

CHRONIQUES

I

SEMINAIRE SUR LES PROBLEMES
DE LA CIRCULATION ROUTIERE
EN TURQUIE (*)

Un Séminaire ayant pour thème "*Les problèmes de la circulation routière en Turquie*", organisé par l'Institut de Criminologie et de Droit pénal de la Faculté de droit d'Istanbul, a été tenu du 20 au 24 février 1967, sous la présidence du prof. ord. Dr. Sulhi Dönmezer. Les conférenciers et les nombreux participants en ont examiné les divers aspects.

Les sujets des conférences étaient : La circulation routière et la criminologie (Prof. ord. Dr. Sulhi Dönmezer); Le facteur humain dans le problème de la circulation (Prof. Dr. Sabahattin Kerimoğlu); Les infractions de la circulation et les problèmes de la médecine légale (Prof. Dr. Cahit Özen); Les relations entre la circulation et le tourisme (İhsan Bali); Les demandes des assurés étrangers en Turquie (Prof. Dr. Kudret Ayiter); les problèmes relatifs aux routes (Nejad Cihanoglu); Les problèmes relatifs aux moyens de transport (Prof. Dr. Kemal Kutlu); Les problèmes relatifs aux chauffeurs d'automobiles et aux piétons (Münir Daldal); Les problèmes relatifs aux infractions (Prof. Dr. Öztekin Tosun); Les problèmes relatifs à la procédure pénale (Doçent Dr. Nevzat Gürelli); La Convention européenne pour la répression des infractions de la circulation routière (Prof. Dr. Nurullah Kunter).

(*) Les conférences, les débats et le rapport final du Séminaire ont été publiés dans : Türkiye'de Trafik Problemleri Semineri (Le Séminaire des problèmes de la circulation routière en Turquie), Hukuk Fakültesi Kriminoloji Enstitüsü Yayınlarından, Istanbul 1967.

Nous donnons ici la traduction du RAPPORT FINAL présenté par le

Professeur Ord. Dr. Sulhi DÖNMEZER

La méthode la plus efficace et la plus raisonnable de la lutte contre l'infraction consiste bien plus à déterminer et à supprimer ses causes qu'à saisir et punir ceux qui dérogent aux lois. Nous pensons que cette vérité est très claire à propos de la prévention des infractions de la circulation routière. La première chose que l'on doit accomplir tout d'abord, afin de supprimer les sources du délit, est d'en formuler le diagnostic. Il faut définir les causes de l'infraction qui n'est qu'un mauvais comportement social et déterminer ses facteurs et ses moyens. Nous aussi avons insisté sur ce point, pendant ce séminaire. Nous avons essayé de faire le point du problème. Il ne faut pas concevoir notre séminaire comme un travail collectif ayant pour but de montrer les moyens permettant la possibilité de résoudre immédiatement les problèmes de la circulation routière en Turquie. Nous avons essayé de déterminer seulement en quoi consistent les problèmes et aussi, partiellement, ses causes. Les actions que l'on doit entreprendre vis-à-vis de celles-ci devront provoquer des travaux qu'il sera nécessaire de poursuivre. Nous souhaitons que ces travaux continuent dans les années futures et que des procédures et des moyens pouvant atténuer les grands préjudices que notre pays a subis du fait des délits de la circulation routière, soient déterminés clairement et appliqués en conséquence. A notre avis, dans les prochains travaux il faudra constituer séparément des groupes d'étude et de travail suivant les caractères des problèmes et discuter ensuite sur leurs conclusions dans des séminaires constitués dans un grand cadre, avec des spécialistes de ces problèmes, comme nous l'avons fait dans ce séminaire initial.

Dans les rubriques ci-dessous, après avoir indiqué les conclusions générales de notre séminaire, ont été succinctement présentées les conclusions tirées de sujets médicaux, du tourisme, des moyens de transport, des chauffeurs et des piétons, de l'administration en général, de la loi sur la circulation routière et, enfin, de la procédure pénale.

Conclusions de caractère général :

1) Le Séminaire a déterminé que les recherches scientifiques et sérieuses sur la circulation routière sont si peu nombreuses qu'on peut même prétendre qu'elles sont inexistantes. C'est pourquoi le souhait a été formé que l'on commence à les préparer et qu'il y a une très grande urgence à cela. La réalisation de ces recherches serait rendue possible grâce au concours, à l'activité et à la diligence des Universités. D'ailleurs, ce Séminaire a une grande portée du fait qu'il assure l'étude du sujet de la circulation routière au niveau universitaire.

