

Vive le marxisme-léninisme-maoïsme !
Vive la guerre populaire !

Dialectique et art de conduire sans accident

par Siué Hsiang-tong, chauffeur d'une compagnie de transport d'une unité de l'Armée populaire de Libération de Chine, 1972

Entré dans l'armée en 1968, je commençai, après avoir suivi un court stage de formation, à conduire seul un camion pour assumer des tâches de transport.

Avec des problèmes à résoudre en tête et tout en accomplissant mon travail, j'étudiais en liaison avec la pratique la grande théorie du président Mao sur la continuation de la révolution sous la dictature du prolétariat; je m'inspirais de la pensée-maotsétoung pour manœuvrer le volant et ne cessais de faire le bilan de mon expérience en recourant à la méthode dite "un se divise en deux", je roulai ainsi plus de 35 200 kilomètres sans accident.

Le président Mao, notre grand dirigeant, nous enseigne: "L'idéologie et la politique commandent; elles sont l'âme de tout.

Le moindre relâchement dans notre travail idéologique et politique entraînera dans la mauvaise voie notre travail économique et technique."

Plus d'une année de pratique m'a fait profondément comprendre que la lutte entre les deux idéologies — prolétarienne et bourgeoise — existe également dans la conduite automobile.

C'est seulement en faisant en sorte que la technique soit commandée par la politique, la mécanisation par la révolutionnarisation, qu'il nous est possible de savoir comment faire face aux situations les plus complexes, surmonter les difficultés et accomplir notre tâche.

Etre préparé et ne pas être préparé

Notre compagnie est stationnée dans une grande ville où les rues sont nombreuses et pleines de piétons. Au début, quand je conduisais seul, je rencontrais souvent des situations imprévues.

On a dit: "L'utilisation d'une machine comporte naturellement des dangers et les accidents sont inévitables." Moi-même, je trouvais ce propos juste, et vivais dans la hantise de l'accident.

Après avoir étudié les œuvres du président Mao, je compris que ce point de vue n'était pas conforme aux instructions du président Mao qui nous enseigne: "Quelle que soit la chose

qu'on fait, on ne peut connaître les lois qui la régissent, on ne sait comment l'entreprendre et on n'arrive à bien la faire que si l'on en comprend les conditions, le caractère et les rapports avec les autres choses."

Pour éviter l'accident, il est indispensable de connaître et de maîtriser les lois du travail. Lorsqu'on conduit en ville, on doit tenir compte à tout instant des piétons.

Souvent, j'observais attentivement le comportement des piétons dans la rue, pour déterminer s'il s'agissait de paysans venant d'arriver en ville ou de citadins, suivant qu'ils hâtaient le pas, ou qu'ils étaient absorbés par des pensées tout en marchant.

C'est ainsi que je pouvais décider où ralentir et où utiliser tel rapport de vitesse.

Ayant ainsi à l'esprit un tableau des différents comportements des piétons et une carte "vivante", je savais comment m'y prendre en fonction de la situation.

Si je rencontre un piéton qui semble plongé dans ses réflexions, je klaxonne de loin pour l'avertir.

Dans ce cas, si je klaxonnais seulement en approchant de lui, effrayé, il ne saurait de quel côté se jeter pour me livrer passage.

En pareille circonstance, l'accident se produit alors qu'on cherche à s'éviter mutuellement. J'ai aussi observé les enfants quand ils traversent un carrefour, en suivant le passage réservé aux piétons.

Lorsqu'un enfant traverse la rue, il suit, dans la plupart des cas, les adultes, mais s'il s'agit d'un groupe, c'est différent. Si l'un traverse la rue, tous les autres le suivent en file indienne. Si, par hasard, un agent de la circulation les presse, ils courent plus vite encore.

Dans ce cas, je prête une attention particulière à celui qui est en tête. Un jour, alors que mon camion arrivait à l'entrée d'une ruelle, un cerceau de fer roula subitement dans la rue et je compris immédiatement qu'un enfant ne devait pas être loin.

Je stoppai aussitôt et effectivement, je vis un petit garçon déboucher de la ruelle en courant. Connaissant mieux la situation, je maîtrisais mieux les lois régissant mon travail; la part d'imprévu ayant diminué, je pouvais mieux dominer la situation.

