

Analyse de l'émission C dans l'air du 13 octobre 2015 “faux radars et vrais contrôles”

Claude Got le 6 mars 2016

Dans une société soucieuse du respect d'autrui, les connaissances transmises doivent exprimer avec précision et clarté les preuves utiles à la compréhension d'un problème qui concerne tous les citoyens. Quand la sincérité fait défaut, et que la manipulation des faits, ou leur expression sous une forme partielle et partiale, détruisent la qualité de la relation entre ceux qui parlent et ceux qui écoutent, la liberté d'information devient une farce.

C dans l'air est une émission de qualité. Ses meneurs de jeu sont expérimentés, calmes, et ils ont un bon réseau de correspondants, choisis en fonction des sujets traités et de leur compétence. Ils sont habituellement précis, sincères, laissant les intervenants s'exprimer, notamment quand des désaccords existent, ce qui est inévitable et utile à la compréhension de situations complexes.

L'émission du 13 octobre sur un sujet conflictuel depuis 2003, l'usage de radars automatiques pour contrôler la vitesse des véhicules, nous montre que la qualité d'une « bonne émission » peut s'abaisser à un niveau surprenant. Le sujet n'est pas neutre, il concerne des faits mettant en jeu des milliers de vies humaines. La dégradation de l'information dans ce domaine n'est pas acceptable, notamment quand elle est véhiculée par une chaîne publique. Face à la passivité des responsables de la sécurité routière et des organismes qui ont une fonction de contrôle sur le contenu des programmes, la seule ressource est de produire une analyse critique de ce type de dérive.

Plan de l'analyse

Introduction	page 2
Analyse des deux premières questions posées	page 3
Avertissement sur les limites d'une telle procédure d'analyse critique	page 9
Suite de l'analyse	page 10
Pourquoi attacher autant d'importance au respect des faits ?	page 47
Annexes	page 55.

Introduction

Les débats à C dans l'air sur les accidents de la circulation et leur prévention ont des caractéristiques particulières. Quand ils associent des intervenants compétents dans ce domaine à des adversaires d'un contrôle strict des vitesses de circulation, l'émission devient conflictuelle, sans accord possible entre les participants. Dans une autre configuration, le débat exclut les accidentologues et les associatifs militant pour la sécurité routière. Un flot de contrevérités pourra alors être déversé sans contradiction sur les téléspectateurs. Les journalistes de la presse spécialisée ont un lectorat passionné par les véhicules et ils tiennent les propos qui sont attendus et appréciés par les usagers qui partagent leurs idées. Les avocats qui vivent de la contestation des délits routiers, utilisent tous les arguments possibles pour réduire la gravité des fautes commises et dévaloriser le dispositif de contrôle et de sanction. Les conflits d'intérêts sont évidents dans ce contexte. La dérive est complète quand des « honnêtes hommes » qui n'ont pas une connaissance approfondie dans le domaine traité sont associés à des désinformateurs expérimentés. Ils contribuent à donner une impression de sérieux à un débat à sens unique. L'émission du 13 octobre 2015 appartenait à ce type de configuration.

L'accidentologie est une discipline de recherche qui a une particularité. Tout le monde à conduit ou est conduit, et de nombreux usagers ont des certitudes inébranlables sur les accidents, leurs causes et leur prévention. D'autres disciplines relevant de la santé publique sont confrontées à cette pratique extensive de la construction de références personnelles, de la fabulation et du déni. Réduire le tabagisme, l'alcoolisme, le surpoids, implique l'opposition au déni des connaissances acquises par les chercheurs du domaine. Les conséquences de l'absence de lutte contre les faussaires ne sont pas négligeables. Il est difficile de développer des politiques de prévention quand la réalité observée est contestée par des intervenants ayant accès aux médias, qui masquent leurs conflits d'intérêts et diffusent leur désinformation.

La dégradation de la situation est aggravée par la passivité des pouvoirs publics qui n'osent pas contrarier les médias et ne luttent pas sérieusement contre des désinformations indiscutables. L'asymétrie est alors évidente entre le poids dans l'opinion publique de groupes de pression très organisés, et la faiblesse d'une contestation qui n'ose pas s'attaquer directement et personnellement aux désinformateurs.

Réduire les nuisances graves produites par la désinformation dans le domaine de la sécurité sanitaire ne doit pas se fonder sur la censure, mais sur l'organisation de débats argumentés exploitant des méthodes proches du droit de réponse. Un groupe ou une personne, ayant une compétence dans le domaine concerné pourrait transmettre à un organisme tel que France Télévisions ou le CSA un commentaire critique des affirmations contestées. Rappelons la mission de France-télévisions : « *La télévision publique a la charge d'informer, d'éduquer et d'animer le débat démocratique, tant au niveau national que local et international. Elle propose à tous un large choix de programmes culturels de qualité* ». Cet organisme demanderait aux producteurs de ces affirmations une réponse argumentée. Il pourrait, s'il le juge utile, charger ensuite un groupe de travail de produire un avis sur le conflit qui lui a été soumis. Le résultat serait rendu public.

L'émission du 13 décembre a été présentée de la façon suivante :

Yves Calvi: C'est peu de dire que la voiture n'a pas bonne presse en ce moment, radars, vignette, vitesse ou pollution, le transport individuel fait de plus en plus figure de coupable dans nos sociétés riches et industrielles. La voiture reste pourtant un objet de rêve à l'échelle de la planète. En France, Manuel Valls vient lui d'annoncer un objectif « 2000 morts sur les 1es routes en 2020 dans notre pays » et 10 000 leurres seront eux notamment installés. Nous avons donc intitulé cette émission faux radars et vrais contrôles et voici les invités qui ont accepté de participer à ce C dans l'air en direct.

Elie Cohen est économiste directeur de recherche au CNRS votre dernier livre « Le décrochage industriel » est édité chez Fayard avec Pierre André Buigues.

Nicolas Le François est journaliste indépendant. Vous êtes un spécialiste de l'univers automobile et avez été chef de rubrique chez nos confrères de l'Auto-journal.

Stéphanie Fontaine est elle aussi journaliste indépendante. Vous êtes une spécialiste notamment du droit routier vous collaborez avec l'Express et le site Caradisiac.

Enfin, **Eric De Caumont** est avocat spécialisé dans le droit de l'automobile et des automobilistes. Vous êtes par ailleurs porte-parole je le rappelle de l'association de défense des citoyens automobilistes.

Exemple des procédés utilisés (j'utilise les deux premières questions posées par Yves Calvi) :

Yves Calvi : « 2000 morts en 2020, est-ce qu'on peut y croire Nicolas Le François ?

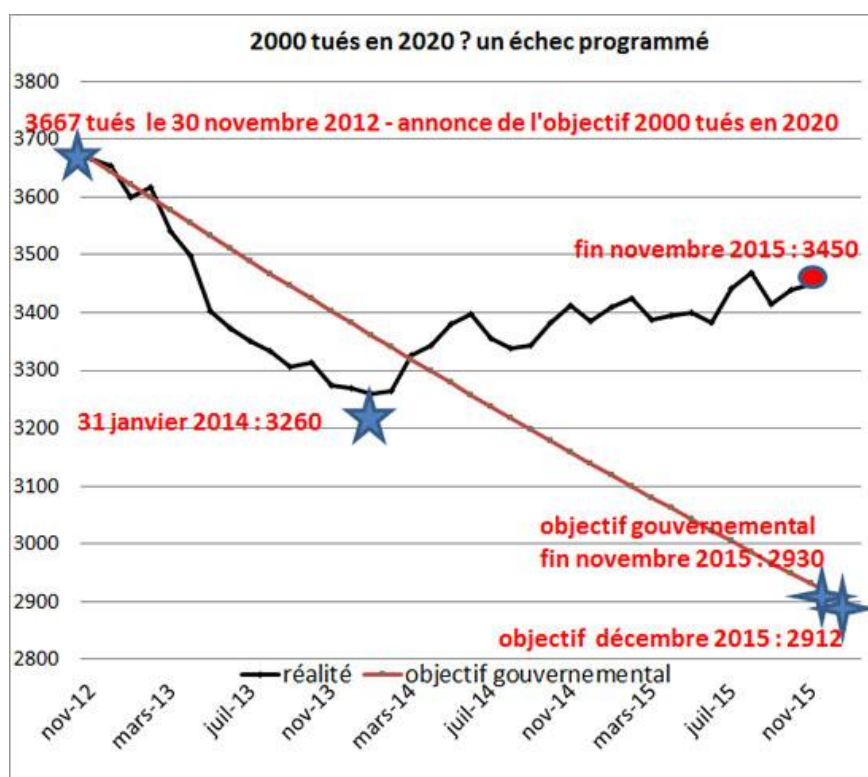
Nicolas Le François : Pas un instant. Pas un instant. Euh...C'est pas,c'est pas juste quelque chose qui tombe du ciel. Je me souviens avoir participé il y a de ça cinq ans maintenant à un sommet Européen euh...de tous...de tous les membres de la communauté Européenne, et on discutait de mortalité routière et déjà à l'époque il avait été dit qu'on arriverait jamais à atteindre cet objectif, que c'était...que c'était une espèce de ...de Graal ultime, mais à l'époque il avait été démontré par A plus B qu'on pouvait pas...qu'on pouvait pas y arriver...

Yves Calvi : Vous voulez dire que ça se démontre ? Il y a une équation qui permet de dire « on n'arrivera jamais à 2000 morts » ?

Nicolas Le François : On va se méfier des équations, parce que c'est la même que le gouvernement nous assène depuis plus d'une trentaine d'années en disant 5 km/h en plus c'est tant de morts en plus, alors que cette équation a été démontée par d'autres gens qui ont prouvé que ça n'avait aucune valeur et surtout aucun fondement. »

Commentaires : le mécanisme de la « démonstration » de Nicolas Le François est un modèle de désinformation « tous azimuts ».

- Elle commence par une affirmation exploitée abusivement comme une preuve, alors qu'elle est imprécise et ne répond pas à la question posée. L'objectif de réduction de l'accidentalité qui aurait été reconnu (par qui ?) comme inaccessible il y a cinq ans concernait, d'après ses dires, l'Europe et non la France. L'engagement de Valls sur l'objectif 2000 tués en 2020 a été pris en novembre 2012 et concernait notre pays.
- Au cours de la période de trois ans qui s'est écoulée entre la fixation de l'objectif par Valls et l'émission du 13 octobre 2015, deux périodes bien distinctes ont été observées. D'abord une réduction régulière de la mortalité qui s'est poursuivie jusqu'en janvier 2014 (3260 tués en valeur glissante sur les 12 derniers mois à cette date), puis une inversion de la tendance et un accroissement de la mortalité aboutissant à 3450 tués au moment de l'émission (graphique ci-dessous). Si la tendance observée entre novembre 2012 et janvier 2014 s'était poursuivie, l'objectif gouvernemental pouvait être atteint. Les résultats étaient même meilleurs que ceux qui étaient suffisants pour abaisser à 2000 la mortalité en 2020.
- Considérer cet objectif comme inaccessible est une affirmation contredite par les faits. Pourquoi la France serait-elle incapable d'abaisser son accidentalité dans cinq ans au niveau déjà atteint par la Grande Bretagne ou la Suède de moins de 30 tués par million d'habitants et par an ? Plusieurs autres pays européens atteindront également ce niveau de risque faible à cette date s'ils maintiennent leur décroissance au niveau actuel. L'argument d'un taux plancher au-dessous duquel on ne saurait descendre est une affirmation fausse utilisée par les adversaires d'une politique efficace d'abaissement de la mortalité sur les routes. Le terme de Graal est utilisé sciemment pour associer la notion d'espoir inaccessible à un objectif déjà atteint par d'autres pays.



- Avec la phrase « mais à l'époque il avait été démontré par A plus B qu'on pouvait pas y arriver » Nicolas Le François s'engage dans une impasse. Yves Calvi reprend immédiatement cette affirmation de nature mathématique et logique par son « Vous voulez dire que ça se démontre ? Il y a une équation qui permet de dire « on n'arrivera jamais à 2000 morts » ? La réponse de Nicolas Le François est un enchevêtrement de contradictions. Mis au pied du mur par cette demande de méthode de calcul de l'impossibilité d'atteindre l'objectif, il commence par affirmer « on va se méfier des équations » alors qu'il vient de dire que c'est une démonstration par A plus B qui permettait d'affirmer que l'objectif ne serait pas atteint !
- La suite est un tour de passe-passe ahurissant qui va lui permettre de ne pas répondre à la question d'Yves Calvi et d'exprimer une désinformation majeure concernant la relation entre la vitesse de circulation et l'accidentalité. Les éléments à prendre en compte sont les suivants :

- Le « on va se méfier des équations » est suivi d'un « parce que c'est la même que le gouvernement nous assène depuis plus d'une trentaine d'années en disant 5 km/h en plus c'est tant de morts en plus, alors que cette équation a été démontée par d'autres gens qui ont prouvé que ça n'avait aucune valeur et surtout aucun fondement. ». La seule formulation d'un nombre de kilomètres en plus qui déterminerait un nombre de morts en plus exprime la confusion entre une valeur absolue et une proportion. Une variation de 5 km/h sur autoroute ou sur une voie secondaire ne provoque pas le même nombre de tués en plus ou en moins. C'est la réduction en proportion qui doit être prise en compte, nous y reviendrons.
- Autrement dit la démonstration que lui demandait Yves Calvi, concernant l'aptitude de la France à atteindre l'objectif de 2000 tués en 2020, n'est pas produite par Nicolas Le François qui tente de s'en tirer en faisant dévier le débat vers un sujet différent : les modèles mathématiques reliant les vitesses de circulation à l'accidentalité. Il donne une définition imprécise et mensongère de cette réduction alors qu'il concerne un problème majeur pour la sécurité routière :
 - Ce n'est pas le gouvernement qui invente des modèles mathématiques, ce sont de multiples chercheurs de différents pays qui ont travaillé sur la relation entre la vitesse et le risque. Deux formes différentes d'études ont été produites. Les unes ont défini des relations entre le risque de subir des blessures d'un niveau de gravité donné, en fonction des variations de vitesse subies pendant la phase de déformation du ou des véhicules impliqués. D'autres études ont établi des modèles exprimant le risque d'être blessé ou tué en fonction de la vitesse de circulation avant l'accident. Les méthodes sont différentes, un ralentissement (freinage, ripage...) intervenant entre le moment où le ou les usagers perçoivent et réagissent au danger perçu et le moment où les forces qui produisent les

blesures sont mises en œuvre. Les deux termes précis utilisés par les accidentologues pour caractériser ces deux situations sont ceux de variation de vitesse (vitesse de collision diminuée de la vitesse résiduelle) et de vitesse de circulation.

- En utilisant ces deux grandes options méthodologiques, les chercheurs ont analysé de multiples séries d'accidents, sur des infrastructures différentes, pour établir la relation observée entre la vitesse et les différentes formes d'accidentalité (accidents matériels, corporels avec survie ou mortels). Ce premier ensemble de travaux s'est développé pendant la période 1960/1980, à la suite des publications de Solomon aux USA (1964) et de Bohlin en Suède,
- C'est en 1982 qu'un chercheur suédois, Nilsson, a exploité les variations d'accidentalité en fonction de l'évolution des vitesses moyennes avant et après des modifications de la réglementation sur les vitesses maximales autorisées. L'objectif était d'établir la meilleure relation quantifiée possible entre ces deux valeurs. Il a présenté trois équations utilisant des fonctions de puissance, pour modéliser les dommages (accidents matériels, corporels sans décès et avec décès) en fonction des vitesses moyennes mesurées.
- Tous les chercheurs anglo-saxons qui ont vérifié et commenté les résultats de Nilsson depuis 1982 utilisent le terme de « power model » pour désigner ces équations. La notion de « puissance » signifie qu'une valeur est calculée avec un exposant. Pour les accidents mortels, le rapport entre la vitesse après et la vitesse avant la mesure visant à réduire la vitesse de circulation est élevé à la puissance 4. Si une vitesse moyenne de 90 km/h est réduite de 5 km/h, le rapport est $85/90 = 0,944$ soit une réduction de 5,55%. Elevé à la puissance 4 le résultat est $(85/90)^4 = 0,796$. L'équation de Nilsson indique une réduction de la mortalité accidentelle d'environ 20% (0,204 est la différence entre 1 et 0,796) pour une réduction de la vitesse d'environ 5,5%.
- Pour simplifier la compréhension de cette relation, l'expression 1% de réduction de la vitesse réduit de 4% la mortalité est souvent utilisée. Si la vitesse moyenne passe de 90 à 89 km/h le rapport est de 0,988 soit 1,12% de réduction. $0,988^4$ est égal à 0,956 soit 4,44% de réduction. Cette approximation, commode est valable pour de faibles réductions de la vitesse moyenne. Elle a été utilisée par les désinformateurs pour ridiculiser l'équation de Nilsson. Il est évident que si elle est appliquée à une réduction de 30% de la vitesse moyenne, le résultat $30 \times 4 = 120$ indiquerait une disparition complète de la mortalité sur les routes. L'équation de Nilsson produirait un

résultat différent : $60/90 = 0,666$ soit 0,197 en élevant cette valeur à la puissance 4. La mortalité aurait été divisée par 5.

- Quand Nicolas Le François affirme « que cette équation a été démontée par d'autres gens qui ont prouvé que ça n'avait aucune valeur et surtout aucun fondement », Il doit donner ses références. De nombreuses études réalisées au cours des 30 dernières années ont conforté la pertinence du « power model ». Quand une institution telle que le TOI norvégien (Institute of Transport Economics) produit en 2004 une analyse du power model signée par Rune Elvik, Peter Christensen et Astrid Amundsen, ces chercheurs et leur institution s'engagent et un comité de lecture a validé la qualité de leur travail. L'analyse a retenu 98 publications, toutes référencées et la conclusion des auteurs est que : « plusieurs autres fonctions mathématiques peuvent décrire la relation entre la vitesse et la sécurité routière, mais le caractère général et la simplicité du modèle de puissance le rend supérieur aux autres modèles ». Dans tous les domaines de la recherche scientifique il est possible de trouver des affirmations qui vont à l'encontre des données les plus solidement établies. Elles sont habituellement produites par des auteurs incompetents dans le domaine où ils s'aventurent, qui savent que leurs affirmations sans preuves seront reprises par ceux qui refusent d'accepter l'état des connaissances. Le besoin de se distinguer associé à l'incompétence a toujours existé dans le milieu scientifique.

La conclusion est simple, les propos de Nicolas Le François sur le modèle de Nilsson et les travaux qui le valident, notamment ceux d'Elvik sont sans fondement. Ils expriment une ignorance totale du problème et rendent cet intervenant ridicule. Dans un très bon C dans l'air du 5 janvier 2016 sur le problème des armes aux USA, Yves Calvi a indiqué que « quand on ne sait pas, il faut le dire ». L'analyse des phrases de la première intervention de Nicolas Le François permet d'affirmer qu'il ne connaît pas les sujets dont il parle. Avoir des connaissances dans le domaine des véhicules, ne lui donne pas une compétence dans celui de la modélisation du risque en fonction de la vitesse. Le mathématicien philosophe Wittgenstein avait déjà écrit une très belle phrase à ce sujet : « que celui qui n'a rien à dire, qu'il se taise ». Yves Calvi exprimait la même recommandation.

Je continue avec la fin de l'intervention de Nicolas Le François :

Mais effectivement deux morts en 2020... (il devait vouloir dire 2000 morts) On pourra en reparler (Warf !) le cas échéant à ce moment-là, moi j'y crois pas un instant parce que euh...on a des gouvernements successifs qui nous disent que la sécurité routière est une priorité nationale. Hein ? On n'a pas arrêté de nous le seriner.

D'un autre côté, ça fait quinze ans que les tués sur la route du fait de conducteurs alcoolisés, la statistique n'a pas bougé, c'est un tiers des morts. Donc, quand on a une priorité nationale, qu'on a pardonnez-moi l'expression elle n'est pas très belle, mais c'est la réalité, un gisement de 1200 morts là à portée de main, on fait quelque chose !

Hors la seule réaction notable, ces derniers temps, c'est effectivement l'alcoolémie des jeunes, qui sont effectivement les plus touchés, les 19/25 ans avec la mortalité routière où là, on a décrété qu'il serait à zéro vingt...ils seraient soumis à zéro vingt pendant les trois premières années de leur permis. Sans quoi ils perdaient 6 points c'est-à-dire qu'ils n'avaient plus de permis.

Yves Calvi : Oui...D'emblée, vous mettez la question de l'alcool par rapport à la question des radars et de la vitesse, on va bien entendu y revenir, j'avais envie de vous dire,...c'est pas une provocation, c'est : il faudra donc attendre la généralisation de ces voitures sans chauffeur et automatisées pour qu'on arrive à moins de 2000 morts sur la route ? Remarques on dormira du coup...

Nicolas Le François : Dès..dès Remarquez tout le monde dormira du coup ! Dès...que tout le monde prendra l'équivalent du train effectivement tout va se régler comme par miracle.

J'ai fait un commentaire long sur les premières phrases de l'émission. J'ai ajouté dans des annexes des arguments qui complètent ceux développés ci-dessus. Je vais être plus bref pour relever les propos erronés ou manipulateurs exprimés dans la suite de cette émission. Je renverrai éventuellement à des références facilement accessibles.

Faire dévier le débat sur l'alcool alors qu'il devait être consacré à la vitesse est une méthode déjà utilisée par Nicolas Le François. Yves Calvi lui fait remarquer que ce n'est pas le sujet. Il est cependant utile de signaler que les propos tenus sur l'alcool (un grand classique pour ceux qui ne veulent pas que l'on réduise les vitesses de circulation) prouvent une fois encore l'ignorance de Nicolas Le François dans le domaine abordé. Le caractère stationnaire en proportion de la mortalité sur les routes liée à l'alcool ne date pas de 15 ans. Le taux d'environ un tiers des accidents mortels a été établi dans une étude portant sur tous les accidents mortels observés en France lors du premier semestre 1977 (Le Monde 14 décembre 1977), puis sur l'ensemble de l'année. Le fait intéressant est que la proportion est demeurée stable alors que la réduction du nombre de tués a été très importante depuis les années 70. L'interprétation de cette évolution est simple. La conduite sous l'influence de l'alcool ne s'est pas réduite (ce qui explique la stabilité en pourcentage), mais un ensemble d'autres facteurs a réduit la mortalité (réduction des vitesses de circulation, amélioration de la sécurité primaire et secondaire des véhicules, amélioration des infrastructures). Autrement dit les moyens qui ont été efficaces pour réduire le nombre de tués sous l'influence de l'alcool sont ceux qui ont agi sur l'ensemble des autres facteurs d'accidentalité et de protection en cas d'accident et non sur la conduite sous l'influence de l'alcool.

J'ai calculé un jour le rapport entre le nombre de contrôles d'alcoolémies aléatoires auxquels j'avais été soumis depuis la loi de 1978 (je faisais partie de ceux qui l'avaient proposée et soutenue). Deux contrôles d'alcoolémie en près de 40 ans et environ 800 passages par an devant un radar automatique depuis leur création (je parcours environ 20 000 km par an). La crédibilité du contrôle des vitesses est assurée par la fréquence très élevée des contrôles. Elle est cependant réduite par la proportion croissante d'automobilistes

équipés d'avertisseurs de radars. Le contrôle de l'alcoolémie est coûteux et difficile, donc rare. Il est fait par des gendarmes et des policiers et il impose l'arrêt du véhicule. Quand on parle de la prévention des accidents, il ne suffit pas de faire référence à un facteur de risque, il faut tenir compte de l'influence sur le terrain des moyens que l'on peut mettre en œuvre pour le réduire. Nous n'avons pas su ou pu être efficace sur la conduite sous l'influence de l'alcool, nous avons été capables d'agir sur la vitesse.

La conclusion d'Yves Calvi sur la nécessité d'attendre les voitures automatiques pour réduire la mortalité à 2000 tués (30 par million d'habitants) a déjà été l'objet d'un commentaire. Il y a des pays qui ont atteint ce taux de mortalité avec les véhicules actuels. Pour raisonner sur l'accidentalité il faut connaître non seulement le bilan français, mais également celui des autres pays.