Il est évident que les mesures qui ne s'appuieraient pas sur des conclusions de la recherche, seraient insuffisantes et inefficaces. Dans notre pays, malgré que certaines statistiques soient publiées, on peut douter qu'elles reflètent toute la réalité.

2) Une autre observation, de caractère général, a été faite au Séminaire : celle que les problèmes de la circulation routière ne peuvent être résolus en Turquie. Et aussi qu'il existe dans notre société un comportement systématique et répandu, d'après lequel de tels problèmes sont insurmontables. Or, une telle croyance peut engendrer de graves conséquences pour la solution des problèmes sociaux. Surtout si ceux qui s'intéressent aux problèmes de la circulation routière, en tant qu'administrateurs, partagent cette opinion, le préjudice sera très grand. Car, avec une telle mentalité, la volonté de faire des efforts sérieux pour résoudre les problèmes, s'affaiblit. Il importe donc que l'on persuade les cadres administratifs ou bien que ces cadres soient eux-mêmes persuadés que nos problèmes ne sont pas de nature insoluble, bien qu'il existe beaucoup d'obstacles à leur solution.

Conclusions relatives à la technique et à l'urbanisme.

1) Il est unanimement admis que la cause principale du désordre de la circulation routière dans les villes provient du mauvais état et de l'insuffisance des routes. On n'a presque pas réalisé les conditions techniques : les signalisations, les passages pour piétons sont insuffisants. En outre, les réseaux routiers urbains trop nombreux, ne sont pas utilisés rationnellement. On en

a conclu que la circulation routière pourrait être régularisée en utilisant rationnellement les réseaux routiers à condition d'adopter un comportement logique et de s'adapter correctement aux conditions techniques.

Les routes inter-villes sont considérées, en principe, comme suffisantes, dans les conditions actuelles de la Turquie. Cependant il y a bien des points qui appellent une réforme.

2) On a remarqué que les techniciens sont généralement incompétents sur les notions de circulation routière et particulièrement que le nombre des ingénieurs de la circulation est trop faible. Il est apparu aussi que les personnels techniques actuels et les ingénieurs de la circulation routière ne sont pas utilisés conformément à leurs compétences et qu'ils sont même obligés de s'employer dans des domaines hors de celle-ci, après avoir été déçus par l'état de choses actuel.

3) Il est obligatoire de prendre certaines mesures. Telle l'augmentation des moyens de transport pour de nombreux voyageurs, au lieu d'utiliser ceux qui ont une petite capacité, en calculant scientifiquement la capacité de transport du réseau routier. Cependant, le développement du transport par de petites voitures dans les grandes villes révèle une tendance inverse à ce principe.

4) Le réseau routier de circulation doit être harmonisé avec les conditions d'un urbanisme moderne. Les routes, le développement des villes, les grandes zones de peuplement, doivent être réglementés suivant les conditions de la circulation routière. A cette fin des plans doivent être faits, à l'élaboration desquels les ingénieurs de la circulation routière participeraient. Les nécessités de la circulation routière doivent fortement influencer les permis de construction octroyés par les Municipalités. Actuellement les considérations de la circulation ne jouent aucun rôle dans l'octroi des permis de construire. On accorde une autorisation à une entreprise de cinéma pouvant contenir plusieurs centaines de personnes, sur une avenue de la ville dont la circulation routière est la plus encombrée.

C'est une faute assez grave pour une Municipalité d'autoriser la construction d'un grand marché d'objets manufacturés à proxi-

mité d'une avenue qui est comme l'aorte de la circulation d'Istanbul, et de ne pas prévoir dans le plan d'urbanisme un parking auprès de ce marché. On pourrait citer plusieurs autres exemples révélateurs d'une telle situation.

Conclusions relatives aux secours médicaux :

1) En Turquie la proportion de décès causés par les accidents de la circulation est élevée. La plupart des accidents qui ne causeraient que des blessures se terminent par la mort, particulièrement sur les routes inter-villes, à défaut d'un système de premier secours. La nécessité de la planification de services de premiers secours suivant la situation des villes et des routes, apparaît dans toute son urgence.