Cependant, on ne peut jamais tout prévoir. Un jour, un paysan roulait à bicyclette devant moi, en tenant sa droite. Lorsque je klaxonnai pour le dépasser, il tourna subitement à gauche et tomba au milieu de la chaussée.

N'ayant plus le temps de freiner, je donnai un brusque coup de

volant et le camion quitta la route.

Depuis lors, je suis toujours prêt à faire face à des incidents de ce genre. D'une part, je garde une haute vigilance en toutes circonstances.

Quand je suis au volant, je prête toujours la même attention, qu'il s'agisse d'une grande route ou d'une route étroite, d'une route bien entretenue ou d'une mauvaise route.

Si les piétons sont rares, je conduis avec la même vigilance que s'ils étaient très nombreux et je fais de même sur une route déserte. Lorsque je conduis un camion vide, je prends les mêmes précautions que s'il était chargé.

En conduisant dans les rues, je garde toujours une certaine distance entre mon camion et les piétons ou les autres véhicules, afin d'avoir une marge suffisante pour la manœuvre.

D'autre part, je fais tous les préparatifs matériels. Je veille consciencieusement à la lubrification des pièces, au resserrement des boulons, à l'entretien du camion et à la vérification de son fonctionnement.

J'examine mon camion avant le départ, en cours de route et au retour.

Etant préparé en prévision d'une guerre, je le maintiens en bon

état, de sorte que si besoin est, je puisse le faire démarrer et l'arrêter sans encombre.

Etre préparé ou ne pas être préparé, il y a là une grande différence.

Si l'on est préparé, on est à même de faire face à toutes les éventualités et d'avoir la situation en main.

Conditions favorables et défavorables

D'habitude, les conducteurs aiment conduire sur de grandes routes, larges et unies; ils redoutent les rues étroites et tortueuses, les chemins de montagnes accidentés.

Ils préfèrent un véhicule neuf à un vieux. Ils croient que si les conditions sont bonnes, ils pourront mener à bien leur travail, tandis qu'autrement des accidents se produiront très probablement.

Un jour, comme je me dirigeais vers une ville, je vis un véhicule renversé au milieu d'une route goudronnée.

Cet accident, pensai-je, est dû probablement à la négligence du conducteur. Juste à ce moment, une voiture arrivait à toute allure, en sens inverse, cherchant à dépasser un triporteur. Celui-ci ne lui livrant pas passage, le conducteur de cette voiture s'obstina à le dépasser en franchissant la ligne médiane.

Légèrement distrait, je m'en aperçus un peu trop tard.

Au moment critique où nous allions nous heurter, je braquai énergiquement et mon camion quitta la route pour foncer sur l'accotement.

Cet accident évité me fit comprendre "que les causes externes constituent la condition des changements, que les causes internes en sont la base, et que les causes externes opèrent par l'intermédiaire des causes internes".

Les conditions objectives que constituent l'état des routes et celui des véhicules revêtent une certaine importance dans la prévention des accidents, mais le facteur décisif, c'est l'homme.

Si un conducteur est déterminé à servir le peuple de tout cœur, qu'il garde toujours présent à l'esprit cet enseignement du président Mao: "Notre de-devoir, c'est d'être responsables envers le peuple.

Chacune de nos paroles, chacun de nos actes et chacune de nos mesures politiques doivent répondre aux intérêts du peuple", et qu'il manifeste un profond sens des responsabilités lorsqu'il appuie sur l'accélérateur, manœuvre le volant et freine, les facteurs défavorables que sont les mauvaises routes et les vieilles voitures peuvent, dans des conditions déterminées, se transformer en leurs contraires, et une conduite sûre des véhicules peut être assurée.

Si un conducteur n'a pas une telle attitude, ni les bonnes routes ni les véhicules neufs ne peuvent garantir qu'il ne causera pas d'accidents.

C'est pourquoi, en conduisant sur une large route où les piétons sont rares, j'ai toujours maintenu une grande vigilance et roulé à une vitesse raisonnable.