Avertissement sur les limites d'une telle procédure d'analyse critique

Avant de poursuivre mon analyse du C dans l'air du 13 octobre 2015, je veux préciser un point important. Dans ce genre d'exercice mettant en cause des personnes nommément désignées, le choix des mots est difficile, potentiellement dangereux. Dans un livre publié dans la collection Sciences du risque et du danger (La violence routière – Des mensonges qui tuent – aux éditions Lavoisier), j'ai écrit à propos d'un journaliste, Airy Routier, qui avait publié « La France sans permis » les phrases suivantes : *« l'auteur sait exploiter avec un professionnalisme évident toutes les méthodes connues de manipulation des faits, des concepts et des raisonnements. Elles vont du mensonge simple aux différentes formes de destruction de la logique formelle, de l'épidémiologie et de la méthode scientifique. A cette panoplie du manipulateur, il ajoute l'abandon du respect de l'autre et des références qui fondent la vie en société »*. J'avais souvent dénoncé dans le passé ce type de comportement, sans jamais être poursuivi pour diffamation. Airy Routier n'a pas apprécié mes propos (il est susceptible et n'avait pas supporté de se retrouver en garde à vue pour avoir conduit après la perte de tous ses points de permis) et je me suis retrouvé devant la 17^{ème} chambre correctionnelle à la suite de sa plainte.

Mon avocat, m'a expliqué que j'avais pris des risques en utilisant les mots de manipulateur et d'exploitant du mensonge qui impliquaient sans ambiguïté la volonté de tromper. Il est possible de tenir des propos liés à l'incompétence et de mentir sans le savoir, l'ensemble ne relevant pas de l'intention de tromper et de manipuler. Cette aventure judiciaire était pour moi une première et elle a été pleine d'enseignements. J'ai dû retravailler mes textes et développer avec mon avocat un ensemble d'arguments destinés à prouver la volonté de manipuler d'Airy Routier, en utilisant les méthodes que j'indiquais. Ce travail m'a demandé plusieurs mois et le volume des preuves apportées était tel que j'ai gravé un CD-ROM pour les regrouper et faciliter le travail des juges. L'audience devant le tribunal correctionnel a été longue, 4h30, et le jugement rendu le 19 juin 2009 a conclu à ma relaxe. Il contenait cette phrase précise et écrite dans un français parfait : *« le prévenu pouvait affirmer comme il l'a fait que les erreurs factuelles et de raisonnement qu'il*

dénonçait relevait d'une volonté délibérée de l'auteur de travestir la vérité et de tromper le lecteur ».

Je n'ai pas l'intention de répéter ce type d'expérience et je vais donc tenter d'éviter au maximum de caractériser comme une volonté de manipuler les faits et de tromper, les « erreurs » et les défauts logiques ou de connaissances exprimées par les participants à ce C dans l'air. Le lecteur, comme on dit dans une telle situation, devra porter lui-même un jugement sur les formes de malversations ou de malfaçons exprimées lors de cette émission.

Mon analyse exploite des arguments acceptés par les accidentologues. Dans le domaine de la connaissance scientifique, la reconnaissance par les pairs est le meilleur critère pour apprécier la validité des notions analysées dans un débat. Les garanties de valeur sont celles des productions scientifiques en général.

Les conflits sont fréquents dans la démarche scientifique, mais les faits et les méthodes sont nécessairement décrits avec sincérité, le contrôle des pairs aboutissant toujours à corriger les erreurs, voire à disqualifier les faussaires, qui existent dans le milieu scientifique, comme dans le journalisme.

Suite de l'analyse

Yves Calvi : Stéphanie Fontaine, cet objectif affiché par le premier ministre, vous y croyez ? Ça vous paraît possible ou pas ?

Stéphanie Fontaine: C'est vrai que ça paraît compliqué, en tout cas pour les deux dernières années ça paraît d'autant plus compliqué que finalement le nombre de morts sur les routes euh est de nouveau en hausse, donc c'est vrai, bon voilà...Je pense que quand même quand ils l'ont annoncé, moi je pense que c'était...ils pensaient que c'était relativement réalisable.

Euh bon il se trouve qu'en fait je pense que ça là on est arrivé à un...à un plancher quelque part donc ça va être encore plus difficile...de plus en plus difficile à descendre sous ce plancher.

Mais bon...j'ai envie de dire que par rapport à la modernisation des véhicules la sécurité passive éventuellement ce que vous avez dit aussi sur le véhicule autonome pourquoi pas. Enfin là c'est un peu de la science fiction pour nous aujourd'hui.

Le propos de Stéphanie Fontaine est un peu plus nuancé que celui de Nicolas Le François, mais l'évocation d'un plancher sous lequel il serait difficile de descendre est en contradiction avec la réalité des faits. J'ai déjà indiqué que l'objectif que s'est fixé le gouvernement a été atteint par la Suède et la Grande Bretagne, plusieurs pays atteindront ce niveau de sécurité au cours des prochaines années. Les défenseurs de cette notion de limite

inférieure au-dessous de laquelle la France serait incapable de descendre tentent de la justifier par le risque élevé produit par la densité relativement faible de la population (117 h/km²), associée à une longueur très importante du réseau routier (près d'un million de kilomètres). L'argument est partiellement vrai. Il est exact que la Grande Bretagne est favorisée par une densité de population élevée (261 h/km²), la Suisse également, mais dans une proportion plus faible (196 h/km²). La Suède est le contre-exemple, avec une densité de population très faible (21 habitants au km²) et un très long réseau routier par rapport à sa population (400 000 km), alors que ses résultats sont parmi les meilleurs d'Europe. Il faut donc accepter ces facteurs bien identifiés, mais en tenant compte du fait qu'ils ne sont pas seuls en cause. L'Allemagne est un bon exemple d'association de facteurs de risque que les gestionnaires ne veulent pas corriger et de facteurs de sécurité. Il est donc utile d'analyser dans le détail cette situation, car elle est souvent utilisée par les adversaires des limitations de vitesse pour illustrer leur vision imaginaire d'un pays qui ne limite pas la vitesse sur ses autoroutes, sans conséquence sur la mortalité. Cette analyse est présentée dans l'annexe 1.

Yves Calvi : On a des voitures ...c'est amusant parce que on aborde très rarement maintenant la question de la sécurité routière sous cet angle...On a des voitures de plus en plus fiables, qui tombent de moins en moins en panne, alors je sais qu'au moment où je dis ça il y en a quantité de téléspectateurs qui disent « a ben non , moi ma dernière... » mais bon bref. Globalement quand même ça c'est incroyablement amélioré en une trentaine d'années, le confort, la sécurité.

Est-ce que vous pensez que ça joue un rôle aussi...je dirai la qualité du véhicule qui nous est produit aujourd'hui par nos différents...même si on a des tas de scandales, des choses qui vous énervent, on va parler de Volkswagen dans quelques instants, enfin bon voilà...Est-ce que vous pensez que ça joue un rôle dans la diminution du nombre de morts et dans la sécurité routière au sens large du terme.

Eric De Caumont: C'est évident puisque à la limite je (Warf !) vais vous donner un exemple. Est-ce que vous préférez, puisque la vitesse n'a pas changé depuis quarante ans, avoir un accident à 130 ou à 90 km/h peu importe, avec, on va prendre un exemple chez un constructeur, on pourrait prendre le même chez un autre constructeur, avec une Renault 16 ou avec une Laguna ? Vous vous sentez plus en sécurité

Yves Calvi : Moi j'aimais bien la Renault 16, faut pas me dire ça !...

Eric De Caumont: Moi aussi j'aime bien ! Qui aime bien châtie bien , mais objectivement Est-ce que ça tenait mieux la route ?...Est-ce que ça tenait mieux la route ? Est-ce que ça freinait mieux est ce que c'était plus sécurisant en terme de

Yves Calvi : C'est incomparable ! On ne s'en souvient pas...

Eric De Caumont: Bien entendu, c'est incomparable..

Yves Calvi : On est tous amoureux de la DS et de la 2CV.

Eric De Caumont: Mais la...la...la...comment je vais dire, la Renault 16, ça mettait 10, 15, 20 mètres de plus pour s'arrêter, elle tenait beaucoup moins bien la route, et en cas de choc, en cas d'accident, elle était beaucoup plus dangereuse pour ses occupants, je ne parle même pas des piétons des autres usagers que ne peut l'être une voiture moderne donc.

A l'évidence, il y a là une amélioration et ce qui explique en grande partie l'amélioration de la sécurité routière qu'on ne met que sur le compte de ce qui arrange les gouvernements successifs c'est-à-dire les radars, la répression ...

Yves Calvi : Et accessoirement la ceinture de sécurité quand même parce que c'est un bouleversement dans la vie de l'automobiliste non

Eric De Caumont: Là aussi, les ceintures de sécurité de 2015 ne sont pas les mêmes que celles de 1975.

Yves Calvi : On peut dire la ceinture, c'est la voiture aussi remarquez...

Eric De Caumont: Oui il y a des prétensionneurs, il y a des tas de choses qui se sont améliorées.

Cette partie de l'émission permet à Eric de Caumont de faire une première remarque sur l'amélioration de la sécurité routière « qu'on ne met que sur le compte de ce qui arrange les gouvernements successifs c'est-à-dire les radars, la répression ... ». Il n'a pas manqué de dire que les vitesses maximales autorisées n'ont pas changé depuis quarante ans, mais il ne dit pas que les vitesses maximales que les véhicules peuvent atteindre ont hélas été accrues. Cette contradiction entre l'exigence de respect des règles pour assurer la sécurité et la dérive des vitesses maximales possibles est une évidence dénoncée depuis des décennies. Les chercheurs de Renault ont produit un graphique (annexe 3) qui met en évidence l'importance de cette évolution allant à l'encontre de la sécurité routière. 10% seulement des véhicules pouvaient dépasser 150 km/h en 1967, 50% en 1980 et 98% en 2000. Autrement dit les constructeurs produisent de la sécurité avec des véhicules équipés de ceintures, de sacs gonflables avec une structure plus protectrice, de l'autre ils la réduisent en produisant des véhicules inutilement rapides, avec des gains en rendement des moteurs neutralisés par un accroissement du poids et de la puissance. Le scandale qui émerge depuis les fraudes de Volkswagen sur le respect des normes de pollution fait partie d'un ensemble de manipulations des normes, établies avec l'accord (je serai tenté de dire la complicité) de l'Union Européenne, qui a défini des conditions de mesure de la pollution qui n'ont rien à voir avec la réalité des faits. Pour ne pas contrarier des groupes de pression puissants (les amateurs de vitesse et les industriels qui répondent à leur demande), la contradiction entre sécurité et vitesse élevée, comme entre réduction de la pollution et puissance élevée est développée au lieu d'être réduite. Les Etats sont dans l'incapacité de lutter contre cette dérive, les caractéristiques des véhicules étant définies par des directives qui s'imposent à tous les constructeurs et à tous les gouvernements de l'UE.

Les commentaires concernant la R16 et la 2 CV sont particulièrement intéressants. La 2CV avait une faible consommation, une faible vitesse maximale et les assureurs la classaient dans le groupe 2 correspondant au plus faible coût de la prime d'assurance. Le risque relatif en 1971 pour

les dommages corporels produits était 17 fois plus faible que celui du groupe 12 et plus. Le gain en sécurité primaire, faible vitesse maximale, bonne tenue de route et bon freinage était beaucoup plus important que la perte en sécurité secondaire liée à la faible résistance de sa structure. La R16 était un très bon véhicule de l'époque, notamment pour sa tenue de route et son freinage. L'affirmation d'Eric de Caumont « la Renault 16, ça mettait 10, 15, 20 mètres de plus pour s'arrêter, elle tenait beaucoup moins bien la route » est surprenante. Qu'il nous cite une publication faisant état de telles mesures comparatives de la distance d'arrêt d'une R16 et d'une Laguna. Les revues automobiles produisaient de telles études dans le passé, il est facile de trouver une R16 en bon état et de faire la comparaison. Le groupe de recherche des constructeurs avait étudié l'accidentalité comparée des R16 et des R16 TS. Ces deux modèles ne différaient que par la puissance du moteur et donc leurs vitesses maximales. L'accidentalité était beaucoup plus élevée pour la R16 TS. Ce résultat est difficile à analyser, nous nous posions avec Claude Tarrière la question suivante : est-ce que les acheteurs de R16 TS achètent cette voiture pour aller plus vite, ou est-ce qu'ils vont plus vite parce que leur véhicule le permet ? Les deux facteurs doivent jouer un rôle, mais nous étions incapables de les dissocier. Sur le freinage, il faut se souvenir que l'effet sur la sécurité des antiblocages de roues a été décevant, les usagers n'étaient pas formés à l'usage de ses avantages (ils n'étaient d'ailleurs pas formés à l'ensemble des techniques de freinage). Le développement récent des aides au freinage d'urgence a été beaucoup plus efficace. Quant à la tenue de route des voitures actuelles, c'est principalement le développement récent des corrections automatiques de trajectoires qui a été un progrès dont l'efficacité est prouvée.

A nouveau, le débat d'Yves Calvi avec Eric de Caumont est une caricature de la réalité. Yves Calvi tente de le placer sur la sécurité secondaire et Eric de Caumont le tire vers la sécurité primaire en occultant complètement la dérive des vitesses maximales possibles au cours des cinquante dernières années.

Il est indiscutable que les progrès en sécurité des véhicules ont été très importants et réguliers pendant les soixante dernières années. J'ai participé à cette réduction pendant toute ma vie de chercheur. La réduction des risques produite par la combinaison des trois facteurs intervenant dans les accidents (comportement des usagers, véhicules et infrastructure) est multiplicative. Cela signifie que la réduction par un facteur 17 de la mortalité au milliard de kilomètres parcourus depuis le début des années soixante peut se décomposer en retenant trois valeurs identiques égales à 2,57 puisque $2,57 \times 2,57 \times 2,57 = 16,97$. Nous sommes incapables de prouver la validité de cette partition très œcuménique, elle est simplement plausible. Il faudrait disposer d'un ensemble de données précises et suivies sur les facteurs de risque et de protection. Nous ne possédons pas ces données et les trois séries complètes ne peuvent être reconstituées. Il faudrait notamment un observatoire des vitesses de circulation pour les cinquante dernières années (les responsables de la sécurité routière ne sont même pas capables de maintenir dans un état de qualité suffisant l'observatoire actuel, en distinguant les distributions des vitesses sur les différents réseaux !).

Des évaluations de la sécurité attribuable à l'un des facteurs pendant une durée limitée et pour une partie de sa contribution ont été produites, mais il est toujours difficile de prétendre qu'elles sont évaluées « toutes choses égales par ailleurs ». La division par deux de la mortalité entre 2002 et 2010 s'est faite dans une période où le kilométrage parcouru s'est faiblement accru. Une étude précise de la fraction de réduction de la mortalité et des blessures graves pendant la

décennie 2000/2010 attribuable aux progrès techniques sur les véhicules a été réalisée par Yves Page et récompensée par la AAAM pour sa qualité. Elle a été évaluée à 11% (11% de la réduction pour l'ensemble des usages, 16% pour les occupants des voitures). Pendant cette période, c'est la réduction des vitesses de circulation produite par l'accroissement du nombre et de la crédibilité des contrôles qui est intervenue majoritairement pour abaisser l'accidentalité mortelle.

Le meilleur indicateur global de l'évolution de la sécurité routière pendant la période 1997/2002 et 2002/2007 est la variation de la mortalité au milliard de kilomètres parcourus. De 1997 à 2002 cet indicateur s'est abaissé de 17,37 à 14 tués soit une réduction de 19,4% en cinq années alors que de 2002 à 2007 l'abaissement de 14 à 8,23 représente une réduction de 41,2 % sur une durée équivalente de 5 ans. Cette différence du simple au double ne peut avoir été produite par des progrès sur l'infrastructure et la sécurité des véhicules, car ces derniers sont réguliers sur le long terme, mais ils ne peuvent pas varier dans de telles proportions sur une durée aussi courte. A l'inverse, les progrès provoqués par la modification des règles, ou de leur application, peut faire varier très rapidement la mortalité au milliard de kilomètres parcourus. Les périodes d'inertie politique s'opposent de façon évidente aux périodes d'activisme. Le bilan de 2015 avec un accroissement de 2,4% de la mortalité, alors que la croissance de la consommation de carburants routiers a été de 0,9%, a provoqué une seconde année de dégradation de la mortalité en fonction du service rendu (le kilométrage effectué par les usagers). Nous n'avons pas connu une telle situation depuis que des statistiques crédibles sur le risque en fonction du kilométrage ont été produites (1960).

Là encore le débat d'Yves Calvi avec Eric de Caumont est une caricature de la réalité. Yves Calvi tente de le placer sur la sécurité secondaire et Eric de Caumont le tire vers la sécurité primaire en occultant complètement la dérive des vitesses maximales possibles pendant les cinquante dernières années.

Yves Calvi: Elie Cohen, qu'est-ce que vous pensez ?...

Elie Cohen: Oui je crois que c'est très important moi, qu'on se fixe des objectifs ambitieux de réduction du nombre de morts sur la route. Pour plusieurs raisons. La première, c'est que ça contraint à l'action. C'est-à-dire face à cet objectif de réduction du nombre de morts sur la route, vous êtes obligés de mettre en place un programme. Et la deuxième, la deuxième...

Yves Calvi: Est ce que ça ne contraint pas d'abord à la parlotte...

Elie Cohen: Non, non ! Attendez... Vous parlez et après il faut que vous fassiez quelque chose. Et puis surtout, si on constate au bout de un an deux ans que vous ne tenez pas vos objectifs vous êtes obligé de vous justifier, petit un, et petit deux, de mettre en place de nouvelles mesures. Donc il y a une espèce de discipline vertueuse dans l'annonce d'objectifs importants.

Je vais vous donner juste un autre exemple (Allez-y) C'est le domaine des énergies renouvelables. Lorsqu'on a fixé l'objectif vingt, vingt, vingt, avec vingt pour cent

d'énergie renouvelable, les gens qui connaissaient la question disaient « c'est inatteignable », « C'est pas réaliste », « on n'arrivera pas à avoir vingt pour cent d'énergie fournie par les éoliennes et les panneaux solaires ». Je faisais partie de ceux qui disaient...

Yves Calvi: Je crois que je vous avoir entendu le dire...

Elie Cohen: Voilà ! Exactement ! Et puis le fait que le gouvernement l'ait annoncé, il a quand même été obligé de mettre en place des mesures d'incitation à la construction d'éoliennes et de panneaux solaires. Et puis comme il ne tenait pas l'objectif, il a été obligé de renforcer les mesures. Et là, pas plus tard qu'hier ou avant-hier, on s'est dit, on est vraiment loin de l'objectif, donc il va falloir vraiment qu'on mette le paquet. Donc qui me dit...

Yves Calvi: Ca a marché avec les éoliennes, ça peut marcher avec....

Elie Cohen: Exactement. Eh oui, quand vous vous créez des contraintes volontaires, et que vous avez le tribunal de l'opinion, et que vous êtes obligé de rendre compte, et que vous êtes soumis au jugement permanent, vous êtes obligé d'améliorer en permanence. Ce qu'il faut faire...

Stéphanie Fontaine: Enfin ici, ils ne se justifient jamais, sur le fait qu'ils n'atteignent jamais leurs objectifs. Là pour le coup, (la presse le fait à leur place) oui mais en l'occurrence sur la...je pense que sur la sécurité routière en l'occurrence quand ça a été annoncé...ça a commencé en fait la priorité nationale avec Jacques Chirac en 2002.

Et en fait, ça a très bien fonctionné parce finalement que ça faisait déjà depuis les années soixante dix qu'on baissait, que la mortalité routière baissait. Donc quelque part euh...l'objectif n'était pas si ambitieux que ça. Et euh c'est pas comme monsieur Hollande qui nous dit qu'il va réduire par exemple la courbe du chômage et qu'il n'y arrive pas (warf !) ; A l'époque la sécurité routière on était à peu près sûr qu'on allait y arriver. Et je pense que finalement, ils sont pas très réactifs nos gouvernants.

Donc je pense qu'ils ont voulu continuer sur la lancée ils se sont dit au moins un sujet sur lequel je peux annoncer haut et fort avec des effets d'annonce etc,...qu'on va réduire les morts sur les routes, et puis ben bilan finalement c'est quand même...ça devient quand même un tout petit peu plus compliqué que cela.

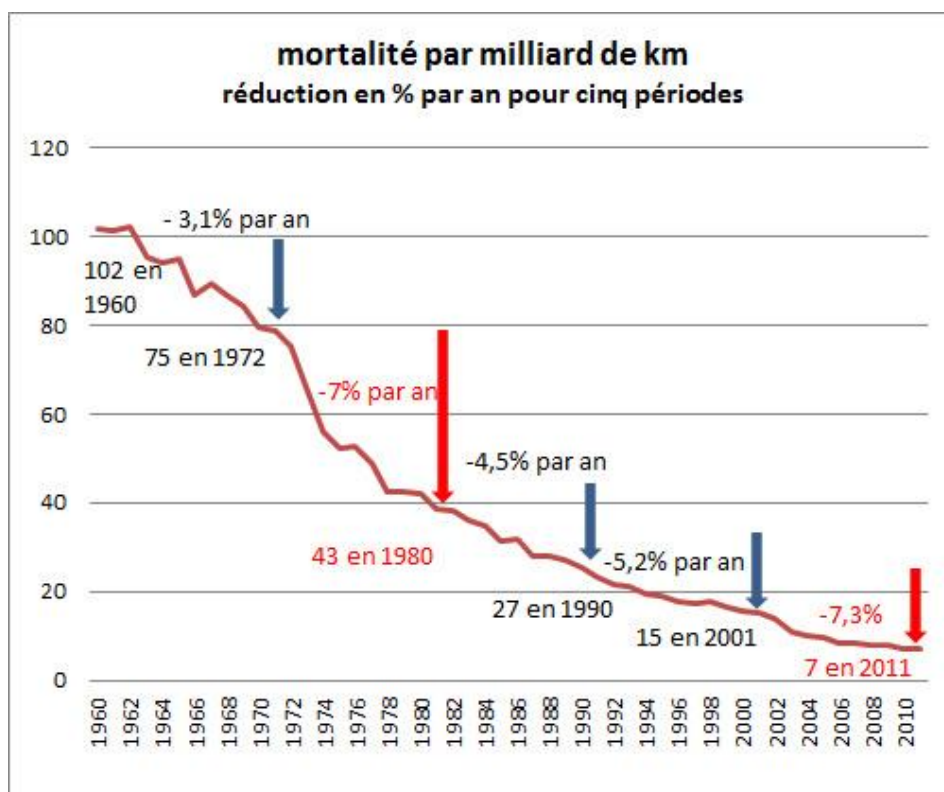
Cette partie de l'émission est très intéressante. Un économiste qui n'est pas spécialisé dans le domaine de la sécurité routière apporte une contribution de bonne foi au débat.

- Prendre des engagements va créer une contrainte, il faut réfléchir (la parlote dont parle YC) et prendre des décisions.
- Quand les résultats ne sont pas là, il faut se justifier. C'est la situation actuelle, deux années d'accroissement de la mortalité ont créé une situation de crise. Nous n'avons pas connu depuis 35 ans une telle régression.

- Le gouvernement est donc confronté à une situation grave, il s'est fixé un objectif et il est évident qu'il ne l'atteindra pas avec son comportement actuel.