2) On n'a pas encore fait d'études en Turquie pour révéler l'influence des boissons alcooliques sur les accidents de la circulation. Pour cette raison, il est impossible de déterminer complètement le rôle de la disposition qui se trouve actuellement dans le Code de la circulation et qui punit la prise d'alcool pendant la conduite. Toutefois, notre Séminaire, qui a étudié les résultats des recherches scientifiques faites à l'étranger et la situation dans laquelle se trouve la Turquie, a accepté unanimement la nécessité de cette disposition de notre Code de la circulation routière.

3) Les conditions médicales doivent être contrôlées plus sérieusement au moment où le permis de conduire est accordé. Dans la pratique actuelle il est bien prescrit que l'on doit vérifier si les conditions médicales nécessaires existent lors de la délivrance du permis de conduire. Mais cette prescription n'est pas suffisante : après avoir donné le permis de conduire, on ne contrôle plus par la suite la situation médicale. Il est indispensable d'appliquer d'une façon plus efficace le principe du renouvellement du permis de conduire. Il sera utile aussi de préciser qu'il faut donner la possibilité de conduire à ceux qui, pour surmonter leurs difficultés de conduite, utilisent des moyens de transport spéciaux, car, dans les conditions actuelles de civilisation, employer un moyen de transport constitue pour beaucoup une possibilité de travail.

Conclusions relatives au tourisme :

1) Le désordre de la circulation routière est le facteur essentiel empêchant la visite de ceux qui voyagent en voiture à destination de la Turquie. En fait, dans des pays étrangers, on parvient à dissuader d'entreprendre le voyage un certain nombre de touristes en attirant leur attention sur différents aspects de cette question.

2) Dans notre pays, le voyageur lésé par un accident de circulation routière en conduisant sa voiture se trouve devant plusieurs difficultés pour intenter et poursuivre une action. Cette situation engendre un état psychologique amenant ce voyageur lésé à agir comme s'il était un agent dont la fonction consisterait à saboter le tourisme de la Turquie lors de son retour dans son pays .

3) Quant à l'exécution de l'assurance, elle engendre des résultats bien plus graves. L'assurance obligatoire qui est actuellement appliquée ne peut pas atteindre sa raison d'être et ne fonctionne généralement qu'en faveur des sociétés d'assurance, sous le prétexte que son application nécessite une dizaine de formalités.

4) Il n'existe pas de plans spéciaux pour la pratique de la circulation dans des régions très fréquentées par les voyageurs. Or il est nécessaire d'avoir un tel plan et l'appui de la police de la circulation routière. Il faut franchement avouer que le touriste est souvent obligé de voyager seul sans compter sur un secours quelconque pour aplanir ses difficultés.

5) Il faut assurer le paiement effectif des indemnités obtenues après de grandes difficultés de procédure. Actuellement, l'indemnité décidée par les tribunaux ne peut pas être obtenue effectivement. On a préconisé au Séminaire la création d'un fonds commun pour les touristes afin de leur payer les indemnités qui leur sont dues et de poursuivre ensuite celui qui a causé un dommage.

Conclusions relatives aux moyens de transport :

1) Le contrôle des moyens de transport assure une certaine utilité dans la pratique actuelle. Pour cette raison, il doit être maintenu. Seulement, vu que ce contrôle n'est pas rendu suffisamment

efficace pour la circulation, il faut envisager et appliquer un système d'inspection technique à des heures et à des endroits non déterminés. Par exemple, on pourrait contrôler les voitures dans des ferry-boats. Et, pour les moyens de transport en commun, tels que les autobus, on pourrait faire leur inspection technique dans ces stations avant leur départ. Le Séminaire s'est rendu compte qu'il y aurait des difficultés pour de tels contrôles. Néanmoins, le problème essentiel est de faire pénétrer dans la masse du peuple la croyance en la possibilité d'une telle inspection et, mieux encore, de l'effectuer avec efficacité.

2) Les statistiques montrant la proportionnalité entre le mauvais état des moyens de transport et la causalité des accidents de la circulation routière ne sont pas satisfaisantes. Les membres du Séminaire se sont dits convaincus que cette proportion est plus grande que celle que révèlent les statistiques.

3) Les voitures contenant peu de personnes constituent des facteurs qui perturbent le plus la circulation routière dans des grandes villes. Seulement, pour le moment, on ne peut pas recommander — et cela est du reste impossible — la suppression de ce mode de locomotion. On peut la réaliser suivant un plan appliqué régulièrement. Actuellement, 15.000 voitures, circulant à Istanbul, ont un effet désastreux sur la circulation.

