'il était en mission, et préfère inviter le policier à « faire son travail » en lui passant docilement les papiers du véhicule. « N'avez-vous pas vu le Stop ? »

demande le motard à l'inspecteur, et ce dernier de répondre : « Ah, si monsieur l'agent, la plaque je l'ai bel et bien aperçue, c'est le motard que je n'ai pas vu ! ».

La scène véhicule une image tout autre de l'Algérie qu'on allait connaître quelques années plus tard. Ceux qui se souviennent des années quatre-vingt parmi les gens avec lesquels nous avons discuté pour préparer cet article nous ont raconté comment les « gradés » de la police, de l'armée et de la gendarmerie mettaient en évidence sur la plage arrière leurs képis pour signifier leur appartenance aux corps constitués, évitant par la même l'occasion d'être interpellés par les agents de l'ordre. On ne peut juger de l'intention des scénaristes du film *Les vacances de l'inspecteur Tahar*, mais au ton du récit, à l'ambiance qui y règne on ne peut que déduire que le film se voulait instrument de propagande, du moins en partie. Il ne nous apprend rien sur l'Etat policier que fut l'Algérie sous le règne de Boumediène. Tout porte à croire qu'en réalité les interactions entre usagers de la route et agents de l'ordre n'étaient pas aussi « paisibles » que la comédie de Haddad le laisse entendre. La rencontre entre le chauffeur du taxi clandestin et le gendarme posté au point de contrôle routier mise en scène par Benamar Bakhti se rapproche un peu plus de la réalité.

Le Clandestin, sorti en salle en 1989. Le film se veut l'allégorie d'une Algérie en fin de règne de Chadli Bendjedid. La chute du prix des hydrocarbures, l'essoufflement de l'économie nationale qui dépendait principalement de la commercialisation des énergies fossiles, feront renforcer l'essor de l'économie parallèle en Algérie. Il est utile d'expliquer qu'il y a économie parallèle « lorsque apparaît, à côté du marché réglementé administrativement, un marché « noir » » (Henni H., 1991 : 15). Le concept de « taxi clandestin », soit des particuliers usant de leurs voitures pour assurer des courses à courtes, moyennes et longues distances, tirant profit par là même de la défaillance de l'Etat dans l'organisation du secteur du transport, fait son apparition dans les années 80. Bakhti peint, au début du film, une assez belle toile de ce que c'était le secteur du transport routier à l'époque : Un groupe de voyageurs attendant, des heures durant, l'arrivée de l'autocar sensé les conduire à Alger. Quand en fin le car effectue son arrêt, le chauffeur aux commandes de l'engin leur apprend qu'il est dans l'incapacité de les embarquer, « vous voyez bien qu'il n'y a pas de places pour vous ». La porte rabattue, l'autocar redémarre aussitôt, laissant derrière lui la bande de voyageurs en plein désarroi. Ils ne mettent pas beaucoup de temps pour opter pour la seule et unique solution alternative. Essi Abderrahmane (interprété par Yahia Benmabrouk), propriétaire d'un vieux 405 break de huit places, accepte de les emmener à Alger si la bande est prête à payer le prix. Ils se

retrouveront à dix (adultes) dans la voiture. Moment essentiel du film, la mise en garde d'Abderrahmane el clandestin en ouverture du périple : « Ecoutez-moi bien, dès qu'on atteint l'embranchement on fait le détour par la sebkha, la traversée durera un peu plus longtemps, mais ça nous permettra d'éviter les barrages de police et de gendarmerie. Mais, qu'on soit bien d'accord, si jamais nous venons d'être interpellés par un gendarme « nous sommes les membres d'une seule famille, nous allons à Alger pour prendre part à une cérémonie de mariage » ». Les taxis clandestins, comme leur nom l'indique, exercent dans la clandestinité, dans l'illégalité. Croiser les forces de l'ordre reste pour eux un risque majeur. La mise en scène de la rencontre entre la prétendue famille de dix membres empaquetée dans le break et le gendarme est magistrale. Le regard menaçant, le gendarme (interprété par Antar Helel) interpelle Essi Abderrahmane avec autorité, « papiers du véhicule et suis moi », il ajoutera par la suite d'un ton plein de suspicion, « qu'est-ce.. qui sont-ils? Combien vous êtes à l'intérieur? Ce n'est pas une voiture ça, c'est un ballot!