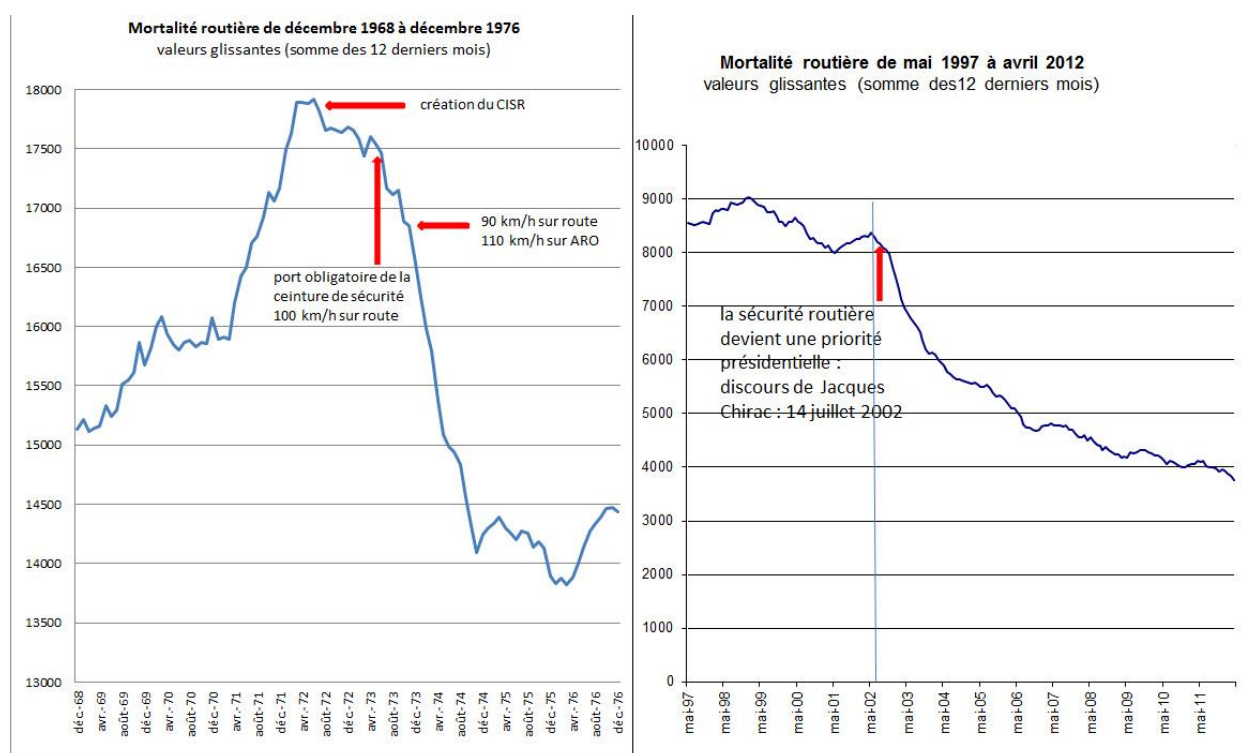
Face à cette affirmation de bon sens, deux interventions relevant l'une de l'ignorance (Stéphanie Fontaine), l'autre de la manipulation des faits (Eric de Caumont).

Il suffit de tracer l'évolution de la mortalité au milliard de km parcouru pour rendre évidente son irrégularité. Stéphanie Fontaine produit une description qui est souvent utilisée par ceux qui contestent l'efficacité des politiques publiques, notamment celles qui agissent sur les vitesses de circulation. Elle commente le succès de la politique développée en 2002/2003 de la façon suivante. « Et en fait, ça a très bien fonctionné parce finalement que ça faisait déjà depuis les années soixante-dix qu'on baissait, que la mortalité routière baissait. Donc quelque part euh...l'objectif n'était pas si ambitieux que ça ». L'argument de la baisse régulière de la mortalité sur les routes depuis 1972 ne peut pas être utilisé pour réduire l'importance des décisions publiques. Parmi les trois facteurs de la réduction de la mortalité sur les routes, outre le kilométrage parcouru qui est un élément fondateur et constant (la notion d'exposition au risque des épidémiologistes), il y a deux groupes de facteurs favorables qui ont l'effet relativement régulier dont parle Stéphanie Fontaine : la route et les véhicules. Les décisions politiques ont des effets très variables allant de la réussite majeure (1973, 2003) à l'échec complet. La courbe de la mortalité en fonction des kilomètres parcourus traduit l'importance de ces variations. Celle qui est présentée ci-dessus utilise un taux de réduction annuelle constant calculé pour chaque période de plusieurs années, ce qui est un peu différent de la moyenne arithmétique pour cette période. Par exemple, si la mortalité en fonction du kilométrage parcouru se réduit de 43 à 27 tués par milliard de km parcourus entre 1980 et 1990, la réduction moyenne annuelle a été de 3,7%. En



utilisant le taux de réduction qui, année après année, a fait diminuer de 43 à 27 cette mortalité, la valeur de ce taux est de 4,5% par an, c'est ce mode de calcul qui a été utilisé.

Les courbes de la mortalité annuelle expriment la combinaison entre le risque au kilomètre parcouru et l'évolution du trafic. Quand le trafic s'accroît sensiblement (les 5 ans du gouvernement Jospin allant de 1997 à 2002 sont un bon exemple) et que le risque au kilomètre parcouru se réduit dans les mêmes proportions, la mortalité peut être stationnaire (2,2% de tués en moins sur la période mai 1997 à mai 2002 en valeur glissante sur les 12 derniers mois). La situation que nous connaissons actuellement est beaucoup plus grave, car il n'y a pas eu d'accroissement important du trafic au cours des dernières années. Cela signifie que les progrès réguliers produits par l'évolution de la sécurité des véhicules et de l'infrastructure ont été totalement neutralisés par l'accroissement de la mortalité liée au comportement des usagers.



Les graphiques ci-dessus mettent en évidence les effets :

- des réformes de 1972/1973 qui étaient d'autant plus importants que le trafic était encore fortement croissant à cette période, malgré les effets du premier choc pétrolier de la fin 1973. La croissance plus faible du trafic a eu un effet favorable sur la mortalité routière. La décroissance de la mortalité au kilomètre parcouru est devenue plus importante que la croissance du trafic, ce qui a inversé l'évolution du nombre de tués annuels.
- des réformes de 2002/2003 sur la mortalité à une période où le kilométrage parcouru avait une croissance très faible. Ils sont indiscutables, comme l'avaient été ceux des réformes de 1972/1973

L'intervention d'Eric de Caumont est un exemple exceptionnel de manipulation des faits relevant du mensonge par omission. Il affirme que les radars ne marchent plus sans décrire les facteurs qui ont réduit leur efficacité, alors qu'ils sont bien identifiés : « Une fois que le gouvernement est amené à prendre des décisions le gros problème, si il vise complètement à côté de la plaque, et s'il fait n'importe quoi, ça ne marche pas. »

Et c'est en l'occurrence ce que l'on voit depuis plusieurs années, à savoir que ça ne marche plus aussi bien, que la mortalité remonte, et que plus il met des radars, plus la mortalité remonte et plus il rajoute des radars. C'est très inquiétant pour leur capacité intellectuelle.

Eric de Caumont a contribué avec constance depuis les réformes de 2003 à dévaloriser le dispositif de contrôle et de sanction et il utilise la dégradation de la situation actuelle comme une preuve de l'inefficacité gouvernementale. Il faut lire la dernière publicité de Coyote reproduite ci-dessous pour comprendre l'ampleur de la destruction d'un dispositif d'un intérêt exceptionnel pour la sécurité routière du fait de son automatisé qui accroît le nombre de contrôles sans créer de dépenses de personnels supplémentaires.

Le travail des fabricants d'avertisseurs de radars est clairement destiné à réduire l'efficacité des radars fixes ou mobiles. Le communiqué évaluant l'efficacité des avertisseurs de radars Coyote (publié le 28 décembre 2015) le prouve sans la moindre ambiguïté. Il concerne des tests effectués sur 158 399 kilomètres de voies.

On peut constater que sur autoroute le Nouveau Coyote est impérial . Sur 213 zones à risques rencontrées, 210 étaient signalées par la communauté ce qui laisse uniquement 3 zones à risques non signalées . Sur ces 3 zones à risques non signalées, 2 venaient juste d'arriver (en cours d'installation pas de flash) et la seule non signalée était sur l'autoroute A9 tard le soir (23h40) avant d'arriver à Montpellier (Mégane RS) . Ils étaient en place et prêt à partir . Ils étaient un peu caché et c'est à cause d'appel de phare dans l'autre sens que nous avons pu la remarquer .

Concernant les zones de dangers, 3 étaient mal signalées (Autoroute A8, A61 & Périphérique Parisien) mais ces radars ne flasher pas encore (test effectué) . Cependant il est nécessaire de dire qu'ils étaient signalés en zone à risque et confirmés par la communauté .

Concernant les fausses alertes : La gestion des alertes et tout simplement parfaite car il est assez rare d'avoir de fausses alertes venant perturber notre trajet .

PERTURBATIONS :

Le Nouveau Coyote signale très bien les perturbations et permet d'anticiper les risques qui arrivent . De plus avec différentes catégories de perturbations, on peut savoir à quoi s'attendre et mieux anticiper le risque .

Les « zones de danger » envisagées dans ce texte sont décrites explicitement comme les zones où l'on peut être flashé en excès de vitesse par un radar automatique. Nous savons depuis l'accord de 2011 entre le ministère de l'Intérieur et les fabricants d'avertisseurs de radars que

l'usage du terme « zones de danger » pour désigner un emplacement de radar automatique (fixe ou déplaçable) allait neutraliser une grande partie de l'efficacité du dispositif. La notion de zone dangereuse a maintenant une valeur réduite dans le domaine de la sécurité des routes. Depuis la fin de la décennie soixante, le traitement des infrastructures dangereuses sur une faible longueur de voie (points noirs) a été efficace et leur nombre actuel ne contribue que très faiblement à l'accidentalité. Il était indispensable que les gouvernements successifs neutralisent l'usage déviant du signallement des radars. Ils n'ont pas voulu le faire, alors que les méthodes permettant d'interdire le signallement d'un contrôle sont connues (obligation de faire transiter le signallement d'une zone dangereuse par un serveur du ministère de l'intérieur qui peut bloquer le signallement si un contrôle de vitesse est en cours dans la zone concernée, cette validation peut être faite en une fraction de seconde). Il y a maintenant deux types d'usagers, ceux qui ne s'équipent pas d'avertisseurs de radars et ceux qui ralentissent temporairement avant de passer devant un radar déplaçable (qui lui n'est pas signalé par un panneau) quand un avertisseur de radars les prévient.

Deux autres raisons de la dégradation de l'efficacité des contrôles automatisés sont maintenant bien identifiées :

- Le refus par le propriétaire d'un véhicule de déclarer le nom du conducteur (la pratique est majoritaire pour les véhicules d'entreprise et pour les véhicules de l'administration),
- La dégradation du dispositif de retrait de points. La moitié des points qui devraient être retirés ne le sont pas. L'incapacité du ministère de l'intérieur et du ministère de la justice de coordonner leurs actions et de transmettre correctement les sanctions définitives vers le fichier des permis de conduire est devenue évidente depuis la publication du rapport Colin/le Gallou, rédigé par l'inspection générale du ministère de l'intérieur et remis au ministre en 2013. Il est accessible sur mon site internet :

<http://www.securite-routiere.org/docacrobat/rapportcolinavecannexes.pdf>

Eric de Caumont a été efficace. Avec des partenaires objectifs tels que les producteurs d'avertisseurs de radar, des associations opposées aux actions destinées à faire respecter les limitations de la vitesse, et des administrations incompétentes dans la gestion des données, et des politiques dépourvus de courage, il a contribué à la neutralisation d'une grande partie de l'effet dissuasif des dispositifs de contrôle automatisé.

L'Etat est déclaré inefficace par ceux qui ont contribué à organiser son inefficacité. Le déni de réalité est évident.

Yves Calvi: Un mot et on découvre le premier reportage.

Eric De Caumont: Un mot pour dire que je suis entièrement d'accord avec Monsieur Cohen. Mais dans son raisonnement il y a quelque chose qui pose problème, c'est le bout de la chaîne. C'est-à-dire que une fois que le gouvernement qui se sent obligé d'y réussir parce que il a l'opinion parce que il a la presse qui va lui tomber dessus parce qu'il s'est fixé des objectifs Une fois que le gouvernement est amené à prendre des décisions le gros problème, si il vise complètement à côté de la plaque, et s'il fait n'importe quoi, ça ne marche pas.

Et c'est en l'occurrence ce que l'on voit depuis plusieurs années, à savoir que ça ne marche plus aussi bien, que la mortalité remonte, et que plus il met des radars, plus la mortalité remonte et plus il rajoute des radars. C'est très inquiétant pour leur capacité intellectuelle.

Comme je l'indiquais ci-dessus, l'Etat est déclaré inefficace par ceux qui ont contribué à organiser son inefficacité. Il est évident que les avertisseurs de radars, la non déclaration de l'identité des conducteurs et l'absence de retraits de points une fois sur deux réduisent l'efficacité du dispositif. C'est comme si un microbe accusait un médecin d'inefficacité alors que c'est lui qui a développé une résistance aux antibiotiques ! Le plus surprenant est que la dégradation des résultats ne soit pas encore plus important.

Yves Calvi : Et bien justement nous allons en parler. Depuis le début de l'année la mortalité routière augmente donc de 3,5%.par rapport à l'année 2014. C'est une première, depuis 2003, douze ans exactement, date à laquelle les premiers radars ont été mis en place. « Les routes de France ne peuvent pas être un cimetière » vient d'affirmer notre premier Ministre Manuel Valls, qui se fixe comme objectif, moins de 2000 morts sur nos routes en 2020. 500 nouveaux radars ont été immédiatement annoncés, avec, cerise sur le gâteau, dix mille leurres. Romain Becker et David Lemarchand.

Ce n'est pas une première depuis 2003 comme le dit Yves Calvi, l'accroissement de la mortalité a été déjà observé en 2014 (3384 tués) par rapport à 2013 (3268 tués). 2015 sera donc la seconde année de croissance de la mortalité, ce qui ne s'était pas produit depuis 35 ans (1979/1980).

Romain Becker: Les bons chiffres de septembre n'ont pas suffi à inverser la tendance. Depuis le début de l'année dernière le nombre de tués sur les routes repart à la hausse, plus 3,5% en 2014 par rapport à l'année précédente. Une première en douze ans. Et l'augmentation se poursuit sur les huit premiers mois de 2015. Conséquence, le 2 octobre dernier à Matignon, Manuel Valls réunit pour la première fois depuis 4 ans un conseil interministériel de la sécurité routière et annonce entre autres, 500 nouveaux radars.

Manuel Valls : Les routes de France ne peuvent pas être un cimetière. Nous allons aujourd'hui plus loin en créant notamment des dispositifs de leurre, comme cela se pratique au Royaume Uni ou en Suisse. Les radars seront ainsi toujours annoncés par des panneaux d'avertissement. Cette règle appliquée depuis douze ans n'est pas remise en cause. Mais...Mais, la présence d'un panneau ne signifiera pas toujours qu'il y a un radar.

Romain Becker: Au total 4700 vrais radars sont désormais disséminés sur les routes de France. Les automobilistes forcément sont partagés...L'an dernier les radars ont en effet rapportés 420 millions d'Euros aux caisses de l'Etat. Sur les routes Françaises, environ un quart des accidents mortels est lié à une vitesse excessive. Une proportion quasi identique pour le cannabis et l'alcool. L'association quarante millions d'Automobilistes estime donc

que l'Etat doit changer de philosophie en matière de SR. La pétition qu'elle a lancée en ce sens avait déjà recueilli 150 000 signatures la semaine dernière, et son titre est sans équivoque.

Nous ne connaissons pas la proportion d'accidents mortels attribuables à une vitesse excessive. Les véhicules ne sont pas équipés d'enregistreurs d'événement permettant de connaître les vitesses de circulation avant la survenue de l'accident. Les proportions indiquées d'accidents attribués à une vitesse excessive par rapport à la vitesse maximale autorisée sont donc limitées aux accidents comportant un excès de vitesse évident.

Mettre sur le même plan l'accidentalité attribuable à l'alcool et celle attribuable au cannabis est une erreur majeure. Le terme lié utilisé dans ce propos est imprécis. Il convient de distinguer la présence d'un facteur de risque dans les accidents et le fait d'attribuer à un facteur une proportion définie de la mortalité. L'étude SAM réalisée en France est maintenant une des références mondiales dans le domaine de l'accidentalité attribuable au Cannabis. Elle est accessible sur le site internet de l'observatoire français des drogues et toxicomanies : <http://www.ofdt.fr/BDD/publications/docs/SAMsynth.pdf>

Pierre Chasseray: « Le grand ras le bol.com ». Pour une raison ben tout aussi évidente c'est qu'aujourd'hui je pense que les automobilistes Français en ont véritablement marre de cette accumulation sans cesse de mesures qui viennent s'empiler les unes sur les autres. A la limite on se demande si demain pour transporter le code de la route il ne faudra pas juste une grande brouette quoi. Il faut changer les mauvais messages de SR qu'on a pu avoir jusqu'à maintenant. Je pense notamment à ce message qui est focalisé vitesse. On ne parle que...de...vitesse...que de ça...La dernière campagne de sensibilisation sur les effets du cannabis sur la conduite... moi je ne l'ai pas vu.

Manifestement Pierre Chasseray, imagine que des campagnes de sensibilisation à l'usage du cannabis ont une efficacité pour dissuader de conduire après avoir fumé du cannabis. Une politique de sécurité routière ne se définit pas seulement en fonction de l'objectif visé, il faut également retenir les mesures dont l'efficacité est prouvée.

Romain Becker: Depuis 2003 et l'installation du premier appareil automatique les radars n'ont jamais été aussi nombreux sur les routes. Dernier né, le radar double sens qui grâce à ses deux caméras peut flasher dans les deux sens de circulation. En quelques années ont également vu le jour, entre autre les radars embarqués, les radars feu rouge, ou encore les discriminants, sensés faire la différence entre une voiture et un poids lourd. Des radars pourtant loin d'être infaillibles. Sur 20 millions de flashes l'an dernier, 38% n'ont pas donné lieu à une sanction et ce pour plusieurs motifs.

Pascal Pennec: Essentiellement des raisons techniques ne serait-ce que parce que à partir du moment où il y a deux personnes, deux voitures sur une même photo, tout va à la poubelle. Il y en a une autre qui est importante aussi, c'est toutes les plaques qui sont plus ou moins lisibles, masquées on voit énormément de plaques ou il manque un petit bout. Et puis,

à cela s'ajoutent les étrangers, du moins tous ceux qui proviennent des pays dont il n'y a pas de convention qui a été signée entre la France et...Il y a 6, 7 pays actuellement pour lesquels c'est valable

Comme le dit Pascal Pennec, le fait que des déclenchements du flash d'un radar ne conduisent pas automatiquement à la sanction est une garantie pour les usagers. Les conditions strictes exigées pour sanctionner réduisent le nombre de mesures de vitesses excessives utilisables. Cette fraction de rejets va se réduire avec la mise en œuvre de nouvelles générations de radars qui identifient avec précision le véhicule dont la vitesse est mesurée lorsque plusieurs véhicules sont dans le champ de la photo.

Romain Becker: Critiqués, les radars n'en demeurent pas moins efficaces en matière de sécurité. L'association Prévention Routière se félicite donc de leur augmentation.

Jean-Yves Salaün: Depuis 2002 avec l'apparition des radars, un premier radar en 2003, les vitesses moyennes en France ont baissé de plus de 10 km/h sur l'ensemble des réseaux. Il faut que les conducteurs aient le sentiment qu'ils puissent être contrôlés s'ils ne respectent pas les limitations de vitesse. Donc le fait qu'il y ait plus de radars, qu'il y ait des radars qui soient aussi des radars mis dans des box où il y aura ou non des radars, c'est une bonne chose.

Romain Becker: Une baisse de la vitesse moyenne grâce à laquelle Manuel Valls espère atteindre son objectif, moins de 2000 tués sur les routes en 2020.

La section suivante est une illustration parfaite des ravages médiatiques qui peuvent être produits par une négation massive des connaissances de l'accidentologie.

Yves Calvi : ...Alors, j'ai évidemment beaucoup de questions à vous poser. On part avec une question de téléspectateur ou de téléspectatrice, « pourquoi faut-il toujours que la majorité des conducteurs payent les conséquences du comportement d'une minorité d'individus ? ».

Alors, ce qui amène une seconde question, c'est : Est-ce qu'on a vraiment les statistiques, je dirai claires et analysées, des accidents de la route, des morts : Qui tue ? Qui se tue, Où ?

Comment ? Avec quel type de véhicule ? Sur quel type de route ?...Est-ce que ces détails là, dans la photographie de la mortalité routière on...on...on les a ? C'est quand même très important. Puis après on reviendra plus spécifiquement aux radars. Nicolas Le François .

Nicolas Le François : C'est pas, c'est pas difficile, il faut savoir qu'aujourd'hui les pouvoirs publics ignorent la cause de 37% des accidents sur le réseau Français.

Yves Calvi : ...Qu'est-ce qui vous permet de dire ça, c'est hallucinant ! Vous vous rendez compte ? 37% !

Nicolas Le François : 37%...Parce que...parce que...effectivement, on n'a pas de témoin, on a un véhicule qui est sorti de la route qui a fini dans un arbre, dans un talus, dans un véhicule qui venait en face, et puis...il n'y a malheureusement pas de survivant...et on sait pas...on sait pas.

Yves Calvi : ...37% c'est le chiffre noir de la mortalité routière ? Quant à son explication à l'origine du...

Nicolas Le François : ...Oui...Oui...Oui.

Yves Calvi : ...Et quand on voit des traces sur la route, on peut dire il roulait trop vite...où il s'est pris un platane directement...où il était bourré...enfin excusez-moi...

Yves Calvi tente d'obtenir des renseignements pour comprendre cette proportion de 37% de causes inconnues de la mortalité routière. Les réponses de Nicolas Le François expriment son ignorance complète des réponses adaptées à la question posée. Il y a une telle distance entre les connaissances disponibles et les propos tenus que l'on se demande quel est le meilleur abord possible d'une telle salade. Rappelons que :

- Un accident traduit la défaillance d'un système associant un ou des usagers, un ou des véhicules et une infrastructure,
- Cette défaillance et ses conséquences associent un nombre variable de facteurs initiaux (expérience de la conduite, alcoolisation, fatigue, usage d'un téléphone etc.) aux caractéristiques différentes des véhicules utilisés et à des infrastructures, le lien entre ces ensembles étant assuré par la vitesse. Sans déplacement, pas de vitesse, donc pas d'accident. Plus la vitesse de circulation est élevée, plus le risque d'accident est grand et plus les conséquences seront graves.
- Les études d'accidents reposent sur des méthodes différentes qui rendent des services complémentaires.
 - Les Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC) sont établis par les policiers et les gendarmes, ils réunissent un ensemble de renseignements, avec des connaissances et des niveaux de précision variables, sur tous les accidents corporels. Le nombre de tués dans les accidents peut être considéré comme très précis. Le nombre de blessés ne l'est pas. L'évaluation de la vitesse non plus. Il n'y a pas d'enregistreur d'événements installé sur les véhicules, dans l'attente d'une décision de l'Union Européenne qui l'étudie depuis des décennies et fait tout ce qu'elle peut pour ne pas la finaliser et la rendre obligatoire. Nous n'avons donc pas de mesure des vitesses de circulation avant la survenue de l'accident,
 - Les procès-verbaux décrivent des aspects de l'accident par des phrases, alors que les BAAC utilisent des codes. Ils permettent des analyses plus approfondies que celles qui sont possibles en utilisant les

BAAC. Les institutions réalisant des recherches sur les accidents peuvent avoir accès aux PV.

- Les études détaillées d'accidents (EDA) sont des procédures beaucoup plus complètes qui ont été définies et mises en œuvre par des instituts de recherche. Leur coût est élevé, il faut avoir des équipes spécialisées qui sont prêtes à se rendre sur les lieux de l'accident lorsque les équipes de secours les préviennent. Elles doivent maîtriser les logiciels conçus pour reconstituer les trajectoires et les vitesses, l'analyse des déformations des véhicules. Le nombre d'accidents est relativement faible, mais la qualité des connaissances obtenues est élevée. La difficulté est alors d'évaluer avec précision la représentativité du groupe d'accidents qui a été étudié de façon approfondie.