Parfois, j'avais à bord de mon camion des camarades qui aimaient rouler vite, mais je n'en gardais pas moins mon sang-froid et je manifestais un état d'esprit enthousiaste mais calme.

Je conduisais avec toute mon attention et selon une règle bien établie et je n'ai jamais accéléré pour le plaisir de faire de la vitesse.

Lorsque la route ou le temps était mauvais, je m'efforçais toujours de surmonter les obstacles pour faire de ma mission un succès, en agissant selon cet enseignement que le président Mao nous donne dans son article *Du Gouvernement de coalition*: "Cette armée va toujours de l'avant, intrépide et décidée à triompher de n'importe quel ennemi. Jamais elle ne se laissera soumettre."

Un jour, avec un camarade, je transportais du bois d'un district à une école du "7 Mai" située dans un autre district. Un vent violent soufflait et le chemin était cahoteux.

Il faisait si sombre que même à la lumière des phares, je ne pouvais voir clairement le chemin.

A la moindre négligence de ma part, mon camion risquait de finir dans le fossé. Nous nous arrêtions fréquemment, puis nous nous remettions en route.

Après avoir passé plusieurs virages dangereux et franchi plusieurs cours d'eau, nous arrivâmes au pied d'un grand barrage récemment construit.

Le chemin était raide et glissant, nous tentâmes vainement à deux reprises d'y faire grimper notre camion.

Le rayon des phares étant alors dirigé vers le ciel, nous ne voyions pas le chemin. Nous descendîmes alors du camion pour l'explorer.

Ce ne fut qu'après une lutte pénible que nous parvînmes à grimper la pente et arrivâmes victorieusement à destination. Une autre fois, par un temps neigeux, je me mis en route pour remplir une mission.

La route était étroite et glissante, et les piétons nombreux. Je conduisais mon camion avec difficulté.

Je traversais une rue quand je vis, à une vingtaine de mètres

devant moi, un ouvrier en bicyclette qui tâchait de laisser le passage à un autobus qui le suivait. Me doutant qu'il allait tomber, je concentrai toute mon attention et conduisis avec une extrême prudence.

Ainsi que je le prévoyais, il glissa et tomba au milieu de la chaussée, à quelque 6 mètres de mon camion. Du fait que j'avais prévu ce qui allait se passer et pris mes précautions, un grave accident avait été évité.

Le président Mao nous enseigne: "Un chef militaire ne peut s'attendre à remporter la victoire au-delà des limites imposées par les conditions matérielles, mais il peut et il doit lutter pour la victoire dans les limites mêmes de ces conditions.

La scène où se déroulent ses activités est bâtie sur les conditions matérielles objectives, mais il peut, sur cette scène, conduire des actions magnifiques, d'une grandeur épique."

Il en est de même dans la conduite automobile. Si nous donnons libre cours à l'initiative des conducteurs en faisant en sorte que la politique commande la technique, les conditions objectives même défavorables ne peuvent nous empêcher de rouler sans accident et d'accomplir victorieusement nos tâches.

Etre expérimenté et ne pas être expérimenté

Quand je commençai à conduire seul, j'étais loin d'être

audacieux car je pensais qu'étant donné ma courte formation, je manquais d'expérience pratique.

Que faire? Le président Mao nous enseigne: "Etudier dans les livres, c'est une façon d'apprendre; appliquer ce qu'on a appris, c'en est une autre, plus importante encore.

Notre méthode principale, c'est d'apprendre à faire la guerre en la faisant." Conformément à cet enseignement du président Mao, je pris l'initiative d'assumer les tâches de transport.

Dans l'accomplissement de ces tâches, je faisais constamment le bilan de l'expérience et me mettais modestement à l'école des autres camarades.

J'observais attentivement leurs gestes et réflexes pour les comparer avec les miens, afin d'acquérir de l'expérience.

Chaque fois que quelqu'un causait un accident, j'analysais consciencieusement le cas, en vue d'en découvrir la raison et de rechercher si j'avais commis aussi des imprudences susceptibles d'entraîner semblable accident.

Tout cela dans le but d'en tirer la leçon.

Sans prendre exemple sur l'expérience d'avant-garde d'autrui nous ne pouvons faire de progrès, car il faut toujours apprendre auprès des masses; et sans savoir tirer la leçon des accidents

causés par les autres, nous risquons d'occasionner des accidents semblables.