- On n'est pas beaucoup à l'intérieur, nous ne sommes que dix. Tous des enfants en bas âge, il n'y a que deux qui sont un tout petit peu en surpoids. Membres d'une seule famille, nous sommes invités à un mariage ».

Ce qui est intéressant dans cette scène, c'est qu'elle informe sur :

Le fait que la présence des « barrages routiers » dans la forme que nous connaissons aujourd'hui en Algérie précède à l'état d'urgence qui va être décrété quelques années après¹, même si cela les a multiplier ;

Que le mensonge et la négociation sont ce qui caractérise les interactions entre les usagers de la route et les agents de la sécurité routière ;

Qu'un certain nombre de pratiques et de réflexes qu'ont les usagers de la route à la vue des barrages de police et de gendarmerie seraient nés dans un contexte socioéconomique marqué par l'expansion d'une forme souterraine d'économie.

Le temps de mourir, roman de Said Oussad, relate les aventures d'un journaliste qui, en pleine décennie noire, part, dans la visée de donner du relief à son existence, « un sens à sa vie », à la rencontre d'un Emir du GIA (Groupe Islamique Armé). Accompagné de Kader, collègue

¹ L'état d'urgence promulgué en février 1992 pour conter la guérilla islamiste déclenchée après que les résultats des législatives remportées par le Front Islamique du Salut (FIS), furent annulées. Il durera 19 ans. Il sera abrogé le 24 février 2011

photographe et néanmoins confident, il fait la route depuis Alger, pour atteindre le point de chute qui se situe quelque part sur les hauteurs de Tlemcen. Sur leur chemin, les compères passent par un barrage fixe de la gendarmerie, c'est ainsi que Oussad raconte la rencontre : « La route défilait, elle, paresseuse, ses virages nous narguent et le paysage, étranger à notre présence. Arrivés à une pente plus abrupte, un uniforme vert, sorti des fourrés, nous barra le chemin et le chauffeur n'eut que le réflexe de freiner à mort pour éviter le contact. Le gendarme, surpris, arma sa kalachnikov et nous mit en joue. Il tremblait. Je voyais déjà la gueule de l'arme nous cracher dessus et nos cadavres ensanglantés allongés sur le bord de la route. Son doigt caressa la détente [...]. Le gendarme planté devant nous, se demandait encore s'il allait nous arroser ou pas. Je pense que ce moment d'hésitation nous sauva la vie puisqu'il fut rejoint par un autre treillis, accompagné, lui, d'un gradé, un lieutenant je crois. Cet interlude sonna le glas de notre relative quiétude » (Oussad S., 2017 : 36).

Le pire qui pouvait arriver à un journaliste, francophone de surcroît, dans le milieu des années 90 est d'atterrir dans un « faux-barrage », soit un point de contrôle routier simulé par un groupe islamiste armé. Cette peur décrite par Abderrahmane Moussaoui par ces mots : « Les années 1993-1995 en Algérie ont été particulièrement dangereuses pour les intellectuels et les journalistes sur lesquels s'abattit une vague de violence inouïe. Ce qui leur est reproché n'est pas encore clairement établi » (Moussaoui A., 2001) ressort avec force dans l'extrait tiré du roman de Oussad. La situation de l'automobiliste qui passe par un barrage routier est similaire à celle du « chat de Schrödinger », il est à la fois mort et vivant. On en sort vivant si on tombe sur les « bons », mort dans l'autre cas de figure : « A l'époque, écrit Oussad, les faux barrages étaient un macabre phénomène de société et nous préférons plutôt mourir sous les balles qu'être égorgés comme de vulgaires moutons. Si on nous avait demandé notre avis, on aurait opté pour une autre alternative : rester en vie » (Oussad S., 2017 : 37).

Les points de contrôle routiers pendant la guerre de libération

Les points de contrôle routiers dans leur forme actuelle nous rappellent à bien des égards les barrages érigés par les soldats français à partir de 1956 le long des routes nationales sur le territoire algérien, qui comme les barrages mis en place aux deux extrémités (orientales et occidentales) du territoire algérien avait pour visée « ...« non à arrêter les infiltrations mais à les détecter et à les freiner ». Une zone tampon séparerait la frontière politique du barrage matériel « véritable zone interdite où les bandes seraient traquées » ...» (Valette J., 2018). Si la

finalité de ces barrages était principalement d'empêcher la circulation d'armes qu'on acheminait du Maroc ou de la Tunisie pour alimenter les maquis de la révolution, rien ne justifie la présence des points de contrôle dans la configuration qu'on peut noter sur les routes de l'Algérie indépendante. Durant la décennie noire cela allait de la survie des algériens, faire « barrage » aux terroristes était un devoir. Il est utile qu'on se demande ce qui justifie leur présence, avec une telle théâtralisation, le long des routes, des années après la levée de l'état d'urgence. Cela me rappelle une anecdote, je crois même que c'est ce qui a fait germer dans mon esprit l'idée de monter un projet de recherche traitant de la question¹ :