- L'exemple des « pertes de contrôle » est démonstratif de l'absence complète de rationalité des propos de café du commerce de Nicolas le François. Il se plaint que l'on ne connaisse pas et il donne un exemple se terminant par « et puis...il n'y a malheureusement pas de survivant...et on sait pas...on sait pas » exprimant la contradiction de ses propos. Il y a des pertes de contrôle sans explication complète des mécanismes qui l'on produit. Quand une série d'études approfondies réunissent les accidents dont le contexte a permis la compréhension des mécanismes, les résultats sont publiés. Si Nicolas Le François avait envie de travailler au lieu de parler sans savoir, il serait capable de décrire de façon résumée ces travaux. Qu'il lise par exemple les 47 pages du travail sur les sorties de voies involontaires de François Bar et d'Yves Page. Le problème est que Nicolas Le François sait lire, mais il ne veut pas lire, il veut pouvoir continuer à raconter ses fables. La situation d'Yves Calvi est donc désespérée, il pose de bonnes questions à des interlocuteurs qui refusent de donner des bonnes réponses ou sont le plus souvent incapables de les produire.

Nicolas Le François : ...Ca, Ca, Ca...Ca, Ca, Ca, c'est ce que les pouvoirs publics vont dire dans 90% des cas...il roulait trop vite, perte de maîtrise du véhicule, etc...etc. Ça c'est facile. Après il faudrait...

Yves Calvi : ...Non mais vous pensez qu'il y a un...une...enfin un mensonge d'Etat à ce point ?

Nicolas Le François : Oui ! Bien sûr ! 40% des accidents mortels en France restent liés aux infrastructures routières...Donc...Excusez-moi de...de...de...de faire...de...de revenir...

Nicolas Le François ne fait pas de distinction entre la contribution d'un facteur à la production d'un accident et la notion de « fraction attribuable ». 40% d'accidents liés aux infrastructures, 37% de causes ignorées, avec les autres proportions citées, on dépasse allègrement le 100% de facteurs liés, ce qui met bien en évidence le fait qu'il s'agit de faits observés et non de faits qui, s'ils n'étaient pas intervenus, auraient réduit l'accidentalité dans la proportion indiquée (différence fondamentale en épidémiologie entre la présence d'un facteur et la proportion de dommages que l'on peut lui attribuer).

Yves Calvi : ...Ça veut dire quoi ? Des trous dans la chaussée etc...

Nicolas Le François : Oui bien sûr ! Des...des...des

Yves Calvi : ...Avec la crise, ça va pas s'arranger !

Nicolas Le François : Non. Non. Non. Alors un autre chiffre, hein, je vais mettre mes lunettes parce que celui là j'y arrive pas. Le budget de l'Etat consacré aux routes a diminué de 50% entre 2008 et 2013. Donc d'un, d'un côté on nous dit grande cause nationale, on nous dit la route ne doit pas être un cimetière, de l'autre côté on ne traite pas les points noirs, on ne traite pas l'infrastructure routière. 85% de mémoire, des accidents, ont lieu sur le réseau secondaire en France. Et la majorité...

Yves Calvi : ...85% des accidents ?

Parler de budget de l'Etat consacré aux routes et produire ce résultat impressionnant d'une réduction de ce budget de 50% entre 2008 et 2013 est une facilité réductrice pour décrire une situation dont la complexité est réelle. La dévolution de la majorité du réseau national aux départements par les lois de décentralisation a bouleversé la situation. Le commissariat général au développement durable a publié en juillet 2015 les comptes des transports pour 2014. Il indique page 34 : « Sur le réseau départemental et local, qui représente 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectue 68 % de la circulation, les dépenses d'investissement représentent 76 % des dépenses d'investissement routier. Elles reculent de 12,9 % en 2014 en lien avec la très forte diminution des dépenses d'investissement des communes en voirie (plus de 18 % en 2014) ; cependant depuis 2008, elles ont progressé de 2,3 %. Le réseau national (hors autoroutes concédées) représente 1,2 % de la longueur du réseau routier mais recueille 19 % de la circulation ; les dépenses d'investissement sur ce réseau (9,8 % des investissements routiers) diminuent de 1,7 % en 2014 et de 7,4 % en moyenne annuelle depuis 2008 du fait de la diminution de près de 23 % observée en 2011. »

Utiliser le terme de réseau secondaire en 2015 est une formulation dépourvue de précision. Il faut différencier les autoroutes (concédées ou non concédées et les autoroutes urbaines), les routes nationales (à caractéristiques autoroutières ou sans séparation des voies), les routes départementales et les voies communales. Le réseau départemental est le plus hétérogène en terme de circulation et il est indispensable de classer les voies en fonction du trafic (moins de 1000 véhicules jours, puis 1000 à 2000, 2000 à 3000, 3000 à 4000, 4000 à 5000, 5000 à 10000 et plus de 10000). Nous possédons de telles statistiques et elles permettent de constater que :

- Le trafic est le facteur déterminant le plus important du nombre de tués pour une longueur de voie donnée.
- Pour une longueur de voies donnée, c'est au-dessous de 3000 véhicules par jour que la mortalité en fonction du nombre de kilomètres parcourus est la plus élevée du fait des caractéristiques moins protectrices de la voie.
- Le risque aux kilomètres parcourus va ensuite se réduire avec un minimum entre 3000 et 10000 véhicules, il s'élève ensuite modérément
- Quand le trafic s'approche de la saturation, la vitesse moyenne va se réduire et la mortalité au kilomètre parcouru également.

La proportion de décès sur le réseau hors agglomération sans séparation des circulations s'élève à 88% dans le bilan de l'ONISR de 2014, soit 56% de la mortalité routière. Dommage que Nicolas Le François n'ait pas ajouté que le comité d'experts auprès du CNSR avait recommandé d'abaisser à 80 km/h la vitesse maximale autorisée sur ce réseau. Cette volonté d'effacer tout ce qui est porteur de sécurité routière pour éviter de toucher à la vitesse est le signe d'une débilite sociale profonde.

Eric De Caumont: ...Pas sur les autoroutes.

Nicolas Le François : Bien sûr. Pas sur les autoroutes.

Yves Calvi : ...Mais c'est sur les autoroutes qu'on se fait flasher, en revanche.

L'influence de la politique définie en 2002 sur la mortalité observée sur les autoroutes a été particulièrement importante. Je ferai un seul texte de commentaires sur la sécurité et le risque au niveau des autoroutes, car bien entendu Eric de Caumont va nous ressortir ses fables favorites sur la vitesse et le risque sur les autoroutes allemandes et les autoroutes en général.

Nicolas Le François : Oui en sûr. Bien sûr, parce que il y a du débit, il y a de la rentabilité euh...c'est un débat vieux, vieux comme le monde, mais on est dans le tout répression qui je pense, Maître De Caumont abondera dans ce sens, a montré ses limites, a montré ses limites, c'est-à-dire qu'aujourd'hui on met des radars et encore plus de radars. Et puis on va...On nous parle même de drones. Alors excusez-moi, mais moi je suis mort de rire.

Yves Calvi : ...C'est quoi ça des drones ?... m'a échappé

Nicolas Le François : Les drones sont les fameux qui survolent les centrales nucléaires...

Eric De Caumont: ...Ou l'Elysée...

Nicolas Le François : ...Ou l'Elysée...

Yves Calvi : ...En quoi les drones vont servir en matière de SR ?

Nicolas Le François : Ça va remplacer, c'est censé remplacer les hélicoptères de surveillance...

Yves Calvi : ...Ha !...pour flasher au-dessus ?

Nicolas Le François : Non, non. Pas pour flasher mais, mais, mais pour dire, vous avez quelqu'un qui va être derrière qui va être derrière son petit écran ses manettes. Quand on connaît l'autonomie des drones, c'est 25, 30 minutes et puis s'il y a un petit peu de vent ils sont par terre. Mais bon, c'est un épiphénomène et donc ils seraient sensés prévenir les policiers connectés en disant « tiens il y a une Clio rouge qui est à telle vitesse... »

Yves Calvi : ...C'est du loup de Funès, parce que le premier drone qui tombe sur une camionnette de gendarmerie...ça va être...à mourir de rire !

Nicolas Le François : Non non non non, c'est des annonces. Et à priori quand Cazeneuve en a parlé, on l'avait un petit peu obligé à en parler. Mais il était...Il était un petit peu embêté. Donc, on nous jette des trucs comme ça et...

Ces commentaires sur l'usage des drones me paraissent censés. Depuis le début de l'année 2015, le ministre de l'Intérieur a annoncé 81 mesures destinées à réduire l'insécurité routière. La plupart se situent dans le domaine de la communication. C'est oublier que le dispositif de contrôle et de sanction a une efficacité proportionnelle à la quantité de sanctions effectivement prononcées et appliquées. Un tel dispositif ne peut avoir qu'une action marginale.

Yves Calvi : ...Evitons d'être caricaturaux, même si vous pensez que parfois c'est l'Etat lui qui l'est dans son analyse de la route. Quand je vous dis, est-ce qu'on sait qui meurt où, comment et dans quelle circonstance, est-ce qu'on a la photographie ? Là je viens de découvrir que 85% des accidents dans notre pays ont lieu sur des routes secondaires. Alors ?

Stéphanie Fontaine: ...On sait que c'est des jeunes, par exemple. On sait que c'est des jeunes... mais moi j'ai pas forcément la cartographie précise parce qu'effectivement...euh sur beaucoup d'accidents euh...voilà...on n'arrive pas à savoir exactement ce qui s'est passé.

Yves Calvi : ...Les jeunes et l'alcool, ça reste aussi important qu'on veut bien le dire ? C'était le sous-entendu de la question.

Stéphanie Fontaine: Ça reste important On sait que...quand on dit en proportion ça n'a pas baissé, c'est vrai qu'en proportion ça n'a pas baissé mais en fait en nombre ça a quand même baissé puisque la mortalité routière a baissé. Donc ça peut euh...

Cette notion très importante a déjà été abordée. Quand un facteur d'accident est stable en proportion (environ 30% d'accidents mortels avec une alcoolisation excessive chez l'un des impliqués), alors que le nombre total d'accidents diminue, la réduction en nombre des accidents avec alcool est attribuable aux effets de l'ensemble des autres facteurs de réduction de l'accidentalité et non à une action efficace réduisant la conduite sous l'influence de l'alcool.

Yves Calvi : ...De façon très importante les 15 dernières années.

Stéphanie Fontaine: ...Donc, c'est...c'est...c'est compliqué. C'est-à-dire qu'en même temps on peut pas nier que la vitesse, la baisse de la vitesse moyenne a quand même contribué aussi au fait que, la mortalité routière ait baissé. Là c'est vrai, là je rejoins vraiment Nicolas Le François c'est vrai qu'aujourd'hui vraiment les annonces faites par Manuel Valls, il y a peu de temps, c'est vraiment des effets d'annonce.

Et ça repose principalement sur le contrôle automatisé qui vraisemblablement effectivement est en train de montrer ses limites. Je ne suis pas en train de dire qu'il, qu'il a rien fait moi je suis pas forcément d'accord avec le fait de dire que les radars automatiques n'ont pas contribué à cette baisse de la mortalité routière.

Mais malgré tout, euh, c'est vrai que là en tous cas en 2013, la dernière année où il y a eu une baisse assez importante d'ailleurs, même étonnante, de la mortalité routière, puisque c'est pour ça en fait, que, depuis 2013 ça augmente, c'est qu'en 2013... Quelque part de manière étonnante on a eu une vraie baisse de la mortalité routière. Cette année-là, les radars ne marchaient pas bien... On a eu le vandalisme par ... par euh vous savez le mouvement par rapport à l'écotaxe et il y a eu un problème de maintenance des radars qui en gros, et ça c'est su quand même avant la fin de l'année, qui n'étaient pas vérifiés à temps etc. Donc cette année-là...

L'affirmation que le dispositif de contrôle sanction automatisé a atteint ses limites est un argument souvent utilisé sans ajouter « compte tenu des facteurs de destruction de son efficacité qui se sont développés ». Quand les avertisseurs de radars signalent non seulement les radars fixes, mais également les radars déplaçables, quand les propriétaires de véhicules ne désignent pas les conducteurs auxquels ils ont confié leur véhicule et qui ont commis des excès de vitesse, quand la moitié des points de permis qui devraient être retirés ne le sont pas, il est même surprenant que la remontée de l'accidentalité ne soit pas encore plus importante.

L'année 2013 a été celle de la mise en œuvre des radars mobiles à partir du mois de mars. L'annonce de ce changement du risque d'être contrôlé sans être « protégé » par les avertisseurs de radar a été crédible. Il a fallu environ 9 mois pour que les usagers constatent que le risque d'être contrôlé par cette nouvelle génération de radars était faible. La représentation dans l'esprit des usagers de la crédibilité d'une forme de contrôle et de sanction commande son efficacité. Ce fait avait déjà été constaté de façon évidente au cours de l'année 2003, avant la mise en œuvre des radars fixe qui a débuté en novembre. La crédibilité de l'ensemble de la réforme annoncée en décembre a été élevée, notamment les dispositions interdisant les indulgences et la réduction des tolérances sur les vitesses maximales tolérées lors des contrôles avec interception. L'accroissement des retraits de points a été important, avant l'apparition du contrôle automatisé. Le succès de 2003 a été provoqué par un ensemble de décisions crédibles.

Yves Calvi : ...S'il suffisait de mettre des bonnets rouges pour que les radars ne marchent pas ce serait...

Stéphanie Fontaine: Non mais voilà, cette année-là justement on a eu vraiment une baisse de la mortalité routière très importante et les radars ne fonctionnaient pas forcément très bien.

Eric De Caumont: ...Etonnant !...

Stéphanie Fontaine: En 2014, ils marchaient parfaitement, enfin en tout cas mieux qu'en 2013, c'était revenu à la normale...euh...et euh...et...et la mortalité routière a augmenté. Donc si vous voulez, c'est...

Yves Calvi : ...Vous voulez dire que tout n'est pas aussi rationnel qu'on veut bien le laisser entendre ?

Nicolas Le François : C'est surtout qu'on a des gouvernements qui nous disent si la mortalité routière, ce sont les radars et rien d'autre.

Yves Calvi : ...Je continue de faire ma cartographie, j'aimerais qu'on ait des...Donc on est d'accord pour dire que les conducteurs jeunes, la drogue et l'alcool sont un vecteur important...Ville, campagne, est-ce qu'on sait ça par exemple ?

Stéphanie Fontaine: ...Le réseau secondaire...

Eric De Caumont: ...Secondaire est beaucoup plus mortifère que l'autoroute. Je veux dire l'autoroute...Vous savez que les tués liés à la vitesse, rapprochez ça un peu au nombre de radars que vous rencontrez sur autoroute pour voir si c'est vraiment nécessaire de mettre des radars sur autoroute.

Les tués liés à la vitesse sur toutes les autoroutes de France réunies, d'après la gendarmerie d'autoroute, c'est pas moi qui le dit, OK ?, ça représente 20 morts par an. Il n'y en a pas un par autoroute...Lié à la vitesse sur les autoroutes Françaises. Les autoroutes Françaises qui sont des autoroutes de transit, à la différence d'une autoroute portugaise, Irlandaise ou du sud de l'Italie il y a toute l'Europe qui traverse la France. Donc nous avons beaucoup plus de circulation que notre population pourrait le laisser imaginer.

La proportion de véhicules immatriculés à l'étranger impliqués dans des accidents mortels a été 3,4% en 2013

Malgré cela, tous pays confondus, je dirai tous conducteurs confondus on a une mortalité liée à la vitesse sur autoroute qui est infime par rapport aux chiffres. Et pourtant on radarise, on matraque, on re-matraque et on fait des millions d'Euros sur autoroute avec les radars dont on vous rappelait à l'instant...

La notion de risque infime, appelle un commentaire. Je produis dans l'annexe 1 le graphique de l'évolution de la mortalité sur les autoroutes avant et après la mise en œuvre de la politique définie en 2002. Passer de 533 tués à 273 indique le niveau de respect humain d'Eric de Caumont. Quelques milliers de morts évitées au cours des 14 dernières années, c'est vraiment infime ! L'association française des sociétés d'autoroute (ASFA) produit annuellement des analyses détaillées des facteurs d'accidents sur les autoroutes. De 2002 à 2014 le taux d'accident attribué aux « vitesses excessives » s'est abaissé de 1,33 par milliard de kilomètres parcourus à 0,20. Utiliser un résultat minoré par des contrôles de vitesse plus rigoureux, notamment du fait de la mise en œuvre des radars automatiques, est une incohérence logique majeure. Une mesure a été efficace et il faut la maintenir pour conserver son efficacité sur les autoroutes. De tels propos, en contradiction complète avec les faits, sont de bons indicateurs des méthodes d'Eric de Caumont. Ils permettent de faire un choix entre ignorance et volonté de tromper.

Yves Calvi : ...Si il y a un endroit où l'on peut être tenté d'accélérer c'est justement sur les autoroutes donc...

Eric De Caumont: ...C'est justement un endroit où la vitesse est pas dangereuse figurez-vous, demandez aux Allemands ce qu'ils en pensent. Ça fait quarante ans qu'ils sont à vitesse libre sur les autoroutes Allemandes.

Yves Calvi : ...Pas sur toutes les autoroutes et pas sur toutes les portions je me dois de le rappeler

Stéphanie Fontaine: ...On n'a pas de statistiques...On n'a pas de statistiques sur les autoroutes Allemandes.

C'est exact et ce n'est pas par hasard. L'Allemagne est le seul pays industrialisé qui ne veut pas limiter la vitesse maximale autorisée sur une partie de son réseau autoroutier. La défense d'une industrie automobile de qualité, qui a développé de nombreux modèles de véhicules très puissants, lourds et rapides a été une attitude constante des responsables politiques, aux dépens de la sécurité routière.

Eric De Caumont: ...Ce n'est pas dangereux, et de même qu'en France quand nous avons des autoroutes à la sortie des villes ou nous sommes limités à 110, de la même façon en Allemagne à certains endroits quand 'est trop dangereux de laisser les gens rouler vite, on les limite, et lorsqu'il n'y a pas de raison majeure de limiter la limitation...la vitesse, c'est 200, 250, c'est ce que vous voulez. Et malgré cela ils sont toujours vivants, et ils ont plutôt de meilleurs résultats que nous, sur le résultat Européen la France est derrière l'Allemagne et derrière l'Angleterre. Et je voulais dire à ce sujet-là, j'ai entendu tout à l'heure notre ami Manuel, nous dire on va faire comme les Anglais, on va mettre des leurres...

Eric de Caumont tient le même discours manipulateur depuis des années, mélangeant la mortalité globale sur les routes et celle survenant sur autoroute. Rappelons que le taux de mortalité au milliard de kilomètre parcouru sur autoroute est plus faible en France qu'en Allemagne depuis les réformes de 2002. Elle est passée en France de 4,5 tués au milliard de kilomètres parcourus en 2002 à 2,6 en 2004, alors qu'elle passait de 4,1 à 3,2 en Allemagne pendant la même période. Eric de Caumont ne dira jamais que le nombre de blessés graves sur l'ensemble des accidents observés est sans commune mesure entre ces deux pays, alors que la définition est devenue identique (blessés hospitalisés depuis plus de 24h). 26 635 blessés graves en France, 67 732 blessés en Allemagne, soit 154% en plus, alors que la population Allemande ne dépasse celle de la France que de 28%. La proportion d'autoroutes allemandes où la vitesse est totalement libre représente actuellement 4,1% du réseau autoroutier (graphique dans l'annexe 1) Comparer l'accidentalité de deux pays impose de prendre en compte l'ensemble des facteurs de risque ou de protection et l'ensemble des conséquences. Une analyse de l'ensemble des différences entre les deux pays dans le domaine de l'accidentalité est accessible dans l'annexe 1 de ce texte.

Yves Calvi : ...Voilà je voulais que vous me parliez, qu'est que ça veut...

Eric De Caumont: ...Eh ben j'aimerais bien qu'il fasse totalement comme les Anglais. C'est-à-dire qu'il mette ses leurres, et qu'il enlève les radars. Parce que les Anglais depuis plusieurs années ils enlèvent les radars, et ils ont eux une énorme avance sur nous. C'est sûrement un des pays les plus vertueux en matière de SR en Europe. Ils ont mis les radars...

Cette désinformation est régulièrement produite par Eric de Caumont. En réalité, la Grande Bretagne a enlevé des radars automatiques anciens utilisant des bobines de films argentiques, pour les remplacer par des radars numériques. Le nombre de ces derniers est en croissance rapide et le Telegraph du 24 décembre 2014 écrivait à propos de l'augmentation des contraventions pour excès de vitesse (annexe 4) : « Motoring organisations said the rises were being fuelled by sophisticated digital speed cameras, which unlike ageing film versions can take pictures around the clock. The new cameras are being phased in across the country and have the advantage that they never run out of film and can take pictures indefinitely. » Le titre de l'article était : « The number of speeding fines has risen by up to 50 per cent in parts of England and Wales in the past year » (le nombre de contraventions pour excès de vitesse s'est accru de 50% en Angleterre et au pays de Galles au cours de l'année dernière). En outre, la Grande Bretagne a développé un usage extensif des ANPR (Automatic Numberplate Recognition), qui est l'équivalent de notre LAPI (Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation). Leur nombre s'élevait à 8 000 en 2014. La surveillance de la vitesse des véhicules en Grande Bretagne par des méthodes numériques automatisées a un effet dissuasif renforcé par la possibilité d'opérer des croisements de différents fichiers (pratique interdite en France). L'ANPR exploite cet ensemble de données et introduit une dissuasion beaucoup plus efficace que celle produite par les seules mesures des vitesses. Son intérêt s'étend au-delà du domaine de la sécurité routière, notamment à celui du terrorisme, les données concernant l'ensemble des déplacements observés étant conservées deux ans. La France a un retard considérable dans ce domaine, nous savons que l'usage des téléphones portables permet à des enquêteurs de localiser un appel, l'usage des LAPI n'est donc pas une nouvelle méthode de surveillance inacceptable. Elle doit permettre par exemple l'interception d'un véhicule dont l'immatriculation est identifiée comme ne permettant pas de joindre son propriétaire après un excès de vitesse constatée par un système automatisé.

Yves Calvi : ...C'est une société très alcoolisée la société Britannique, si vous me permettez un petit trait...Un petit trait de whisky...

Eric De Caumont: ...C'est votre goût personnel, je n'irai pas contre, mais vous constatez que les Anglais, qu'on toujours eu de l'avance sur nous. On n'avait pas un seul rond-point à l'époque ou toute la...le réseau...le réseau Britannique en était truffé, et on sait bien que les ronds-points ça a évité...ça fait énormément baisser la mortalité, il n'y a plus de chocs brutaux, frontaux on va dire, sur des carrefours maintenant.

Et bien les Anglais ont toujours eu 20 ans d'avance sur nous y compris en matière de résultats, et à l'heure qu'il est ils enlèvent les radars parce qu'ils ont compris la limite.

Yves Calvi : ...Mais alors, vous qui dénoncez tout le temps le fait que les radars sont une machine à faire du cash, le manque à gagner financier pour l'Etat Britanniques ça donne quoi ?

Eric De Caumont: ...Ben le manque à gagner pour l'Etat Britannique...Ils s'en fichent complètement vous savez les Britanniques. Vous savez pourquoi ? Parce que pour eux la sécurité routière ou le prétexte de la sécurité routière, c'est pas un prétexte justement pour faire du fric. Car effectivement...

La thèse soutenue depuis plusieurs années par Eric de Caumont d'une motivation de l'Etat installateur de radars qui n'est pas la sécurité routière, mais un « prétexte pour faire du fric » a été détruite depuis longtemps. Cela ne l'empêche pas de continuer à fabuler sur à la fois les motivations du gouvernement et l'efficacité des radars transformés suivant les émissions en « pompe à fric », ou en outil destiné à établir un « racket » fructueux. Il n'est pas le seul à défendre cette position, mais il a largement contribué à la vulgariser.