Ayant étudié la brillante doctrine philosophique du président Mao, j'ai profondément compris que l'habileté et l'inexpérience étaient relatives, et que dans des conditions déterminées, l'inexpérience pouvait se transformer en habileté.

L'essentiel est d'avoir un point de vue juste.

Quand je me mis à conduire seul, je manquais de hardiesse parce que je n'avais ni bonne technique ni expérience; de plus, je craignais de causer des accidents.

Je cherchai tout d'abord à me débarrasser de toute idée de "crainte" et à la remplacer par l'audace; ainsi libérai-je ma pensée et montrai-je de l'esprit d'initiative.

Un certain laps de temps s'étant écoulé sans que j'aie causé d'accident, un nouvel état d'esprit se fit jour en moi: orgueil et contentement de soi. Je pensais que la conduite d'un camion n'avait rien de spécial et je rêvais de conduire toujours plus vite pour montrer aux autres de quoi j'étais capable.

De telles idées erronées devaient être éliminées immédiatement, sinon elles allaient entraîner des accidents. Pour me débarrasser de ce complexe d'orgueil, je dévoilai à fond mes idées erronées et les critiquai, en insistant sur le

danger qu'elles impliquaient, et, avec l'aide de mes camarades, je pris des mesures concrètes pour les écarter.

Avec le temps, ma technique s'améliora et j'accumulai une riche expérience; j'étais capable d'affronter avec habileté maintes situations.

A ce stade, j'aurais pu être enclin à me contenter de cet état de choses, à ne plus désirer faire de progrès sur le plan idéologique, et à ne plus me perfectionner sur le plan technique.

J'étudiai alors cet enseignement du président Mao: "Beaucoup de choses peuvent devenir un fardeau, une charge, si nous nous y attachons aveuglément et inconsciemment."

Je m'efforçai d'acquérir un style de travail fait de modestie et de prudence, et guidai mon action avec l'idée de la révolution continue.

Je considérai la cabine comme une salle de classe pour étudier la pensée-maotsétoung, et je me livrai à cette étude partout où je conduisais, faisant du processus de la conduite un processus d'une étude consciencieuse de la pensée-maotsétoung, un processus de la transformation de ma conception du monde, et élevant ma conscience de la nécessité d'appliquer la ligne révolutionnaire du président Mao au cours de la lutte réelle.

Depuis plus d'un an, de par ma propre pratique et en m'inspirant de l'expérience d'autrui, je peux garder toujours à l'esprit ce qui suit: penser toujours aux enseignements de notre grand dirigeant, le président Mao, considérer l'accomplissement de ma tâche — bien conduire le camion — comme un témoignage de ma fidélité à la ligne révolutionnaire du président Mao, et comme une contribution à la révolution chinoise et à la révolution mondiale;

avoir toujours à l'esprit la lutte de classes et prendre le camion comme un instrument de la lutte de classes; conduire dans l'intérêt de la consolidation de la dictature du prolétariat, rehausser à tout moment la vigilance et ne laisser aux ennemis de classe aucune occasion de provoquer des troubles;

garder toujours à la mémoire la défense de la patrie pour que ma pensée, mon style de travail, mon travail et ma façon de vivre soient marqués par un esprit militant, afin de répondre aux besoins des préparatifs en prévision d'une guerre;

ne jamais oublier que notre devoir est d'être responsables envers le peuple et que chacune de nos paroles, chacun de nos actes doit répondre aux intérêts du peuple et que ma seule volonté est de défendre le peuple, de l'aimer et de le servir de tout cœur.

Si un accident inévitable se produit tandis que je conduis, je suis déterminé à sacrifier ma vie sans aucune hésitation pour

défendre les intérêts du peuple.

Le camion roule en ligne droite, toutefois la situation change constamment, et il y a une lutte continue entre les deux conceptions du monde quand on tient le volant.

Ce n'est qu'en étudiant consciencieusement la pensée-maotsétoung et en subordonnant la technique à la politique qu'il eist possible de progresser victorieusement, en toute circonstance, en suivant la ligne révolutionnaire du président Mao.