Il y a quelques années alors que j'accompagnais une amie européenne, qui n'a jamais eu le privilège de visiter l'Algérie auparavant, au passage devant un « check-point », elle formula cette remarque sur un ton plaisantin : « Tiens, c'est comme à la télé ! » : L'amie en question avait le recul qui me manquait pour apprécier un fait en total décalage avec la réalité sociologique de l'Algérie des années 2000. Nous n'étions pas en guerre.

4. Le trabendo²

Quand j'étais étudiant, il m'arrivait assez souvent d'emprunter le taxi collectif reliant Maghnia ma ville d'adoption, où résidaient et résident encore mes parents, à Oran où je poursuivais mes études. A l'époque (fin des années 1990, début des années 2000), Maghnia était une plaque tournante du commerce informel. On y venait de tout l'ouest algérien, et même d'au-delà, pour se ravitailler en banane, en fruits secs, en épices en tous genres et autres vêtements. Les jeunes de la région avaient un talent certain en matière de transvasage de marchandises du Maroc vers l'Algérie et vice-versa. Un savoir-faire qui remonte à très loin dans l'histoire et qui a su se renouveler avec les tendances des ères qui se sont succédées. Du Maroc, on a acheminé les armes durant la guerre de libération, des Louis d'Or frappés par des artisans-bijoutiers du royaume Chérifien dans les années 60 et 70, des produits alimentaires et textiles à partir des années 1980. Toute cette marchandise transitait par le réseau routier qui avait pour point d'ancrage la petite ville frontalière. Les mules ont ainsi acquis une

¹ Projet de Recherche et de Formation Universitaire : « Sociologie des points de contrôle routier. Les barrages routiers dans l'imaginaire social », piloté par Mehdi Souiah, agréé en 2019 et domicilié à l'université Mohamed Ben Ahmed – Oran2

² Contre bande, marché noir dans le parler algérien. Il est très probable que le vocable soit emprunté à l'espagnol.

somme de reflexes qui leur permettait d'échapper aux radars des gendarmes et des douaniers, évitant ainsi de voir leur marchandise saisie. A maintes reprises je me suis vu demandé « gentiment » si je pouvais déclarer lors de la fouille que « le sac contenant les pantalons » m'appartenait parce que la mule en question avait en sa procession un surplus d'articles, enfin plus que ce que « l'usage » autorisait. Ces demandes étaient systématiques, à chaque fois que j'embarquais dans un taxi en partance de Maghnia je me voyais confier une marchandise qui n'était pas mienne. Les « contrebandiers » de fortunes sont passés maître en matière de dissimulation de marchandise. De ces méthodes improbables, il y a lieu de citer celle qui consiste à se vêtir de tous les pantalons ou des djellabas les uns sur les autres, les mules avaient une drôle d'apparence, ça leur faisait doubler de volumes et tant mieux si cela dupait le douanier. Même procédé, quoique la nature de la marchandise diffère, des femmes d'un certain âge s'attachaient autour de la taille des bouteilles de Whisky après avoir pris soin de les enrouler dans du carton pour éviter qu'elles s'entrechoquent, et cacher le tout sous une ample djellaba qu'on mettait sur le dos. Plus intéressantes encore, d'un point de vue sociologique, étaient ces interactions entre ces contrebandiers de fortunes et les agents de la gendarmerie et de la douane qu'on croisait au cours de la traversée, le jargon utilisé pour désigner les différentes pratiques rendant possible l'acheminement de la marchandise à bon port. Un univers à part, avec ses codes, son langage qu'on n'a pas su saisir à temps.