La mauvaise condition économique des chauffeurs d'automobiles est certainement le facteur principal favorisant une circulation intense de ces petites voitures qui portent atteinte à l'ordre de la ville et à la circulation. Il faut prévoir certaines mesures pour régulariser leur usage afin de les adapter plus rationnellement et plus commodément aux nécessités de la circulation, l'amélioration de la situation économique étant l'une des raisons de l'abolition de ces autos. Si on applique ces mesures, il sera possible que les "dolmuş"(*) deviennent moins nuisibles pour la circulation routière.

(*) Mode de transport en commun à un prix modique par voitures comportant cinq voyageurs pour un parcours déterminé avec arrêt à la demande du client.

Résultats relatifs aux chauffeurs d'automobiles et aux piétons :

1) En Turquie, les chauffeurs de voitures sont généralement compétents au point de vue technique, mais ils sont indisciplinés. Ils se sont habitués à troubler l'ordre de la circulation. Il est indispensable de les discipliner, pour assurer cet ordre de façon certaine et continue. A cette fin, il ne faut pas se contenter seulement de mesures répressives, mais s'efforcer d'appliquer aussi toutes les méthodes de la propagande sociale.

2) L'indiscipline des piétons est aussi l'un des facteurs essentiels du désordre et des accidents de la circulation routière. Il faut, en premier lieu, créer des passages pour les piétons. Il faut aussi éduquer les chauffeurs et les piétons pour qu'ils apprennent à obéir aux règles de ces passages. La propagande et la répression doivent être conjuguées à cet effet. Nous pensons que de faibles peines pécuniaires, mais exécutées effectivement, atteindraient le but. La méthode la plus conforme pour habituer les piétons à ces passages, est de déterminer certaines "zônes de passages" et d'intensifier la propagande, puis d'étendre cette activité à d'autres zones.

3) Il faut instruire les piétons dans les écoles. Il sera utile de coopérer avec le Ministère de l'Education nationale en préparant des programmes conformes. L'administration doit être active et efficace devant l'état de choses actuel qui provoque des accidents graves aux citoyens.

Conclusions relatives à l'administration :

1) Les Municipalités jouent un rôle très important pour régulariser la circulation routière. Cependant, en Turquie les municipalités se désintéressent et même ignorent les questions de la circulation routière.

2) Il n'y a pas de coordination nécessaire et d'harmonie entre les divers bureaux et les autorités administratives qui s'occupent de la circulation routière. Les commissions de la circulation routière qui ont pour but d'assurer cette harmonie ne peuvent pas fonctionner efficacement. C'est pourquoi il est nécessaire de créer une

nouvelle organisation qui assurera cette coordination. Il faut inclure les Universités et des organisations de volontaires pour la réalisation de ce nouvel ordre.

3) La police est l'élément le plus important pour que la circulation routière s'effectue régulièrement. Elle doit être assurée à tout moment dans la ville et entre les citoyens. On doit propager la conviction, inexistante dans notre pays, qu'elle peut intervenir à chaque instant. Le chauffeur d'automobile sait qu'il ne sera pas contrôlé, quelles que soient ses contraventions à la réglementation de la circulation. Car le véritable contrôle est celui qui est fait pendant la circulation.

4) Il faut obligatoirement assurer l'autorité de l'agent de police et le faire respecter. Pour cela, il faut donner à la masse des exemples d'actes de dévouement d'agents de police, faire des émissions à la radio et des communiqués à la presse. L'un des facteurs qui permettra aux agents de police d'acquiescer l'estime sera qu'ils assurent eux-mêmes un traitement égal pour tous. Les chefs des agents de police doivent avoir un comportement tel que leurs subordonnés puissent se rendre compte que la loi doit s'appliquer indistinctement.

5) L'agent de police doit connaître parfaitement les règles de la circulation. La situation actuelle n'est pas satisfaisante. L'agent de police de la circulation routière doit savoir parfaitement conduire les moyens de transport.

6) La police motorisée est un moyen très efficace pour assurer l'ordre de la circulation sur les autoroutes inter-villes. Il faut donc employer ces agents sur celles-ci, et s'assurer qu'ils utilisent parfaitement les motocyclettes de service. On organisera des concours entre les agents motorisés. Ces compétitions susciteront l'intérêt et provoqueront le respect du peuple envers la police.