La première remarque qui doit être faite concerne cette notion volontairement dévalorisante d'un Etat qui veut faire du fric, (une variante est l'Etat qui s'en met plein les poches) comme si le budget de l'Etat n'était pas le nôtre. Le budget est proposé par le Gouvernement et voté par le Parlement. Nous savons qu'il est hélas régulièrement déficitaire et donc que les poches sont plutôt vides que pleines.

L'instauration du dispositif de contrôle automatisé a un bilan largement déficitaire si l'on tient compte de l'ensemble de ses conséquences budgétaires. Les carburants sont très fortement taxés par un double mécanisme de TVA et de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE), qui a remplacé en 2011 la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP). La première est calculée sur le prix de vente, la seconde sur la quantité de produit (comme pour le tabac). La ressource totale est considérable, sans commune mesure avec les excédents de recettes produits par le dispositif de contrôles et de sanctions automatisés. La seule TICPE représentait 24,8 Md d'euros en 2011, dont 6,3 Md pour les départements et 3,9 Md pour les régions. En 2015 le montant des taxes représentait 61,9% du prix du SP 95 et 56% de celui du gazole.

Quand la nouvelle politique de sécurité routière a été définie fin 2002, fondée sur 3 décisions qui rendaient beaucoup plus crédibles les contrôles de vitesse et le permis à points, la vitesse moyenne de circulation s'est abaissée de plus de 10 km/h. Cette réduction a eu pour effet de réduire la consommation de carburant, donc les recettes de l'Etat. Le manque à gagner du budget de l'Etat a été beaucoup plus élevé que l'excédent de recettes du dispositif de contrôle et de sanction. Entre 2002 et 2013 les livraisons de carburants (super + gazole) se sont réduites de 52 millions de m³ à 49,7 millions (tableau dans l'annexe 6), alors que le trafic annuel a continué à progresser de 552,7 à 565 milliards de km (mais beaucoup plus lentement que dans les décennies précédentes). Le fait que la consommation se soit réduite de 4,4% alors que le kilométrage s'est accru de 2,3% signifie que l'accroissement du trafic a été plus que compensé par la réduction de la vitesse qui a réduit la consommation. Le bilan de cette évolution est favorable à la consommation des ménages et à l'écologie (réduction de la production de dioxyde de carbone au lieu de l'accroissement régulier des années précédentes). Elle est défavorable au budget de l'Etat. La somme de 4,4% + 2,3% = 6,7% représente le déficit de consommation, donc de ressources pour l'Etat par rapport à une situation où les vitesses ne se seraient pas modifiées. Ce déficit est très supérieur aux « gains » directs du CSA,

utilisés pour prouver la malfaisance de l'Etat, qui prendrait des mesures pour accroître ses revenus et non pour réduire la mortalité sur les routes.

Ce mensonge évident a été constamment répété par les adversaires du CSA depuis sa création.

Yves Calvi : ...Ils ont réellement massivement retiré des vrais radars pour mettre des vrais leurres ?

Eric De Caumont: ...Ils retirent...Ils mettent des leurres, comme nous allons en avoir apparemment dix mille excusez du peu, ça va encore coûter bonbon tout ça. Surtout que là en plus ça va pas rapporter

Yves Calvi : ...Un leurre ça doit coûter quand même légèrement moins cher qu'un vrai radar. Vous pouvez pas être mécontent en permanence !

Eric De Caumont: ...Faut qu'il ressemble au vrai radar...Attendez, attendez, attendez...Il n'y aura peut-être pas d'appareil dedans, mais il va falloir construire quelque chose de très ressemblant sinon on ne va pas se laisser leurrer.

Stéphanie Fontaine: ...Mais on dit justement, il pourrait y en avoir dedans...

Eric De Caumont: ...Il pourrait y en avoir dedans

Stéphanie Fontaine: ...L'Angleterre les retire justement parce que ça coûte trop cher. On n'a pas le même système, on est vraiment dans du 100% automatisé. On a un système vraiment pour le coup, très, très efficace et très efficient en terme de...on va dire gestion financière.

Les interventions précédentes décrivent des situations qui n'ont rien à voir avec la réalité. Elles mettent en évidence l'impossibilité pour Yves Calvi de conduire un débat rationnel avec des intervenants incompetents ou manipulateurs. Si ces intervenants ne sont pas d'accord avec mes critiques, qu'ils fournissent des évaluations précises de l'évolution du nombre de nouvelles caméras numériques et des ANPR en Grande Bretagne, ainsi que l'évolution du nombre de contraventions pour excès de vitesse.

Les opposants au respect des vitesses maximales autorisées nous assènent avec régularité une forme de credo dogmatique. Ayant souvent débattu avec Eric de Caumont, je connais ses arguments et il connaît les miens. Le problème est qu'il ne va jamais tenir compte des remarques critiques qui détruisent ses affirmations, alors qu'il s'agit de faits objectifs indiscutables. Il sait que la propagande est fondée sur la répétition d'un nombre limité de

notions simples qui vont dans le sens de ce qu'il souhaite, la réalité des faits décrits n'ayant aucune importance à ses yeux.

Le numéro d'Eric de Caumont sur les autoroutes allemandes où l'on peut rouler à n'importe quelle vitesse sans se tuer est de la fiction.

Depuis les réformes françaises de 2002, le taux de mortalité sur les autoroutes allemandes est devenu supérieur au nôtre (2,97 tués par milliard de km parcourus en 2006 en Allemagne et 2,37 en France). L'ETSC a produit un graphique des niveaux de risque sur autoroute en Europe qui met en évidence cette différence. Un second graphique illustre les évolutions du risque d'accident mortel sur autoroute en Europe pour la période 2001/2006. L'ETSC cite par ailleurs dans son étude sur l'évolution de la mortalité sur les autoroutes allemandes les résultats très favorables observés quand des autoroutes non limitées ont été transformées en autoroutes limitées en vitesse. En décembre 2002, une limitation à 130 km/h a été instaurée sur une section de 62 km de l'autoroute 24 entre Berlin et Hambourg. L'ensemble des accidents a été réduit de 48% et le nombre de blessures de 57% (comparaison des trois années précédentes et des trois années suivantes). J'envisage l'ensemble des comparaisons entre l'accidentalité de l'Allemagne et celle de la France dans l'Annexe 1.

Elie Cohen: ...Je voudrais faire deux ou trois remarques.

Yves Calvi : ...Oui...

Elie Cohen: ...L'émission est en train de tourner vraiment au réquisitoire contre les radars.

Yves Calvi : ...Oui, absolument oui.

Elie Cohen: Moi je ne suis pas du tout spécialiste de ces questions. Ma démarche à moi serait beaucoup plus simple. Le radar c'est quelque chose qui donne l'impression de fournir des données objectives, c'est-à-dire de mesurer une vitesse et vous corrélerez cette vitesse à un accident.

Yves Calvi : ...Faites très attention vous allez me dire que le vrai radar est un leurre...Je vous sens là...

Elie Cohen: Donc je comprends, si vous voulez, que les autorités publiques finalement mobilisent l'instrument qu'ils peuvent le mieux maîtriser, le mieux cerner, par ses effets.

Yves Calvi : Il y a eu un effet évident sur la mortalité sur les routes même si c'est contesté...mais si ça a baissé de dix kilomètres...on a des milliers de morts en moins sur les routes quand même...Elie Cohen.

Elie Cohen: Donc à mon avis, c'est un instrument, si c'est le seul instrument, ça pose des problèmes. Mais c'est un instrument. Et je suis sensible aux arguments que vous avez utilisés sur la mortalité liée à l'alcool et liée à la drogue. Et là comme vous êtes un spécialiste des questions automobiles je pense que le progrès technologique et notamment la possibilité qu'on aura ou qu'on aura pas de démarrer en fonction du test qui permettra de constater si vous êtes sobre ou pas en alcool et en drogue est un élément de progrès technique qui va permettre d'améliorer la situation.

De même je ne serais pas aussi caricatural que vous sur les drones là vous avez parlé des petits drones comme vous savez il y a toute une famille de drones. Ça va jusqu'au Raptor au Prédator...

Yves Calvi : Mais c'est pour Al-Qaïda !

Elie Cohen: Vous savez on est en train de parler de l'avion de combat de quatrième génération. L'avion de combat de quatrième génération, ce sera un drone. Donc si vous voulez on est en train de développer des technologies pour aller vers de la maîtrise à distance vers des commandes, vers des commandes à distance et bientôt l'intervention humaine ne sera plus nécessaire, même dans le domaine des combats les plus sophistiqués.

Yves Calvi : Le drone ça réfléchit pas quand même...

Elie Cohen: Ah, si, si parce qu'il y a une intelligence embarquée formidable, et de l'autre côté...avec des possibilités d'auto réaction et d'auto correction et d'interaction. C'est tout ce qu'on appelle la communication entre objets, et en plus vous avez de l'intelligence déportée avec des gens qui gèrent ça. Donc ne soyons pas caricaturaux, il y aura des possibilités...

Stéphanie Fontaine Monsieur Cohen si je peux me permettre, je suis désolée, je vous coupe parce que quand vous dites c'est ça c'est le contrôle à distance via camera, via radar, Maître De Caumont va peut-être réagir on est quand même dans des infrac...des infractions routières pardon, qui relèvent du droit pénal. Il faut des preuves pour ensuite condamner réellement les conducteurs...

Elie Cohen: Oui.

Stéphanie Fontaine Le problème dans le contrôle automatisé c'est que il n'y a pas de...il n'y a...ya pas assez de preuves pénales qui permet justement de condamner vraiment éventuellement des gens qui auraient des comportements à risque Il y a des effets pervers avec ce système.

Après une série de propos de bon sens d'Elie Cohen sur les finalités favorables des automatismes et la reconnaissance par Yves Calvi de l'efficacité des radars automatiques Stéphanie Fontaine tient à nouveau des propos confus sur l'absence d'identification des

comportements à risque. Depuis la mise en service des radars automatiques, la distribution des vitesses de circulation s'est profondément modifiée. Les grands excès de vitesse ont été réduits de façon très importante, mais leur proportion était relativement faible par rapport aux petits excès de vitesse. Quand on raisonne sur les conséquences d'un risque, il faut prendre en compte le niveau de risque et le nombre de personnes concernées. Les médecins ne soignent pas seulement les grandes hypertension et les obésités, ils s'occupent aussi des petites hypertension et des personnes en surpoids, beaucoup plus nombreuses. Un graphique de l'évolution de la distribution des vitesses est présenté dans l'annexe 5. Il met en évidence l'action très forte des réformes de 2002 sur les excès de vitesse importants et la redistribution des vitesses vers des excès plus faible. C'est cette situation qui justifie d'avoir une politique qui ne réduit pas les sanctions pour de faibles excès de vitesse. Il y a des règles fixant les vitesses maximales autorisées, il y a un niveau de risque qui est rapidement croissant avec l'importance du dépassement des vitesses autorisées, il y a un dispositif de permis à points qui permet de connaître la fréquence des infractions.

Le dispositif mis en place depuis 2003 est équilibré et efficace quand son fonctionnement n'est pas détruit par les avertisseurs de radars et un ensemble de méthodes destinées à réduire l'effectivité de l'application des règles. Affirmer que les radars ne fournissent « pas assez de preuves pénales qui permet justement de condamner vraiment éventuellement des gens qui auraient des comportements à risque Il y a des effets pervers avec ce système. » est une négation de la notion d'infraction dont le constat suffit à justifier la sanction. Ce type de contestation est ancien, il a été notamment utilisé quand la notion d'ivresse manifeste a été remplacée par la définition d'un seuil légal d'alcoolémie dont le dépassement caractérisait l'infraction. Les opposants à cette mesure prétendaient que le niveau d'alcoolémie ne permettait pas d'affirmer l'existence d'un comportement dangereux. Un accroissement statistique du risque se substituait au constat d'une conduite manifestement dangereuse. Les propos de Stéphanie Fontaine se fondent sur le même type d'argument.

Elie Cohen: Je voulais juste faire un point là-dessus. Juste un point là-dessus. On est en train de parler de route intelligente, de véhicules intelligents, on est en train de parler de véhicules connectés, de routes connectées de villes intelligentes, je veux dire il y a toute une série de développements et on peut pas simplement écarter ça d'un revers de la main en disant les petites libellules elles vont se crasher sur le véhicule de la gendarmerie, voilà. Donc...

Yves Calvi : On est d'accord...J'aimerais que l'économiste réagisse au moins 50% sur l'entretien des routes, parce que ça c'est vraiment une donnée.

Elie Cohen: Je voulais réagir à l'autre point. Alors vous dites, que tout ceci c'est une machine à imprimer des billets pour un Etat impécunieux et vous avez cité les 420 millions de PV là. Moi je suis économiste, je suis désolé 420 millions c'est l'épaisseur du trait en matière budgétaire. Vous savez que le déficit budgétaire, le déficit budgétaire, c'est 71 milliards d'Euros. Vous savez que la dépense publique globale c'est 1200 milliards

d'Euros. Donc pardonnez-moi mais 400 millions c'est rien du tout. C'est vraiment une paille.

Yves Calvi : D'accord...Donc on peut s'en passer, comme les Anglais

Nicolas Le François : Alors pour...pour...pour...

Elie Cohen: Alors maintenant sur les routes, sur les routes vous avez raison sur un point. Nous avons un réseau routier particulièrement développé, notamment un réseau secondaire particulièrement développé, et je trouve votre argument a une faille considérable, c'est que précisément parce qu'on a de moins en moins les moyens d'entretenir ce parc routier nous allons être obligés de ralentir effectivement la vitesse sur des routes qui sont de moins en moins bien entretenues.

Eric De Caumont : Pourquoi ?

Elie Cohen: Ça c'est un effet mécanique. De même qu'on a observé si vous voulez sur le chemin de fer la...le moindre entretien du réseau secondaire, puis le ralentissement sur ces réseaux, puis la fermeture pure et simple, c'est une dialectique malheureusement de l'appauvrissement de l'Etat dans sa capacité à entretenir des infrastructures. Vous savez que nos moyens ne sont pas illimités, avec, je viens de vous parler de nos dépenses publiques absolument considérables, et il y a des questions d'arbitrage et de priorités.

Yves Calvi : J'ai bien compris ce que vous venez de me dire, c'est que en gros...euh...les gars qui sont...les conducteurs et les conductrices qui sont au fin fond de la Côte D'Or ou à côté de Mourmelon dans la Marne, ils ont des mauvais réseaux routiers, qui vont pas s'améliorer, du coup c'est sur eux qu'on fera peser les limitations de vitesse ? Là c'est plus une société à deux vitesses, c'est une société à trois vitesses !

Elie Cohen: La politique c'est une question d'arbitrage. Vous avez en permanence à décider quelles sont vos priorités d'action publique. Les Français ont fait un choix, qui est un choix massif, c'est qu'on ne doit pas toucher à la protection sociale. C'est la priorité absolue. Elle représente aujourd'hui, comme vous le savez un tiers du PIB, et nous sommes champions du monde dans ce domaine. Et bien ça passe par des arbitrages qui sont moins favorables dans d'autres domaines.

Yves Calvi : Un mot et après je voudrais qu'on commente les 30 km/h en ville qui font partie des choses...

Eric De Caumont : Juste pour rappeler que l'Etat s'est défaussé de l'entretien des routes nationales sur les collectivités locales, régionales, et qu'en contrepartie il ne leur donne pas la dotation nécessaire, il ne leur permet pas de récupérer les moyens d'entretenir ces routes, d'où la grande misère des routes Françaises et le danger que ça représente...

Yves Calvi : ...La grande misère des routes Françaises !

Eric De Caumont : Oui !

Yves Calvi : ...C'est un peu excessif...Je suis désolé quand même...

Stéphanie Fontaine Ça s'est détérioré quand même ces dernières années...

Eric De Caumont : C'est ce qu'on constate...

Elie Cohen: Les budgets qui progressent le plus c'est les budgets...les budgets qui progressent le plus c'est les budgets des collectivités locales.

Yves Calvi : ...Ça ne cesse d'augmenter...Demandez aux Français, les impôts locaux augmentent...

Eric De Caumont : Demandez aux élus locaux si on leur a donné un budget pour pouvoir entretenir les routes nationales dont c'est pas leur rôle de les entretenir, c'est à l'Etat de le faire. Et pourtant on se défasse sur eux, et juste pour rire, ils ont demandé, certains élus locaux ont dit « OK, très bien. On va s'en occuper des routes nationales, de vos routes nationales que vous avez plus les moyens d'entretenir. Donnez-nous juste les recettes des radars que vous avez positionnées dessus ». Et là « touche pas au grisbi salope ! »...

Stéphanie Fontaine Le Ah si si !...I

Eric De Caumont : Eh non ! Là ça a été jugé, parce que il y en a qui ont attaqué, et effectivement les tribunaux ont dit « Ah non, non-non, non-non, ça...prérogative d'Etat, le fait de rentrer les amendes des radars pas question de les donner aux collectivités locales.

Yves Calvi : ...Stéphanie Fontaine...

Stéphanie Fontaine Ils touchent quand même une partie quand même sur ces...sur les radars, sur le ...voilà il y a quand même des choses qui reviennent aux collectivités...

Eric De Caumont : Vous mettez un radar sur une route nationale, vous ne voulez plus entretenir la route nationales, vous nous demandez de...vous me demandez de l'entretenir, donnez-moi l'argent de ce radar. Et là on leur a dit faut pas...faut quand même pas plaisanter.

L'évolution du statut et du financement de l'ancien réseau national dévolu aux départements est moins caricaturale que la description qui en est donnée par Eric de Caumont. Parler de budget de l'Etat consacré aux routes et produire ce résultat impressionnant d'une réduction de ce budget de 50% entre 2008 et 2013 est une facilité réductrice pour décrire une situation dont la complexité est réelle. La dévolution de la majorité du réseau national aux départements par les lois de décentralisation a bouleversé la situation. Le commissariat général au développement durable a publié en juillet 2015 les comptes des transports pour 2014. Il indique page 34 : « Sur

le réseau départemental et local, qui représente 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectue 68 % de la circulation, les dépenses d'investissement représentent 76 % des dépenses d'investissement routier. Elles reculent de 12,9 % en 2014 en lien avec la très forte diminution des dépenses d'investissement des communes en voirie (plus de 18 % en 2014) ; cependant depuis 2008, elles ont progressé de 2,3 %. Le réseau national (hors autoroutes concédées) représente 1,2 % de la longueur du réseau routier mais recueille 19 % de la circulation ; les dépenses d'investissement sur ce réseau (9,8 % des investissements routiers) diminuent de 1,7 % en 2014 et de 7,4 % en moyenne annuelle depuis 2008 du fait de la diminution de près de 23 % observée en 2011. »

La proportion de décès sur le réseau hors agglomération sans séparation des circulations s'élève à 88% dans le bilan de l'ONISR de 2014, soit 56% de la mortalité routière. Dommage que Nicolas Le François n'ait pas ajouté que le comité d'experts auprès du CNSR avait recommandé d'abaisser à 80 km/h la vitesse maximale autorisée sur ce réseau. Cette volonté d'effacer tout ce qui est porteur de sécurité routière pour éviter de toucher à la vitesse est le signe d'une pensée à sens unique fondée sur un principe simple : « touche pas à ma vitesse ».

Yves Calvi : ...Avant de découvrir le deuxième reportage qui est consacré aux mesures antipollution en ville, on parle de plus en plus, en fonction des endroits, des jours, enfin bref...de limitation à 30 km/h dans nos villes. Alors on peut dire « C'est épouvantable on n'y arrivera jamais », après comme toujours, j'ai envie de vous dire c'est aussi une question d'habitude. Enfin 30 km/h, c'est peu. Est-ce que c'est concevable ? Est-ce que vous pensez que ça peut servir à quelque chose ?...Et que les accidents aujourd'hui en milieu urbain pourraient nécessiter des mesures aussi drastiques ?

Nicolas Le François : On était...On était déjà passé à 50 km/h en ville, comme c'était déjà le cas dans les pays nordiques. On nous expliquait effectivement, à juste raison me semble-t-il qu'un choc à 50 km/h, c'est, même sans être grand spécialiste, ça découle de la logique, était moins grave qu'un choc 10 km/h plus vite, et tout. Maintenant on nous dit, effectivement on va passer à 30 km/h généralisé en ville. Il y a des moments à Paris entre autres, on va parler de Paris puisque c'est quelque chose qu'on connaît bien, on aimerait bien pouvoir rouler à 30 km/h en ville. C'est un peu comme quand on nous dit, on va limiter...

Yves Calvi : ...Non, mais c'est très drôle mais ça suffit pas...

Nicolas Le François : ...Non mais on limite le périphérique de 80 à 70 km/h, et on aimerait bien pouvoir rouler à 70 km/h sur le périphérique. Donc...Ce qui est un petit peu gênant...

Yves Calvi : ...En dehors de horaires d'embouteillages...Vous me comprenez... ?

Nicolas Le François : Oui Bien sûr, bien sûr...La vitesse moyenne dans Paris elle est pas de 30 km/h. Elle est inférieure à ça. Elle est inférieure à ça. Et toutes les mesures, toutes les mesures qui ont été prise ces derniers temps, n'ont fait que provoquer plus d'embouteillages et donc plus de pollution...

Yves Calvi : ...Vous êtes contre ? Vous dites ça sert à rien ? Je voudrais comprendre...

Nicolas Le François : ...Non non, non non, non non...

Yves Calvi : ...J'ai plutôt l'impression que c'est une grande dépression d'automobiliste, voyez...

Nicolas Le François : ...Non non, non non, non non, mais...Une fois encore on ne...enfin je veux dire, il y a des choses qui sont...enfin je sais pas, j'ai un peu, j'ai un peu l'impression...je sais pas qui il y a comme conseiller au ministère de l'Environnement, au ministère de l'Intérieur. En tout cas pas...pas des gens qui sont au fait des réalités. Quand...Quand on voit les projets de couper les voies sur berge, et on vous dit ça n'influera pas du tout sur la circulation, vous qui passez par là, je pense qu'on est à peu près quatre utilisateurs réguliers deux roues, enfin 3, oui 4 utilisateurs réguliers deux roues ici, même pour les deux roues ça devient une véritable catastrophe, un véritable enfer. On n'ose pas imaginer les professionnels. Enfin...je veux dire...et tout ça c'est sans contrepartie, c'est du coercitif, ou alors si, on nous annonce, petite lumière au bout du tunnel, un défraiement pour les cyclistes à hauteur de 25 centimes d'Euro le km. J'imagine qu'on va vous mettre un compteur plombé sur votre vélo pour vérifier que vous ne racontez pas d'histoire que vous...

Yves Calvi : ...Vous êtes en forme ce soir !

Une fois encore la juxtaposition d'une désinformation et d'une dérive vers un autre problème sont utilisés par Nicolas Le François pour tenter de produire des notions rationnelles s'opposant à une mesure. Depuis le début de l'émission il manifeste effectivement une forme remarquable pour utiliser des arguments non pertinents et pour répondre à côté de la question posée.

- Utiliser l'argument de la densité de circulation qui ne permet pas de rouler à plus de 30 km/h dans Paris est hors sujet. C'est quand on peut rouler vite dans Paris que les accidents surviennent, dans certaines tranches horaires ou sur des voies où le trafic est faible. Ce n'est pas quand les voitures roulent au pas !
- Une éventuelle décision de réduire l'usage des voies sur berge aux véhicules est une mesure d'une autre nature que la réduction à 30 km/h de la vitesse maximale. C'est une mesure d'urbanisme modifiant les priorités prises en considération et privilégiant la marche, le vélo et la valorisation touristique des voies sur berge.

Eric De Caumont ...Les cyclistes dont je vous rappelle Monsieur Calvi qu'une de vos invitées ici même, il y a quelques mois, quelques années, une médecin allergologue je crois si mes souvenirs sont bons avait dit « Surtout ne faites pas de vélo dans les villes...Parce que compte tenu de la pollution ambiante vous, en respirant en hyper ventilant en faisant du vélo, de la marche à pied du jogging, vous rentrez beaucoup plus de particules fines dans vos poumons...C'est du suicide ».