5. Les faux-barrages : Quand l'horreur façonne l'imaginaire

L'un des phénomènes qui ont façonné l'imaginaire social autour des points de contrôle routiers c'est ce qu'on avait coutume d'appeler les « faux-barrages » durant les années 90. L'impact qu'avaient eu ces barrages de l'horreur, et qu'on lisait chaque jour dans la presse nationale de l'époque des brèves relatant qu'un massacre a eu lieu sur tel ou tel endroit de la route, était tel que le trauma persiste et ressort sans cesse dans les discours et dans les œuvres de fiction. L'extrait tiré du roman de Said Oussad est le parfait exemple. Mais il y a eu aussi des œuvres cinématographiques dans lesquels on a mis en scène des automobilistes et autres voyageurs pris au piège dans des embuscades terroristes. Parmi ces films il y a lieu de citer : « L'autre monde » de Marzak Allouache sortie en 2001, L'effet de ses horreurs ayant pour scène la route, ont marqué les esprits et l'imaginaire par la même occasion à un point tel que même les plus objectifs des esprits algériens ne peuvent se débarrasser de l'amertume qu'ils ressentent à leur évocation. Tel est le cas, par exemple d'Abderrahmanne Moussaoui, dans l'extrait qui suit :

« Je me souviens, lors de l'une de mes visites dans ma ville natale, de la stupeur qui régnait à l'aéroport où s'était déplacée une foule immense en émoi. J'y apprendis que le fils d'un ami venait d'être égorgé par un « faux barrage » islamiste et que l'on attendait le corps. Le père pleurait à chaudes larmes en m'expliquant que c'était son aîné, que celui-ci venait de terminer son service militaire quand il fut tué sur le chemin du retour. Il advint le désastre que sa mère redoutait depuis son départ sous les drapeaux, il y a deux ans. Elle ne voulait pas qu'il parte parce qu'elle connaissait la menace que les islamistes faisaient peser sur les jeunes appelés. Mais désobéir c'était déjà choisir son camp et s'exposer à des poursuites. Le père me parla aussi de tous les espoirs que son fils avait mis dans cette libération qui devait permettre, enfin, d'aider aux besoins de ses frères, encore trop jeunes. Le lendemain, en ouvrant le journal, je fus envahi par la colère. L'événement était rapporté sèchement : « *Les groupes armés viennent de faire subir aux forces militaires un revers supplémentaire.* » » (Moussaoui A., 2001).

6. Les ponts levis

Depuis près de deux années, à l'entrée des grandes villes du pays, la même scène est jouée chaque week-end. Tous les jeudis un important dispositif sécuritaire est déployé : des dizaines de cars blindés, des centaines de gendarmes, dont une partie arborant leurs carapaces d'anti-émeutiers, des points de contrôle installés aux « portes des villes ». La progression vers Alger, Oran ou Constantine est filtrée, ralentie. Certes, c'est à Alger que le constat est le plus flagrant, cela reste compréhensible. La charge symbolique que la capitale détient, fait d'elle une forteresse. Celui qui accède au château fort, accède au pouvoir. Les points de contrôle aux entrées d'Alger font, de ce fait, office de ponts-levis, relevés pour empêcher les rangs des marcheurs du vendredi de s'épaissir. Une manière de faire, une méthode qui nous vient du fin fond de l'ère des bâtiments fortifiés, du moyen âge.

7. Conclusion

Pour finir je dirai que cet article se veut avant tout la construction d'un objet d'étude, la défense d'une assertion stipulant qu'un détail aussi banale qui se trouve coincé entre deux moments la vie quotidienne, qu'est le passage par un point de contrôle routier, pourrait s'avérer une sonde ô combien efficace pour apprécier le changement qui se produit dans une société. A travers les quelques fresques maladroitement peintes tout le long de ce texte j'ai essayé de démontrer comment, à travers les ères successives de l'Algérie post-62, les interactions qui ont lieu dans un barrage routier et les représentations que l'on fait des agents

de l'ordre ont évoluées. Pour ce faire, je me suis appuyé essentiellement sur un matériau qui détient une certaine valeur ethnographique : extraits de films ou de romans, documents historiques, etc.

Bibliographie :

Henni Ahmed (1991) Essai sur l'économie parallèle (Cas de l'Algérie), ENAG, Alger

Oussad Said (2017) Le temps de mourir, Franz Fanon, Tizi Ouzou

Moussaoui Abderrahmane (2001) « Du danger et du terrain en Algérie », *Ethnologie française*, 2001/1 (Vol. 31), p. 51-59. DOI : 10.3917/ethn.011.0051. URL : <https://www.cairn.info/revue-ethnologie-francaise-2001-1-page-51.htm>

Valette Jacques (2018) « La guerre des barrages frontaliers en Algérie », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2018/1 (N° 269), p. 91-112. DOI : 10.3917/gmcc.269.0091. URL : <https://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2018-1-page-91.htm>