7) En Turquie, le nombre des agents de police est très réduit. C'est pourquoi la police doit accepter les assistances volontaires. Par exemple, il serait possible et facile de faire en sorte que les écoles prennent des mesures pendant les heures d'entrée et de sortie des élèves.

8) Employer les agents de la police de la circulation routière en dehors des heures de service diminue leur efficacité et provoque leur fatigue dans l'exercice de leur fonction. Il faut prévoir des mesures législatives pour faire cesser cette pratique.

9) La police doit exécuter sa fonction sérieusement et en toute sécurité, en étant libérée de toutes les pressions politiques et personnelles.

10) La police, ne peut fonctionner si elle ne reçoit pas une assistance coordonnée des autorités administratives. Or, en Turquie l'administration s'est généralement désintéressée de la circulation routière.

Conclusions relatives à la procédure pénale :

1) Dans les procès-verbaux dressés lors des infractions de la circulation routière, on doit standardiser les compte - rendus de l'événement. C'est pourquoi il conviendra de donner une éducation spéciale aux agents de police. La situation actuelle, contraire à ce principe, crée de grandes difficultés aux tribunaux et à la police; on aboutit rarement à des conclusions catégoriques dans les poursuites judiciaires.

2) Il est nécessaire que les juges connaissent les règles de la circulation et soient spécialisés afin de pouvoir en étudier les problèmes sous leurs divers aspects.

3) L'agent de police ne doit pas être retenu inutilement par l'organisation judiciaire en ce qui concerne la poursuite des délits. Par exemple, s'il a attendu plusieurs heures au greffe à l'occasion d'un procès verbal d'infraction de circulation routière, à l'avenir il restera passif devant de nouveaux délits.

4) Si l'on reconnaît une portée restreinte au paragraphe 1. de l'article 3. du Code de circulation routière, on donnera également compétence à la police générale. L'application de cette disposition résulte de conclusions illogiques et rend inefficace la sanction.

5) Il est indispensable de créer des tribunaux mobiles de circulation routière. On a estimé que trois tribunaux entre Ankara et Istanbul, nécessitant une dépense de deux cent cinquante mille livres turques, permettraient d'éviter des préjudices de plusieurs millions de livres.

6) Les procès-verbaux tenus par les fonctionnaires de l'administration des autoroutes et par la police de circulation routière doivent être simplifiés.

7) La difficulté de préciser les adresses de ceux qui ont le permis de conduire rend difficile la poursuite judiciaire. Pour cette raison il faut rendre obligatoire d'informer les bureaux accordant le permis de conduire des changements d'adresse.

Conclusions relatives au Code de la circulation routière :

1) Le Code de la circulation routière est, en principe, suffisant. Mais, jusqu'à l'heure actuelle, il n'a pas été complètement appliqué; il faut qu'il le soit intégralement avant de songer à le modifier.

2) Si l'on apporte des modifications au code, quelques règles devront être, avant tout, adaptées au point de vue de la méthode de législation. Les références faites au Code pénal engendrent des difficultés et des hésitations. Il ne faut pas oublier que tous ceux qui appliquent la loi ne sont pas des juristes.

3) La pratique de fixation de la proportionnalité de la faute dans des accidents est aussi inadaptée que peu scientifique.

4) Pour la prévention des délits, l'exécution effective des peines importe bien plus que leur aggravation. Dans la pratique de la circulation routière, il s'est avéré que le principe de l'exécution effective des peines n'existe pas.

5) Le Code de la circulation routière inter-villes ne peut pas être appliqué effectivement. Il faut accepter certaines dispositions de procédure qui rendront efficace le code actuel.

6) Les procès-verbaux sur les violations des prescriptions de la circulation routière, dressés par les fonctionnaires de l'administration routière, ne sont ni reconnus ni appréciés par la police. Celle-ci, en effet, recuse ces procès-verbaux à cause de l'expression: "la police intéressée" figurant dans le Code. Comme nous l'avons dit, les pouvoirs et devoirs de la Police générale doivent être reconsidérés.

Ce rapport final ayant été soumis au vote des membres du Séminaire, l'Assemblée, à l'unanimité, a décidé qu'il traduisait exactement les directives acceptées pendant les séances.

Traduction par
Köksal BAYRAKTAR
Assistant de droit pénal