Bon argument pour interdire la circulation des véhicules motorisés sur certaines voies, si l'on veut que les cyclistes respirent un air moins pollué !

Yves Calvi : C'est quoi le taux de mortalité des deux roues ?

Nicolas Le François : Alors...Le taux de mortalité des deux roues effectivement il est élevé, parce que vous le savez comme moi, et là une fois encore c'est le sens commun, une aile froissée, un pare-choc arraché sur une voiture, c'est une jambe, c'est un bras, c'est une clavicule. Mais là, mais là, là encore, il y a un truc un petit peu bizarre, c'est-à-dire que quand il s'agit de pollution les deux roues il y en a beaucoup trop. Et puis quand il...quand il s'agit effectivement d'accidentologie c'est, c'est une...un petit village Gaulois qui fait la moitié du chiffre de la mortalité.

La mortalité des deux roues est 22 fois plus grande que celle des voitures pour une distance parcourue identique. Leur part dans la circulation étant faible (1,5% du trafic motorisé), leur mortalité ne représente pas « la moitié du chiffre de la mortalité » comme le dit Nicolas Le François, mais 19.3% pour les motos, 4,9% pour les cyclomoteurs et 4,5% pour les cyclistes, soit 28,7% pour l'ensemble des deux roues. Ce n'est que dans un nombre limité de départements que la mortalité des deux roues atteint ou dépasse 50%. Il s'agit principalement de départements contenant une grande agglomération à la circulation saturée aux heures où les usagers se rendent à leur travail. Un certain nombre d'entre eux utilisent des deux roues motorisés pour réduire leur temps de transport. Les Alpes Maritimes sont un bon exemple de ce type de situation.

Yves Calvi : Parlons-en de la popu...de la pollution en ville.

Yves Calvi : Est-ce que les statistiques de la SR prennent en compte les aléas liés aux intempéries ?

Stéphanie Fontaine: Alors là...C'est une bonne question. Mais non ! En fait...C'est ça...En 2013 ce qui c'est passé je vous disais il y a eu une baisse vraiment importante de la mortalité routière, enfin en tout cas on s'y attendait pas. Les véhicules, ils étaient coincés parce que il y a eu plusieurs épisodes neigeux. Il n'y a pas eu de circulation.

L'explication de la baisse de la mortalité en 2013 par l'enneigement qui aurait bloqué la circulation n'est pas sérieuse. Il y a eu de la neige en montagne, mais sans influence sur la mortalité. Les gains en janvier/février ont été de 34 tués en moins pour ces deux mois par rapport aux mois équivalents de 2012. L'embellie a été nette à partir de mars, avec 311 tués en moins de mars à septembre et la neige n'y était pour rien.

Yves Calvi : Il y a toujours des explications qui relèvent de Montesquieu là !

Nicolas Le François : On a... Sur les accidents ce qu'on a normalement ce qu'on appelle des enquêtes REAGIR, qui sont des enquêtes de Gendarmerie extrêmement pointues. Sauf que la totalité des accidents ne bénéficie pas de ces enquêtes. C'est pour cela que je le disais tout à l'heure, 37% des accidents restent sans cause connue.

Yves Calvi : L'augmentation des accidents n'est-elle pas liée aussi à la baisse du prix des carburants ?

Nicolas Le François : C'est... Plus il y a de gens qui roulent, statistiquement, plus plus de gens roulent, on l'a vu avec ce mensonge éhonté des pouvoirs publics en ce qui concernait les deux roues, on a comparé le mois de juillet 2014 qui a été effectivement le mois le plus pluvieux ces cinquante dernières années à, le, au mois de juillet 2015 qui était le plus ensoleillé de ces trente dernières années. Vous savez comme moi que quand il tombe des hallebardes, ou quand il grêle vous ne prenez pas votre deux roues si vous pouvez l'éviter. En revanche dès que les petits oiseaux chantent et qu'il y a un magnifique soleil vous prenez la route le sourire aux lèvres. Donc il faut... On compare des carottes et des poireaux.

Encore une fois Nicolas Le François répond à côté de la question posée qui concernait la relation entre le coût des carburants et l'accidentalité. Nous n'avons pas de bonne réponse à cette question du fait des insuffisances de nos mesures des vitesses pratiquées. Il est possible d'envisager que les usagers soient moins soucieux d'avoir une conduite plus lente pour économiser le carburant quand le prix des carburants s'abaisse, sans pour autant augmenter leur kilométrage. Ce dernier est connu avec une assez bonne précision. La fin de la période de croissance importante du kilométrage parcouru se situe en 2002 (donc avant la crise économique). Au cours des 12 dernières années, la croissance la plus importante a été de 1,58% en 2008, elle a été inférieure à 1% 9 années sur 12. Sur les onze premiers mois de l'année 2015, la consommation française de carburants routiers est en hausse de 0,8 % par rapport aux onze premiers mois de l'année 2014.

Yves Calvi : Les cars Macron ne vont-ils pas représenter un facteur de risque supplémentaire sur le réseau secondaire ?

Eric De Caumont : Ça c'est vraiment le gros problème du car Macron. D'abord il va rouler sur des routes qui sont de plus en plus défoncées, puisque pas entretenues, je leur souhaite bien du courage j'espère qu'ils sont bien amortis. Et deuxièmement on sait statistiquement que le train est beaucoup plus sûr que le car. Donc le car est peut-être moins

cher, mais le car va forcément générer une montée de la mortalité routière par rapport au train. Il faut faire un choix.

Elie Cohen: Quand on voit la carte...Quand on voit la carte des cars Macron, je ne les vois pas beaucoup emprunter des petites routes secondaires...

Eric De Caumont: Non c'est vrai. C'est plutôt de la concurrence au train que de venir compléter le réseau ferré ce qui est d'ailleurs un drame.

Miracle, Eric de Caumont a dit « non c'est vrai ». Il avait voulu replacer sa caricature de l'état du réseau secondaire et il reconnaît que sa remarque était fausse !

Yves Calvi : Merci. Les écrans tablettes et téléphones ne sont-ils pas responsables de nombreux accidents non expliqués ?

Nicolas Le François : Ben moi...moi j'avoue par expérience...une fois encore on va parler d'expérience...Quand je vois des gens, dans la circulation qui ont effectivement leur Tom Tom ou quel qu'il soit, planté au milieu du pare brise, j'imagine qu'ils ne suivent plus la route des yeux mais que comme dans un jeu vidéo, ils sont en train de suivre ce que leur indique leur petite tablette leur petit ...

Elie Cohen: Mais vous savez qu'il y a une charmante voix qui vous dit « prenez à gauche »...

Nicolas Le François : Bien sûr...Bien sûr...

Yves Calvi : Pourquoi ne parle-t-on jamais des camions ? Alors voilà, quelle est l'implication aujourd'hui dans, un la question de la pollution, deux la question de la SR de nos camions, et de nos entreprises ?

Nicolas Le François : Si je puis me permettre, parce que il se trouve que je collabore pas mal à des supports qui traitent du camion ; c'est une profession où les gens sont extrêmement bien formés. Il y a une formation minimum par an pour chacun d'entre eux. La moyenne d'âge est de quarante-cinq ans. Ils sont quasiment tous aujourd'hui en Euro 6 ou en Euro 5 et ils ont intérêt à...

Yves Calvi : Ça veut dire quoi en Euro 6 ou en Euro 5 ?...Dans les nouvelles normes de pollution...

Nicolas Le François : Excusez-moi de pécher par omission, mais effectivement donc ils ont des camions qui sont très entretenus parce que si jamais ils tombent en carafe sur le bord de la route, ils perdent une cargaison, ils perdent un marché, ils perdent un client.

Stéphanie Fontaine: Ça c'est des usagers pour le coup protégés. On n'est pas dans le cadre des usagers vulnérables. On parle surtout de ceux-là en fait dans la mortalité routière.

Nicolas Le François : Ils sont pour 5% dans les accidents de la route. 5% seulement alors que c'est un trafic assez conséquent.

Les poids lourds sont impliqués dans 4,9 % des accidents corporels en 2014, mais 465 personnes ont été tuées dans ces accidents, soit 14,2 % de la mortalité. La faible vitesse de circulation des poids lourds réduit le risque d'accident, mais leur masse accroît leur gravité.

Yves Calvi : A quand des boîtes noires dans nos véhicules ?

Eric De Caumont: Il y en a qui veulent nous les installer, ça c'est clair. Il y a déjà des premières...voilà des premières tentatives, volontaires, il y a des assureurs qui commencent à vous proposer...vous savez il y a eu l'assurance au km à une époque, on vous disait vous roulez peu, vous acceptez d'avoir un boîtier qui surveille vos km et on vous fait une prime avantageuse à la fin de l'année. Et bien maintenant on passe à un petit peu plus loin. C'est à dire qu'il y a des assureurs qui vous disent, si vous acceptez la boîte noire qui va regarder quel est votre type de conduite et de comportement au volant, je vous fait un effort sur les primes. Donc vous voyez que « big brother » a tendance à s'introduire de plus en plus.

Les boîtes noires des avions ont les mêmes objectifs que les enregistreurs d'événements qui équipent les poids lourds ou les autocars. Elles sont rarement qualifiées de « big brothers ». Quand un accident survient, elles sont recherchées, éventuellement pendant des mois au fond des océans, pour savoir ce qui s'est passé. D'après Eric de Caumont les victimes d'accidents de la route n'auraient pas ce droit à la connaissance des vitesses de circulation des véhicules impliqués pour mieux définir les responsabilités. Le « Il y en a qui veulent nous les installer, ça c'est clair » exprime sa position de défenseur des délinquants et non des victimes. Elle traduit également son aptitude à produire des renseignements imprécis susceptibles de dévaloriser tout ce qui peut s'opposer aux excès de vitesse. Il aurait pu indiquer que les enregistreurs d'événements existent sur les véhicules neufs vendus aux USA et que l'Union Européenne travaille avec sa lenteur habituelle sur la définition des caractéristiques d'un enregistreur d'événements européens (projet VERONICA).

Stéphanie Fontaine: Pour l'instant, on n'a pas le droit. Pour l'instant, on n'a pas le droit. Si je ne me trompe pas, normalement pour l'instant on n'a pas le droit. C'est une législation...

Eric De Caumont: Mais...Et ça reste encore sous la notion de volontarisme. Un de ces quatre matins on va y avoir droit.

Stéphanie Fontaine: Mais le premier ministre pour le coup Manuel Valls, à l'époque où il était ministre de l'Intérieur, il y était grandement favorable.

Yves Calvi : Le GPL est-il le carburant le plus propre ?

Nicolas Le François : Oui. Clairement. Clairement vous avez en Chine des véhicules des taxis qui ont 600 000 km en moteur d'origine, qui sont toute la journée dans les

embouteillages, qui ne consomment pas un gramme d'huile, qui ne polluent pas, et effectivement en France parce que...

Yves Calvi : Pourquoi ça me fout la trouille le GPL, c'est psychologique ?

Eric De Caumont: ...Ça a été totalement sécurisé depuis 20 ans.

Yves Calvi : Le GPL, ça ne peut plus exploser ?

Nicolas Le François : Le, le, le, le problème c'est que nous on est plus malin que les autres, c'est-à-dire que nous on avait non, non...

Yves Calvi : Quand vous commencez comme ça généralement ça finit mal...

Nicolas Le François : ...Nous on n'avait pas de vanne qui permettait au carburant de s'échapper en cas de surpression. Après on avait une vanne qui était pas au diamètre Européen, et, non, non...

Yves Calvi : ...J'ai le droit de rire !

Elie Cohen: ...Et vous avez oublié le véhicule à hydrogène quand même...Il y a toujours le champion du véhicule à hydrogène.

Yves Calvi : Et puis le Hindenburg ça peut être dangereux. Alors, que faire contre les applications et appareils qui vont répertorier les emplacements des faux radars ?

Eric De Caumont: ...Rien. On va rien faire. Parce que je ne sais pas si vous savez que il vient d'avoir...

Yves Calvi : Le Un jour il faudra qu'il y ait une carte des vrais, une carte des faux...

Eric De Caumont: ...Bien sûr, et vous allez avoir cette réaction...

Yves Calvi : Ça va être très vite fait à mon avis...

Eric De Caumont: ...Il y a quand même une décision très importante qui vient d'être rendue récemment, à savoir qu'une cour d'appel a rappelé ce que l'on savait déjà, à savoir qu'utiliser des appels de phare, ça dure depuis quarante et un ans, utiliser une CB, c'est passé de mode, utiliser un avertisseur d'emplacement radar, ça se fait beaucoup...Et...Un avertisseur de danger, de zone de danger ou de zone à risque, d'accord.

Elie Cohen: Et les logiciels de circulation...

Eric De Caumont: ...Et d'utiliser effectivement, et d'utiliser sur Internet des réseaux sociaux qui se signalent ou sont les radars, c'est parfaitement légal. Donc bien sûr, il y aura la même chose pour indiquer les leurres.

Stéphanie Fontaine: ...Il y a un pourvoi en cassation pour le coup, mais c'est vrai que ça paraît...

Eric De Caumont: ...Et bien je leur souhaite bien du courage.

Yves Calvi : Toutes ces mesures conduisent à une infantilisation des conducteurs, est-ce vraiment la bonne manière de réduire les accidents ? Sans philosopher...

Un contrôle, une signalisation, des radars automatiques, ne sont pas des processus qui infantilisent. Quand des contrôles fiscaux sont effectués, ce n'est pas pour infantiliser le contribuable, c'est pour faire respecter les règles. Mettre un terme à la neutralisation des contrôles de vitesse par les avertisseurs de radars est une nécessité. L'intérêt d'une loi précise et contraignante dans ce domaine est évident. Le problème ne se limite pas à la sécurité routière, le problème posé par les transports de drogue à grande vitesse ou le signalement de la présence policière dans leurs lieux de vente est également concerné. Le développement du terrorisme a fait de la lutte contre des attentats qui peuvent se situer en n'importe quel point du territoire une priorité. Elle impose la suppression de pratiques qui réduisent l'efficacité de cette lutte. Un contrôle de gendarmerie et de police ne doit pas être signalé. Les propos d'Eric de Caumont expriment à nouveau son opposition obsessionnelle aux dispositifs de contrôle de la vitesse de circulation.

Nicolas Le François : ...Je crois...Je crois que le terme c'est pas...c'est pas une infantilisation aujourd'hui, ce que le gouvernement en matière de SR utilise, c'est la peur. C'est-à-dire que quand vous prenez le volant, ou le guidon, vous avez un peu la trouille au ventre et il faut essayer de loucher pour avoir un œil, l'œil gauche sur le compteur, l'œil droit sur le radar, mais c'est la peur. Et la peur est toujours mauvaise conseillère.

Nicolas Le François oublie que, si l'on respecte les vitesses autorisées, il est inutile de loucher avec « l'œil gauche sur le compteur, l'œil droit sur le radar », il ne dit pas non plus qu'il est facile actuellement d'avoir un véhicule avec une cartographie embarquée qui indique par un signal sonore, ou un affichage, le dépassement de la vitesse maximale autorisée. Les limiteurs automatiques de vitesse en fonction de la valeur autorisée localement (LAVIA) sont également au point et une offre commerciale est apparue récemment. Une des contradictions évidentes des adversaires d'un respect strict des limitations de vitesse est de refuser à la fois les contrôles efficaces et les dispositifs qui éviteraient de se mettre en infraction. Cette incohérence logique majeure exprime la finalité de leur démarche qui est avant tout de pouvoir ne pas respecter les règles concernant les limitations de vitesse, et non d'avoir une conduite apaisée en respectant les règles.

Yves Calvi : Un dernier mot...

Elie Cohen: Mais il faut quand même défendre la réglementation. Parce que lorsque l'Etat ne réglemente pas, qui se plaint ? Ce sont les citoyens qui disent « Mais que fait l'État ? » quand il y a un accident, quand il y a quelque chose qui ne va pas...Mais que fait l'État ?

Stéphanie Fontaine: Mais les radars leurres on va attendre un peu...Ça va coûter cher aussi...

Yves Calvi : Voilà ce que nous pouvions vous dire ce soir sur ce dossier de la SR et de nos véhicules.

Pourquoi attacher autant d'importance à la sincérité et au respect des faits ?

Les arguments les plus importants n'ont pas de caractères personnels. Je les ai lus et retenus.

- " En vérité le mentir est un maudit vice. Nous ne sommes hommes, et ne nous tenons les uns aux autres que par la parole. Si, comme la vérité, le mensonge n'avait qu'un visage, nous serions en meilleurs termes : car nous prendrions pour certain l'opposé de ce que dirait le menteur. Mais le revers de la vérité a cent mille figures et un champ illimité " : Michel de Montaigne – Essais livre 1 chapitre 9.
- "La liberté d'opinion est une farce si l'information sur les faits n'est pas garantie et si ce ne sont pas les faits eux-mêmes qui font l'objet du débat" : Hannah Arendt, La crise de la culture.
- "Seule la vérité qui ne s'oppose à aucun intérêt ni plaisir humain reçoit bon accueil de tous les hommes" Hobbes, Le Léviathan.
- "La science et l'objectivité scientifique ne résultent pas des tentatives d'un savant individuel pour être objectif, mais de la coopération amicalement hostile de nombreux savants" : Popper, The open society and its enemies.
- "Les récepteurs d'une découverte collaborent à sa vérification en essayant (en vain) de la détruire, de la réfuter. Constaté signifie collectivement validé dans un travail de communication aboutissant à la reconnaissance universelle (dans la limite du champ, c'est-à-dire de l'univers des connaisseurs compétents). Les adversaires collaborent au travail de vérification par le travail qu'ils font pour critiquer, corriger, réfuter" : Pierre Bourdieu, Science de la science et réflexivité.
- "Il est de notre devoir à nous, scientifiques, de défendre la liberté contre les faussaires" : Christian de Duve, Sciences et Avenir, octobre 2005

J'ai acquis des motivations supplémentaires au cours de travaux pratiques

Mes activités dans le domaine de la sécurité sanitaire au sens le plus large ont été partagées entre la recherche et la réponse à des demandes émanant d'interlocuteurs très divers.

Les pratiques de prévention associent nécessairement des professionnels de la santé et des décideurs publics. La jonction entre ces deux mondes exige une relation permettant de définir des choix qui relèvent de deux légitimités différentes. D'un côté la description de l'état des connaissances, de l'autre la volonté de prendre des décisions en exploitant les critères qui les justifient et les méthodes du fonctionnement démocratique.

Je suis entré dans ce type de démarche après avoir pris position dans des médias généralistes au cours des années soixante-dix, sur des faits concernant la sécurité routière, notamment le rôle de l'alcool dans les accidents. Simone Veil a voulu alors me rencontrer et elle m'a demandé de participer aux travaux du Haut Comité d'Etudes et d'Information sur l'Alcoolisme. J'ai ensuite fait partie de son cabinet ministériel et ma vie s'est alors partagée entre la poursuite de mes activités de recherche et l'activité de conseil en décision. C'est un métier différent de celui du chercheur. Il exploite la notion de compromis entre des valeurs différentes par leur nature, ou des intérêts contradictoires. J'ai eu la chance d'avoir la confiance de décideurs politiques qui connaissaient bien mes activités. Ils ont étendu leurs demandes à des domaines qui n'étaient pas dans le champ de mes recherches, mais qui relevaient de méthodes d'analyse identiques. L'expertise décisionnelle est différente de l'expertise du savoir disponible. J'en ai développé les divers aspects dans des livres (le Rapport sur le sida, La Santé, Risquer sa peau, et le Que-sais-je sur l'expertise en santé publique).

Traiter des problèmes posés par l'usage de l'amiante, le sida, la consommation d'alcool, de tabac, de stupéfiants exige de rencontrer les spécialistes du sujet, d'exploiter leurs connaissances en assurant la distinction entre les certitudes et les hypothèses, puis d'envisager les solutions que l'on peut proposer aux décideurs. La partie la plus délicate de cette procédure est l'évaluation des avantages et des inconvénients des mesures envisageables. Elle est dominée par la notion de coût/efficacité, le coût ne se limitant pas à sa composante financière ou économique. Il faut étendre le champ à des coûts humains allant de la contrainte (la réduction d'un plaisir) aux gains en qualité de vie. Les deux aspects peuvent se combiner.

A un moment, les mesures proposées et les choix des décideurs vont entrer dans le domaine public, qu'il s'agisse d'un texte réglementaire ou d'un projet de loi. Des jugements seront émis, critiques ou favorables, des groupes de pression exerceront leur influence, avec des méthodes honnêtes (rendues publiques) ou intellectuellement malhonnêtes (souterraines ou mensongères). Finalement la mesure envisagée sera adoptée ou enterrée, en fonction de son utilité de santé publique et de l'idée que les décideurs peuvent se faire de leurs propres avantages et inconvénients produits par l'adoption de la mesure. Une fois la décision prise de la mettre en œuvre, le débat peut se poursuivre pendant des années, éventuellement jusqu'à la suppression de la décision prise. La dégradation progressive de la loi Evin dans sa partie limitant la publicité pour l'alcool est un bon exemple. Elle vient de subir une nouvelle dégradation (la quatrième en 25 ans) à l'initiative du parti qui l'avait fait adopter.

Comment classer les dérives d'une telle émission ?

Une fois identifiées les erreurs, omissions, manipulations, mensonges, accumulées dans cette émission, comment les situer dans le cadre général du débat public et plus particulièrement du rôle des journalistes dans le fonctionnement de la démocratie ?

Après avoir écrit sur l'expertise en santé publique et sur les mécanismes des erreurs décisionnelles d'Etat, j'ai lu deux livres de Géraldine Muhlmann (GM) : Du journalisme en démocratie (Payot 2004) et Une histoire politique du journalisme (PUF – 2004). Nos deux démarches sont complémentaires. Son travail (sa thèse et ses deux livres) se fondait sur des analyses concrètes de démarches de journalistes et établissait une forme de classification de leurs pratiques. Elle a exploité les textes fondateurs théorisant la fonction du journalisme, et éventuellement ses dérives, en allant de Kant à Foucault et à Bourdieu. C'est son savoir d'agrégée de philosophie, couplé à ses études de cas, qui permettent à des acteurs de terrain comme moi, de mieux comprendre la nature de leurs relations avec les journalistes et leurs limites.

GM voulait définir les conditions de la qualité, je m'intéresse aux pratiques qui la détruisent. Je ne le fais pas par plaisir, mais parce que je considère ce travail comme indispensable. Je suis en outre persuadé que cette pratique est par elle-même productrice de connaissances. Construire des argumentaires qui démontent une affirmation sans preuve est une pratique qui fait partie de la recherche. Elle est utilisable pour confondre les imposteurs et les nuls. GM veut approfondir la façon dont les journalistes font voir le monde à leurs lecteurs ou auditeurs, qui sont des spectateurs recevant des faits et leurs interprétations. Elle décrit la diversité des pratiques professionnelles, avec leurs spécificités, ce qui les détermine et ce qu'ils vont ensuite déterminer en s'adressant au public. La notion « d'idéal critique » est au cœur de son travail. Elle l'envisage en exploitant des disciplines qui doivent bénéficier de leurs parentés au lieu de s'isoler dans leur spécificité, la sociologie, la philosophie, mais aussi la littérature ou la politique.

Au début et à la fin de son livre, GM indique clairement sa volonté d'écarter le problème posé par le journaliste menteur et manipulateur. *« Plutôt que de dépenser tant d'énergie dans la critique pamphlétaire du mauvais journaliste, peut-être ferait-on mieux de réfléchir plus profondément à cette question, abandonnée pour l'heure à quelques journalistes écrivains, à quelques « décentreurs » hélas très coupés du débat public, cette question vitale pour faire évoluer la démocratie, pour qu'elle s'attelle à repousser elle-même ses propres limites : comment faire, comment écrire pour que ce monde dans lequel nous vivons nous parle ? ».*

Les médias écrits généralistes réduisent leurs moyens en personnel et leur diffusion, seuls les journaux présentant les programmes de télévision dépassent le million de ventes hebdomadaires. Parallèlement, les médias spécialisés se multiplient, la pêche, la cuisine, le jardinage ou l'informatique prenant le pas sur le débat de société. Ce dernier s'installe à la télévision sous la forme d'émissions réunissant des journalistes ou les associant à des intervenants aux pratiques diverses, allant du politique à l'économiste ou au chercheur travaillant sur un sujet limité qui a émergé dans l'actualité. C dans l'air fait partie de ce type d'émission et ses plateaux sont très stéréotypés. Les sujets les plus politiques réunissent des journalistes spécialisés qui ont l'habitude de débattre ensemble, respectent la parole de l'autre, et ces caractéristiques assurent une qualité évidente au débat. Quand le sujet abordé a une composante technique importante (économique, sociale, professionnelle) des intervenants dans le domaine

traité, praticiens ou chercheurs, sont invités, le plus souvent avec des journalistes. Ce type d'émission fait partie du journalisme sous ses formes actuelles et il est donc possible et souhaitable de l'examiner en utilisant les travaux d'une chercheuse qui a un profil rare et bien adapté au problème posé.

Son point de départ est la faiblesse actuelle des travaux tentant de définir le journaliste idéal. La pensée théorique de Kant est son point de départ. Elle a une base optimiste et constructive. Les journalistes transmettent au public (la publicité dans son sens premier) des informations très diverses qui permettent de se construire une opinion. Les critiques de cette vision enthousiaste mettent en évidence les pratiques biaisées qui privilégient les informations au service des puissants, se situant aux antipodes de la notion de « *libération du public par un journalisme héroïque* ». Bien entendu ces deux aspects existent, mais les difficultés ne se limitent pas à cette dualité, il faut également envisager le rôle du public qui n'est pas « *une pure victime innocente subissant des dominations exogènes et désirant sa libération* ». Quand je lis cette phrase de GM, je pense immédiatement aux usagers de la route. Ils construisent une idéologie de leur relation avec les règles et avec les autres usagers qui est le produit de leur personnalité et de leurs opinions, donc de l'ensemble des facteurs qui sont intervenus dans cette construction. Le panorama est vaste, allant de l'exemple des parents vécu dans l'enfance sur un siège arrière de voiture à l'écoute de C dans l'air.

A ce stade de la définition du problème posé, nous ne sommes qu'à la page 40 « Du journalisme en démocratie » et GM nous fait ensuite admettre que nous avons des idées fausses sur la notion d'idéologie, telle qu'elle a été analysée par Marx. Elle ne se réduit pas à « *un public manipulé par l'idéologie des dominants* », il faut accepter la notion d'une « *domination anonyme et diffuse sur tous, domination qui n'est pas réductible à la domination de certains par d'autres* ». La situation se complique et l'on se demande qui est finalement le responsable. Il va falloir construire un public idéal, en parallèle avec le journaliste idéal.

Le développement suivant envisage les journalistes en tant qu'otages du public, en utilisant les positions de Bourdieu, notamment l'interaction entre l'audimat et le travail du journaliste qui, comme le souci de visualisation promu par la télévision, conduit à transformer la réalité pour l'adapter à une attente ou à une pratique. Bourdieu décrit une forme d'incompatibilité entre la connaissance scientifique et la transmission de connaissances par les journalistes. Il entre alors en contradiction avec sa volonté d'expliquer, qui était réelle. Il acceptait de rencontrer des journalistes pour parler de son travail, tout en jugeant insupportable d'entendre expliquer la sociologie par ceux qui ne la pratiquaient pas. Quand l'ignorance se combine avec la volonté de faire du spectacle, la transmission d'une information de qualité devient accessoire. Ce qui est montré n'est plus la réalité ordinaire dans toute son étendue. L'espace public se réduit à un spectacle où l'anecdote et l'image qui attire le regard tiennent lieu de communication. Le problème, dont Bourdieu ne donne pas la solution opérationnelle, devient alors la définition des bonnes pratiques respectant le savoir-faire du spécialiste, assurant la qualité de la transmission de ses connaissances et le temps de réflexion du politique qui devra les exploiter. La publicité critique décrite par Kant est alors étouffée par la déviation publicitaire, qui privilégie l'opinion et son conditionnement par rapport au savoir.

Une fois identifiés les deux pôles et leurs caricatures : public innocent/journalistes coupables et la proposition inverse, il faut tenter de trouver un chemin qui réduit les dérives en

acceptant les critiques, en recherchant des solutions et en identifiant leurs implications. La difficulté identifiée par GM est d'éviter de passer de la critique du journalisme à celle de la démocratie. Elle reconnaît, à ce stade de son analyse, la nécessité d'accepter la situation imparfaite qu'elle a décrite, et d'exiger des journalistes le respect de la diversité des opinions, le public étant de son côté invité à développer le processus d'échange des points de vue. Les trois chapitres fondateurs de sa classification des pratiques du journalisme sont alors détaillés et je ne vais pas prétendre les résumer. Il convient de lire ses travaux pour comprendre une combinaison de simplicité et de complexité.

Les trois formes principales de journalistes répondant à la notion d'idéal critique retenues par GM sont :

- Le journaliste flâneur. Le terme peut sembler péjoratif, mais dans l'esprit de Baudelaire qui l'utilisait il ne l'était pas. Le flâneur est capable d'extraire de la modernité ce qui est immuable. Il peut le faire parce qu'il est curieux de tout, a de l'imagination et peut porter un regard neuf et pertinent sur les événements. Il est dépourvu de parti-pris et peut « *épouser la foule* ». Comme l'enfant, il voit tout, s'intéresse à tout, c'est une forme de chercheur, curieux comme tous les chercheurs.
- Le journaliste en lutte. Son problème est de passer du voir au faire. Sa communication sera toujours attentive à la réalité qui doit être commentée, comprise, pour permettre un passage à l'acte. Il ne croit pas que la liberté d'expression soit suffisante pour donner une solution aux problèmes. Il pratique l'indignation et lutte contre la « *nature mesquine des classes* ». Il a des idées, cherche à identifier les bonnes décisions et à favoriser leur adoption.
- Le journaliste capable de rassembler dans le conflit. La reconnaissance de l'utilité du conflit est évidente. Elle évite les contradictions inhérentes aux visions simplistes, imaginant une démocratie homogène, capable de réduire les oppositions. Ce journaliste « décentreur » estime indispensable de défendre la pluralité des points de vue et d'abandonner le lissage des conflits. Toute la difficulté est d'exploiter cette notion de décentrement en évitant d'atteindre un niveau destructeur de la communauté démocratique.

Il est plus facile de commenter l'émission C dans l'air du 13 octobre 2015 avec ces notions à l'esprit.

Cette émission ne relevait pas du journalisme fondé sur un « idéal critique » pour plusieurs raisons.

Il manquait deux éléments indispensables, la sincérité et la compétence. Cette double exigence est si importante et évidente qu'elle n'est pas envisagée par Géraldine Muhlmann qui recherche la qualité. A partir du moment où la réalité des faits n'est pas respectée, le propos a pour seul résultat remarquable d'induire en erreur. Que cette dérive soit le produit d'un déficit de connaissances ou d'une volonté de tromper ne change rien à son pouvoir destructeur.

Il convient d'utiliser une seconde grille d'analyse pour compléter celle qui caractérise les « bonnes pratiques ». La suivante est une version plus évoluée que celle définie lors du procès

avec Airy Routier. L'analyse de l'émission du 13 octobre permet d'identifier les éléments suivants :

Les erreurs sur les faits regroupent :

- L'usage de données ou de faits manifestement faux.
 - Exemple : attribuer les bons résultats de 2013 à la réduction de la circulation pour des raisons climatiques « *Les véhicules, ils étaient coincés parce que il y a eu plusieurs épisodes neigeux. Il n'y a pas eu de circulation* ».
 - Exemple : fonder l'usage des radars automatiques sur les gains financiers pour l'Etat alors que la réduction de la vitesse provoque une perte de taxes sur les carburants supérieur à ces gains : « *le manque à gagner pour l'Etat Britannique...Ils s'en fichent complètement vous savez les Britanniques. Vous savez pourquoi ? Parce que pour eux la sécurité routière ou le prétexte de la sécurité routière, c'est pas un prétexte justement pour faire du fric* ».
- L'usage de données ou de faits imprécis ou non établis.
 - Exemple de la comparaison du freinage de la Renault Laguna et de la Renault 16 : « *la Renault 16, ça mettait 10, 15, 20 mètres de plus pour s'arrêter, elle tenait beaucoup moins bien la route* », La vitesse avant freinage devait être précisée, ainsi que les deux distances d'arrêt.
 - Exemple : « *mais à l'époque il avait été démontré par A plus B qu'on pouvait pas...qu'on pouvait pas y arriver...* ». Cette phrase est d'une imprécision totale, alors qu'elle utilise un argument en apparence indiscutable.

Les erreurs sur les méthodes regroupent :

- L'erreur logique simple, les prémisses ne permettent pas la conclusion formulée, les plus pertinentes d'entre elles n'étant pas utilisées. L'analyse de l'émission recense une série impressionnante de telles pratiques. Un bon exemple est l'affirmation que le système de contrôle automatisé n'accroît plus son efficacité, sans reconnaître que ce sont les techniques mises en œuvre par ses adversaires pour le neutraliser (avertisseurs de radars, non-déclaration de l'identité des conducteurs), sans réaction adaptée de l'Etat, qui sont à l'origine de cette dégradation des résultats.
- L'erreur par omission des objectifs qui ne s'accordent pas avec une conclusion fondée sur une vision réductrice du problème envisagé. C dans l'air aborde les contraintes liées à l'usage des radars, sans que les intervenants osent dire que la réduction de ces contraintes réduit les gains en sécurité routière. S'opposer à un contrôle strict des vitesses de circulation revient à accepter l'accroissement du nombre de tués sur les routes. L'objectif principal d'une politique de sécurité routière et les conditions observées de sa réussite ont été occultés. Une émission sur les radars devait commencer en posant à chaque participant l'interrogation suivante : 2,2% de réduction de la mortalité en 5 ans, de mai 1997 à mai 2002, puis 55% en 10 ans de mai 2002 à mai 2012, avec une rupture brutale en décembre 2002 lors de la définition de la nouvelle politique de sécurité routière, quelle est votre explication ?
- L'abus d'usage des mythes qui sont des représentations figées supprimant le débat public (Barthes). Le radar automatique réduit à une machine à sous qui permet à l'Etat de s'en mettre plein les poches est un exemple parfait d'une telle pratique, alors que la

réduction des vitesses de circulation a réduit la consommation de carburant, donc les ressources fiscales de l'Etat pour un montant supérieur aux gains produits par les radars automatiques.

La malfaisance comportementale introduit des interprétations sans fondement concernant les objectifs et les méthodes des acteurs du système, que l'on peut subdiviser en deux groupes :

- L'affirmation de l'insuffisance de l'information : des faits importants ne seraient pas documentés, alors qu'ils sont aisément accessibles. L'affirmation « *il faut savoir qu'aujourd'hui les pouvoirs publics ignorent la cause de 37% des accidents sur le réseau français* » est un exemple parfait de ce type de dérive. La perte de contrôle est devenue le mécanisme le plus fréquent des accidents mortels hors agglomération. Il est impossible d'identifier sa cause dans tous les accidents au moment de leur constat. Il faut rechercher ces causes dans des études approfondies d'accident produites par des équipes spécialisées. Chaque méthode d'accès à l'information a ses limites, il faut chercher le bon renseignement là où il est, avec les méthodes adaptées, c'est un principe fondateur du bon journalisme.
- La manipulation des faits : les connaissances validées sont niées pour influencer sur nos convictions. Tenter de détruire les formalisations de la relation entre la vitesse de circulation et la mortalité accidentelle fait partie de cette perte de l'honnêteté intellectuelle.

Dans un débat oral il faut ajouter une méthode dont nous venons de voir qu'elle est utilisée avec une maîtrise parfaite par Nicolas Le François : ne pas répondre à la question posée et faire dévier le débat vers d'autres aspects d'un problème.

.....

Bibliographie élémentaire

Amossy Ruth - Apologie de la polémique, PUF, 2014

Baillargeon Normand - petit cours d'autodéfense intellectuelle, éditions Lux (Québec) 2006

Bernays Edward – Propaganda – Comment manipuler l'opinion en démocratie, éditions la Découverte, 2010

Breton Philippe - la parole manipulée, éditions la Découverte, 2004

Godart Elsa – La sincérité : ce que l'on dit, ce que l'on est, éditions Larousse, 2008

Muhlmann, Géraldine - Une histoire politique du journalisme – XIX^e - XX^e siècle, éditions Le Monde/PUF, 2004

Muhlmann, Géraldine – Du journalise en démocratie, éditions Payot, 2004.

.....

Annexes

Annexe 1 : l'accidentalité comparée de l'Allemagne et de la France

Une des caractéristiques du déni de réalité dans le but de convaincre consiste à répéter à l'identique le même propos désinformateur pour en imprégner les mentalités. Les radars « pompes à fric » multipliés par un Etat cupide qui veut « s'en mettre plein les poches », « l'Allemagne qui a de meilleurs résultats que la France alors que la vitesse n'est pas limitée sur les autoroutes » font partie de ce catéchisme du désinformateur. Il est donc indispensable de développer une comparaison entre l'accidentalité de ces deux pays.

Le bon usage de l'accidentalité d'un pays implique d'éviter deux dérives majeures :

- utiliser un ou deux aspects du problème allant dans le sens que leur utilisateur veut leur donner, sans tenir compte de ceux qui ne correspondent pas à l'explication privilégiée,
- ajouter à cet usage sélectif des indications fausses,
- ne pas tenir compte des faits établis,
- l'accumulation des erreurs logiques.

Les éléments de base

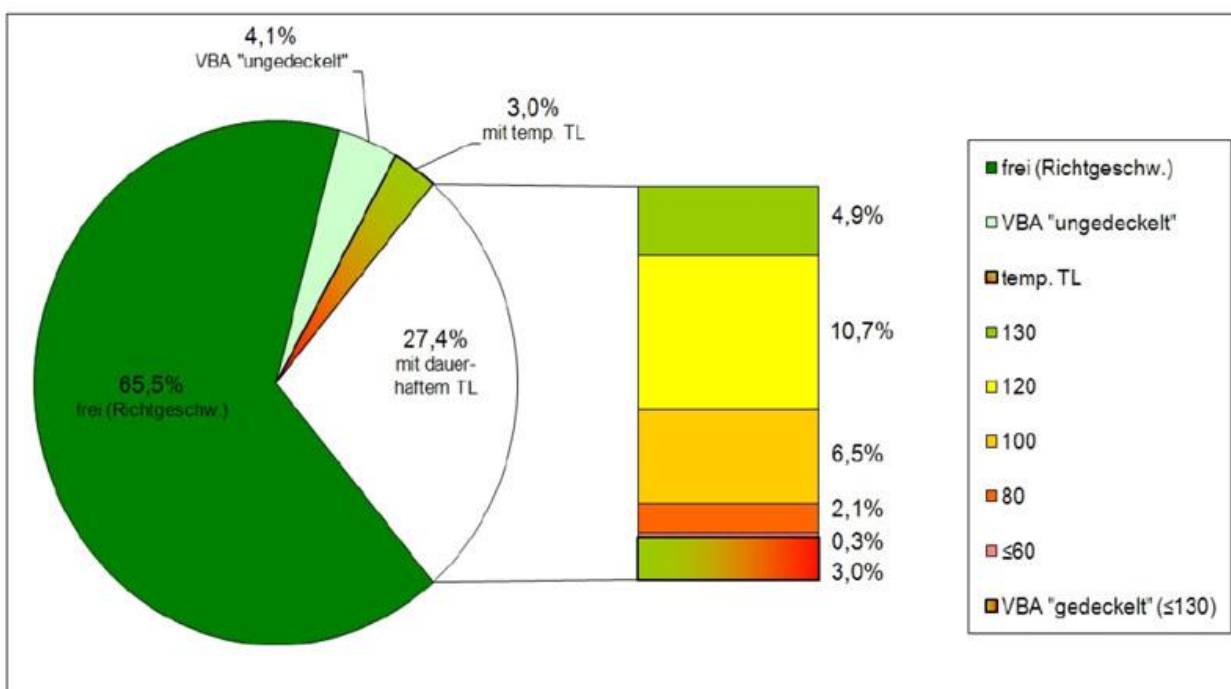
- L'Allemagne est plus peuplée que la France (Allemagne 82,7 millions d'habitants et France métropolitaine 64,54.
- La superficie de l'Allemagne 365 900 Km² est plus faible que celle de la France 554 000 Km².
- La densité de la population est donc plus faible en France (118 habitants / km²) qu'en Allemagne (226 h/km²), ce qui est un facteur établi d'accroissement de la mortalité par habitant. La différence entre les deux pays est importante, avec une densité allemande proche du double de la densité en France.
- La géographie humaine est différente, avec un plus grand nombre d'agglomérations très importantes en Allemagne, situées principalement sur un axe nord-sud et reliées par un réseau autoroutier dense, ce qui est un facteur de réduction des parcours sur des voies hors agglomération moins protectrice. Il faut parcourir plus de kilomètres en France qu'en Allemagne pour rejoindre une autoroute sur laquelle le risque est quatre à cinq fois plus faible au kilomètre parcouru que sur le réseau non autoroutier. Le fait que les autoroutes allemandes soient depuis dix ans plus dangereuses au milliard de kilomètres parcourus que les autoroutes françaises n'enlève rien au bénéfice produit par les particularités géographiques de l'implantation des autoroutes allemandes et l'importance du trafic qu'elles supportent.

Les réglementations de la vitesse sur les autoroutes allemandes

Soucieuse de conserver une justification à la production de voitures pouvant atteindre des vitesses maximales largement supérieures aux limites fixées dans tous les autres pays de

l'Union Européenne, l'Allemagne a établi des règles particulièrement hypocrites pour maintenir le mythe d'une vitesse libre sur ses autoroutes. En réalité 27,4% du réseau est limité en vitesse de façon permanente, 3% de façon temporaire, 65% a une vitesse recommandée (richtgeschwindigkeit) de 130 km/h et 4,1% une vitesse totalement libre (ungedeckelt). Sur le réseau où le 130 maximal est recommandé, les assureurs ont développé des dispositions réduisant les indemnisations quand un accident survient avec une vitesse dépassant la limite recommandée. L'Allemagne ne publie pas les taux de mortalité aux kilomètres parcourus sur les différents réseaux d'autoroutes. Dans une intervention rendue publique dans le film de Coline Serreau sur le permis à point, un ancien délégué interministériel à la sécurité routière, Jean-Luc Névache indiquait avoir obtenu l'indication d'un niveau de mortalité sur les 4,1% du réseau autoroutier totalement libre trois fois supérieur à celui observé sur le réseau autoroutier avec une recommandation du 130 km/h.

Le graphique suivant a été produit par l'école supérieure de police allemande le 1er janvier 2009.



L'accidentalité

Le nombre de tués sur les routes des deux pays en 2014 a été de 3384 en France et de 3377 pour l'Allemagne. Le taux de mortalité par million d'habitants est donc nettement plus faible en Allemagne (France 52.5 et Allemagne 40,8). Dans les deux pays, le critère retenu pour la mortalité est identique, les décès sont dénombrés jusqu'à 30 jours après l'accident.

Le nombre de blessés dans les deux pays est si différent qu'il faut être attentif aux critères retenus. Les services statistiques Allemands (www.destatis.de) utilisent le critère que la France a

adopté à partir de 2005 pour différencier les blessés graves des blessés légers. La gravité est définie par une hospitalisation atteignant ou dépassant 24 heures après l'accident. (Schwerverletzte Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden).

La notion de « blessé léger » est difficile à définir. Leur dénombrement peut varier dans des proportions importantes en fonction des règles d'intervention des gendarmes ou des policiers dans les pays concernés, comme des pratiques de rédaction des documents produits lors d'un constat d'accident. Des études ont évalué la différence entre le nombre de blessés qui ont été l'objet de soins médicaux et le nombre de blessés recensés par les gendarmes et les policiers. L'étude réalisée par l'IFSTTAR à Lyon, sous la direction de Bernard Laumon, utilisant le registre du Rhône qui assure le dénombrement des blessés dirigés vers des médecins ou des établissements de soins ont prouvé à la fois l'importance de la différence et son amplitude plus grande quand il s'agit de blessures légères (Emmanuelle Amoros – Bulletin épidémiologique hebdomadaire du 6 mai 2008 n°19). Le facteur multiplicateur était de 1,8 pour les blessés graves (avec la définition antérieure à celle de 2005) et de 3,4 pour les blessés légers. Le critère de gravité utilisé était l'échelle NISS (New Injury Severity Score) avec le niveau NISS 9+ comme seuil pour les blessés graves.

Le critère actuel des forces de l'ordre fondé sur une hospitalisation d'au moins 24h est plus fiable et opérationnel que la distinction recommandée par l'Union Européenne, fondée sur l'échelle de gravité des accidentologues avec comme seuil l'AIS 3 (Abbreviated Injury Scale) pour différencier les blessés graves des blessés légers. Les gendarmes et les policiers ne sont pas formés à l'usage d'échelles de gravité fondée sur le type de lésion observé au moment de l'accident.

Il est donc important de tenir compte de la méthode utilisée pour comparer les résultats observés dans les différents pays et de tenir compte des études qui ont été conduites pour évaluer la précision des informations disponibles. Les différences entre l'Allemagne et la France sont impressionnantes :

- En Allemagne (bilan 2014) 3 377 tués, 67 732 blessés graves et 321 803 blessés légers, soit :
 - 20 blessés hospitalisés depuis au moins 24h pour un tué,
 - 95,3 blessés légers pour un tué,
 - pour un total de 389 535 blessés, la proportion est d'un tué pour 116,8 blessés.
- En France, (bilan 2004), lorsque la distinction entre blessés graves et blessés légers était produite sans référence à l'hospitalisation pendant 24 heures, mais pendant six jours, nous avons :
 - 3,33 blessés graves pour un tué,
 - 17,45 blessés légers pour un tué,
- En France (bilan 2014) 3384 tués, et avec le même critère que l'Allemagne pour définir le blessé grave : 26 635 blessés graves et 46 413 blessés légers soit :
 - 7,9 blessés hospitalisés depuis au moins 24h pour un tué,
 - 16,6 blessés non hospitalisés pour un tué,

- pour un total de 73 048 blessés, la proportion est d'un tué pour 21,6 blessés.
- La comparaison entre ces proportions est la suivante :
 - Pour les blessés hospitalisés au moins 24 heures, la proportion est de $20/7,9 = 2,53$ fois plus de blessés graves pour un tué en Allemagne,
 - Pour les blessés légers, la proportion est de $95,3/16,6 = 5,74$ fois plus de blessés légers en Allemagne
 - Pour l'ensemble des blessés, la proportion est de $116,8/21,6 = 5,4$ fois plus de blessés en Allemagne.

Pour que cette comparaison ait un sens, il convient d'analyser les différences concernant les usagers concernés et les types de voies. L'année 2014 est d'un usage commode du fait de l'identité du nombre de décès dans les deux pays (3384 et 3377). Le tableau de synthèse allemand ne différencie pas les variétés de « Güterkraftfahrzeugen » (transports de marchandise). Les différences les plus importantes concernent la mortalité des piétons et des cyclistes (758 pour ces deux types d'usagers vulnérables en France et 919 en Allemagne).

Usagers décédés	France	Allemagne
Automobilistes	1663	1575
Motocyclistes	625	587
Piétons	499	523
Cyclomoteurs	165	87
Cyclistes	159	396
Utilitaires + PL	143	143
Autres	65	23

Le réseau routier des deux pays

La structure administrative de l'Allemagne est très différente de la nôtre et il faut connaître ses composantes en se gardant de comparaisons simplistes. L'Allemagne comporte 295 Kreis qui sont proches de nos arrondissements, mais les villes les plus importantes sont indépendantes administrativement et ne font pas partie d'un Kreis, ce sont les « kreisfreie Städte ». L'organisme statistique allemand (Destatis) ne donne pas d'indication sur le réseau au niveau des communes (14 865 communes : gemeinde) et il semble inclus dans les Kreisstrassen. La longueur totale indiquée (91 862 km) me semble très faible par rapport au 639 000 km du réseau communal français. A l'opposé le réseau des Bundesstrassen est très supérieur au réseau national français. Les seules comparaisons fiables sont celles qui portent sur le réseau autoroutier et ce sont elles qui nous intéressent.

Longueur de voies en Allemagne

	Autoroutes	Bundesstrassen	Landesstrassen	Kreisstrassen	Total
Hors aggro	12917	31605	65116	69863	179501
En aggro		7782	21095	21998	50875

Agglo + hors agglo	12917	39386	86211	91862	230376
--------------------------	-------	-------	-------	-------	--------

Longueur de voies en France

	Concédées	Non concédées	Total
ARO	8933	5874	14807
RN non autoroutières			5824
Voies départementales			371 000
Voies communales			639 000

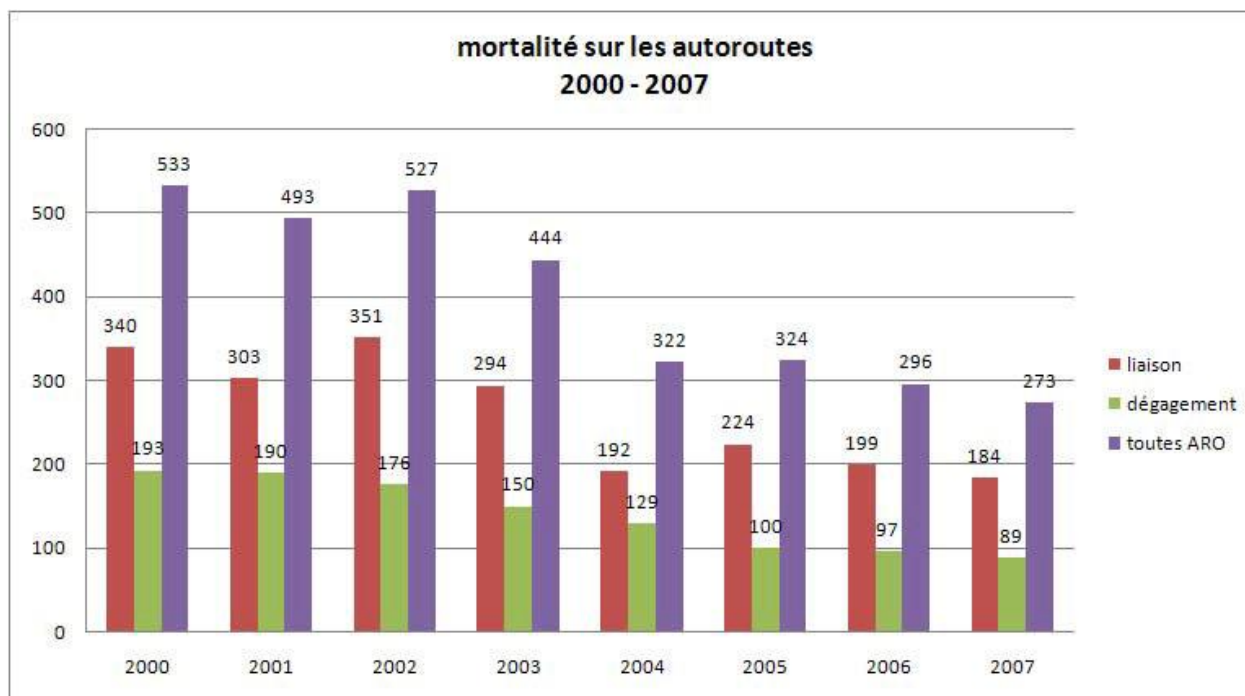
Quelle proportion de tués sur les autoroutes des deux pays ?

La proportion de tués en fonction du lieu de l'accident est en accord avec un trafic plus important sur le réseau autoroutier allemand. La comparaison du nombre de tués sur les autoroutes des deux pays met en évidence un nombre de tués supérieur de 55% à celui observé en France. Le risque au milliard de km parcourus n'est que légèrement plus important qu'en France, mais le trafic beaucoup plus élevé produit un plus grand nombre de tués sur autoroute en Allemagne. La proportion des tués sur les autoroutes par rapport à l'ensemble des tués par accident est de 7,15% en France et de 11,1% en Allemagne.

Lieu	France	Allemagne	France %	Allemagne %
ARO	242	375	7,15%	11,1%
ARO concédées	142			
Autres ARO	100			

Un des tableaux suivants établissant le nombre de tués pour 1000 km de voies met en évidence une mortalité de 29 personnes en Allemagne et 16,3 en France. Cette différence a une signification précise qui est rarement exploitée dans la comparaison entre les deux pays. La sécurité sur les autoroutes est de quatre à cinq fois plus faible au kilomètre parcouru que sur les routes hors agglomération ne séparant pas les sens de circulation et comportant des intersections à niveau. Cela signifie que si les $375 - 242 = 133$ tués en plus sur autoroute n'avaient pas bénéficié de ce type de voie, le bilan allemand de l'insécurité routière aurait été accru de plus de 500 tués.

Les réformes de 2002/2003 ont provoqué une réduction rapide et massive de la mortalité sur tous les réseaux routiers de France, notamment sur le réseau autoroutier (graphique ci-dessous).



L'indicateur le plus pertinent pour exprimer le risque en fonction du service rendu est le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus.

Les deux graphiques suivants ont été établis par l'ETSC (European Transport Safety Council) pour l'année 2006. La France avait alors une mortalité sur ses autoroutes qui s'était abaissée au-dessous de 300 tués par an, la plaçant en meilleure position que l'Allemagne sur le critère de la mortalité au milliard de kilomètres parcourus.

Taux de mortalité sur les autoroutes européennes (source ETSC 2006).

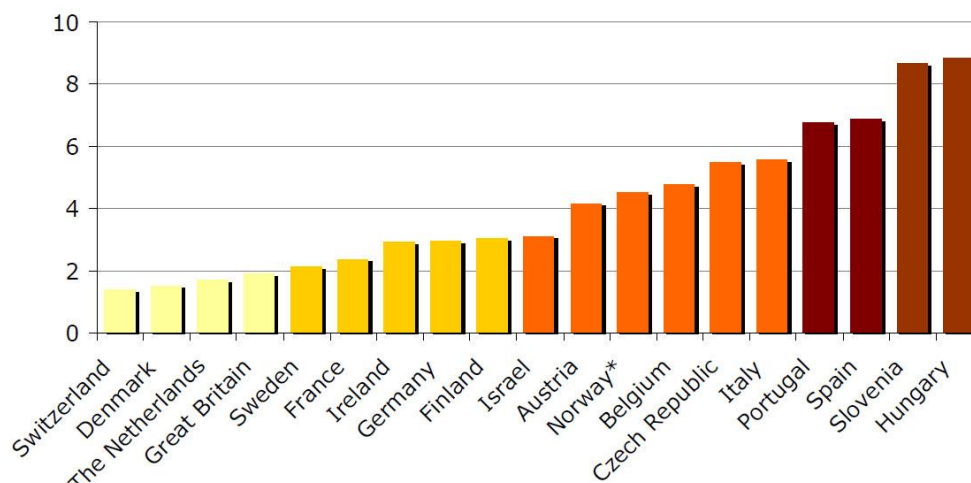
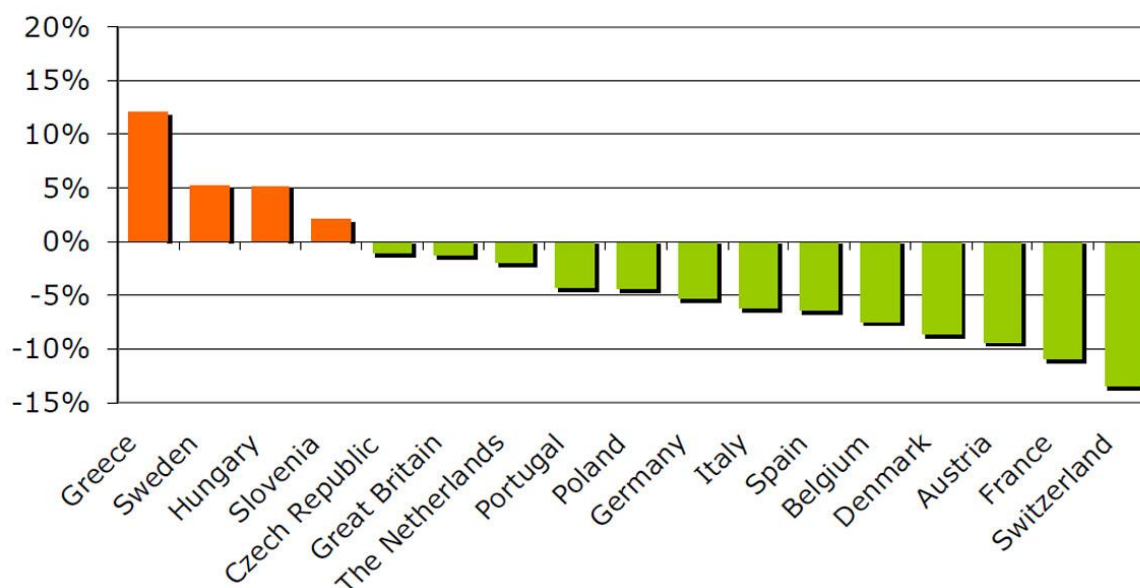


Figure 4: Number of deaths on motorways per billion km in 2006 * NO 2005 (the rate for NO is based on few deaths per year and is therefore subject to wide fluctuation) source: ETSC PIN and IRTAD

Le graphique indiquant l'évolution de ce taux de mortalité sur autoroute par milliard de kilomètres parcourus pendant la période 2001-2006 met en évidence la différence importante entre les gains de l'Allemagne et ceux de la France.



Average yearly percentage change in the number of deaths on motorways over the period 2001-2006

L'influence du trafic sur le risque au milliard de kilomètres parcourus.

Il est évident que le nombre de tués par kilomètre d'autoroute s'accroît avec le trafic tant que la circulation demeure fluide. Quand la densité de la circulation devient suffisamment importante pour que les usagers ne puissent plus choisir une vitesse de circulation inférieure ou égale à la vitesse maximale autorisée (ou au-delà de cette dernière !), cette situation va provoquer un ralentissement qui sera lui-même favorable à la réduction de la mortalité au milliard de kilomètre parcouru. Cette influence est connue depuis une trentaine d'années.

En 1988 j'avais exploité les données disponibles pour 1986 sur :

- le kilométrage d'autoroutes dans 8 pays européens,
- le trafic exprimé en milliards de véhicules * kilomètres,
- la mortalité par milliard de kilomètres parcourus.

En divisant le trafic par la longueur du réseau autoroutier j'avais obtenu un indicateur de débit qui était exprimé en millions de véhicules passant en moyenne sur un kilomètre d'autoroute pendant une année. Par exemple pour la France cet indicateur était de 8,35 millions de véhicules par an, alors que l'Allemagne fédérale constatait une circulation beaucoup plus intense, 12,35 millions de véhicules passaient chaque année sur un kilomètre de ses autoroutes. Il s'agit bien entendu d'une valeur moyenne. A partir de ces données il était facile de constater le niveau élevé de la corrélation entre le taux de mortalité et le débit, que ce soit en utilisant une régression linéaire ou exponentielle. J'avais publié ces données dans "le Généraliste" du 13 janvier 1989 pour expliquer à un correspondant du journal que les résultats relativement bons des autoroutes allemandes dans le domaine de la sécurité s'expliquaient d'abord par l'importance de la circulation. Voici le tableau qui avait été publié à l'époque.

Le tableau ci-dessous exprime le volume moyen de circulation en véhicules par jour et par Km

Pays - Année 1986	Réseau autoroutier en Km	Trafic en milliards de véhicules x Km	Mortalité par an et par milliard de véhicules x Km	Circulation en véhicules par Km et par jour
RFA	8350	103,2	7,4	33861
France	5936	49,6	11,3	22913
Italie	6209	39,5	18,2	17429
UK	2968	42,3	5,9	39091
Pays-Bas	1975	25,8	3	35790
Belgique	1534	15,1	9,5	27004
Autriche	1261	7	20,7	15291

Suisse	1054	11,5	6,6	29846
--------	------	------	-----	-------

Le coefficient de corrélation entre la mortalité et le débit moyen est de 0,90 en utilisant la fonction exponentielle suivante :

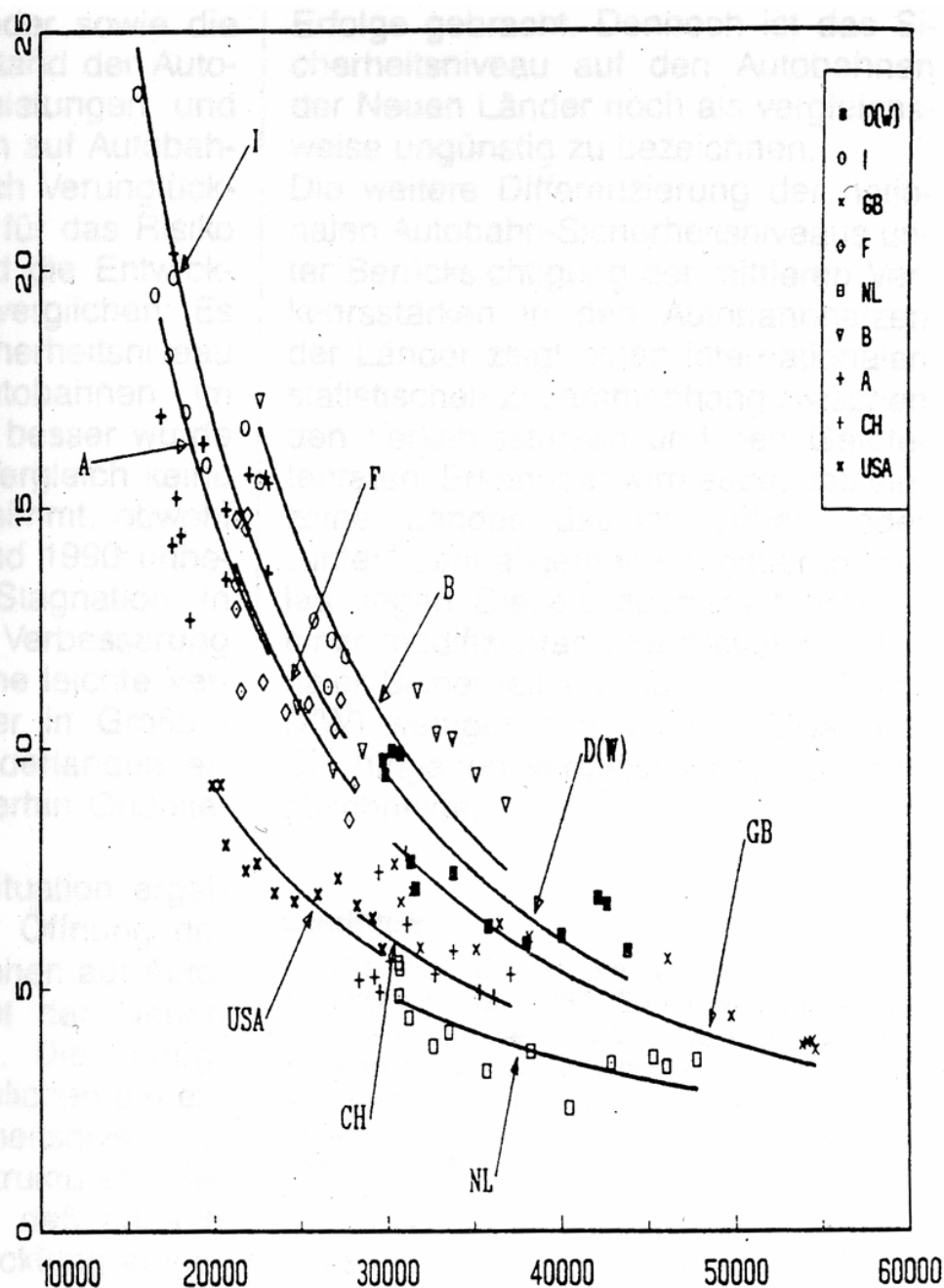
$$\text{mortalité} = \exp(3,99 - (0,0000658 * \text{débit}))$$

En 1995 E.Bruhning, S.Berns et A.Schnepers ont décrit l'évolution de cette relation dans les mêmes huit pays et aux USA (Revue Strasse + Autobahn de janvier 1995) pendant une période allant de 1970 à 1993. Leur étude distingue la RFA de l'ex RDA, ce qui était tout à fait justifié le réseau autoroutier de l'Allemagne de l'est n'était pas encore remis au niveau technique de la RFA à la fin de la période étudiée, et il avait connu une forte augmentation de la mortalité dans les années qui avaient suivi la réunification.

Ils ont utilisé une fonction multiplicative exprimant la mortalité $M = a \cdot T^b \cdot 10^6$ en fonction du débit moyen de circulation avec $a=18,25$ et $b=-1,42$. Outre la fonction établissant globalement cette relation en réunissant les diverses valeurs annuelles des pays étudiés, ils ont établi les régressions des différentes valeurs annuelles pour chaque pays, ce qui met bien en évidence la réduction progressive de la mortalité dans chaque pays, accompagnant l'augmentation de la circulation (il n'y a pas de pays qui ait augmenté son réseau autoroutier plus vite que son trafic). Le graphique représentant ces différentes courbes est particulièrement intéressant car il montre qu'elles ne sont que faiblement décalées les unes par rapport aux autres, elles suivent bien la relation générale.

Il y a cependant des particularités qui sont peu commentées dans cet article qui se veut descriptif et n'envisage pas les facteurs associés qui peuvent expliquer que deux pays qui ont le même débit moyen de véhicules sur un kilomètre d'autoroute en une année puissent avoir des taux de mortalité assez nettement différents. La comparaison entre l'Allemagne et les USA est particulièrement intéressante, le taux de mortalité américain en 1992 était de 5,3 tués par milliard de km alors qu'il était de 5,4 en RFA en 1993 (il y avait un décalage d'une année entre ces deux pays dans l'étude de Bruhning). Pour ces années le trafic moyen américain était nettement plus faible à 30 453 véhicules par km et par jour pour 45 512 en Allemagne de l'Ouest. La France avait en 1993 un taux de mortalité de 8,1 et une circulation encore plus faible que les USA à 28 225.

Le graphique ci-dessous est extrait de l'article de Bruhning. L'axe vertical indique le risque au milliard de kilomètres parcourus, l'axe horizontal le nombre de véhicules moyen utilisant les autoroutes du pays. La série de valeurs annuelles pour chaque pays met en évidence la réduction du risque et sa relation avec le trafic.



Quatre facteurs déterminent l'évolution de la mortalité sur les autoroutes :

- les limitations de la vitesse maximale autorisée
- la qualité du dispositif de contrôle et de sanction traitant les excès de vitesse,
- la densité du trafic
- l'évolution de la protection apportée par les véhicules et les aménagements des autoroutes (voies d'accès et de sortie, barrières de sécurité, qualité des séparateurs médians).

Annexe 2

La relation entre la vitesse et le risque dans le domaine de la sécurité routière

La relation entre les différentes formes de vitesse et l'accidentalité sont étudiées par des méthodes quantitatives depuis la fin des années cinquante. Les débats parfois conflictuels entre les chercheurs appartiennent maintenant au passé. Les imprécisions résiduelles n'ont pas d'influence sur les mesures destinées à mieux contrôler le risque. Pour autant, le débat public demeure et il est consternant de constater l'absence de transmission et de vulgarisation des données acquises vers les usagers. Il est encore plus consternant de constater que ce sont parfois des journalistes qui non seulement ne transmettent pas des informations dont la qualité est reconnue, mais propagent des inexactitudes évidentes.

1/ exploitation de la notion de variation de vitesse lors d'une collision

Etablir le lien entre variation de vitesse et les blessures (fréquence en fonction du niveau de sévérité des blessures). L'échelle de sévérité des blessures est l'Abbreviated Injury Scale (AIS) qui distingue 6 niveaux de gravité, le niveau 6 correspondant à une lésion mortelle. Avec Claude Tarrière qui a développé les études biomécaniques et accidentologiques des constructeurs, j'ai participé aux mises à jour de cette échelle de sévérité lésionnelle créé par l'AAAM (Association for the Advancement of Automotive Medicine), dont l'usage s'est mondialisé au cours de la décennie 70.

Le groupe de chercheurs développé par les constructeurs automobiles et qui avait fait le choix de collaborer avec les universitaires de l'hôpital de Garches à partir de 1970 avait établi une relation précise entre le delta V (variation de vitesse lors de l'impact) et le risque de mort (AIS6). Je faisais partie d'une des structures associatives de chercheurs universitaires qui collaboraient étroitement avec les constructeurs (Institut de recherches biomécaniques et accidentologiques). Ces associations ont ensuite fusionné en une structure unique, le CEESAR (Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques) qui continue à jouer un rôle majeur dans le développement des connaissances dans le domaine de la sécurité routière.

Cette relation entre le delta V et les dommages produits a été établie par de nombreuses équipes de chercheurs. Une équipe de recherche anglaise avec laquelle nous avons souvent travaillé observait des valeurs très proches de celles de l'APR (Association Peugeot-Renault qui n'était pas encore devenue le LAB).

2/ exploitation de la notion de vitesse de circulation avant la survenue de la collision

Les premières études quantifiant le risque ont été faites aux USA. Solomon a étudié 10 000 accidents observés de 1955 à 1958 sur 35 sections totalisant 600 miles. Les résultats publiés en 1962 mettent en évidence une croissance non linéaire de l'accidentalité en fonction des vitesses de circulation.

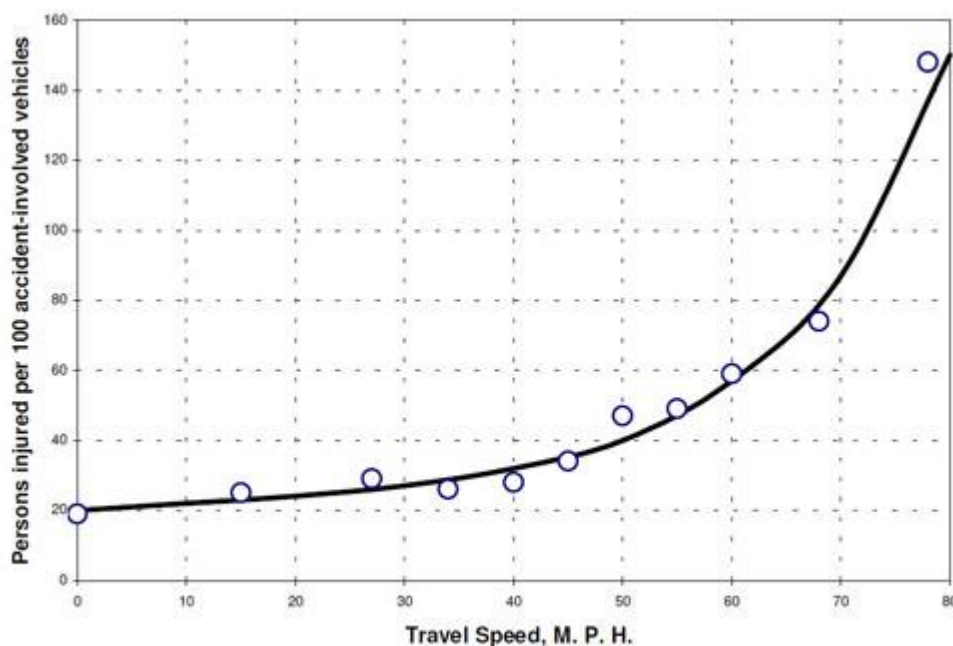
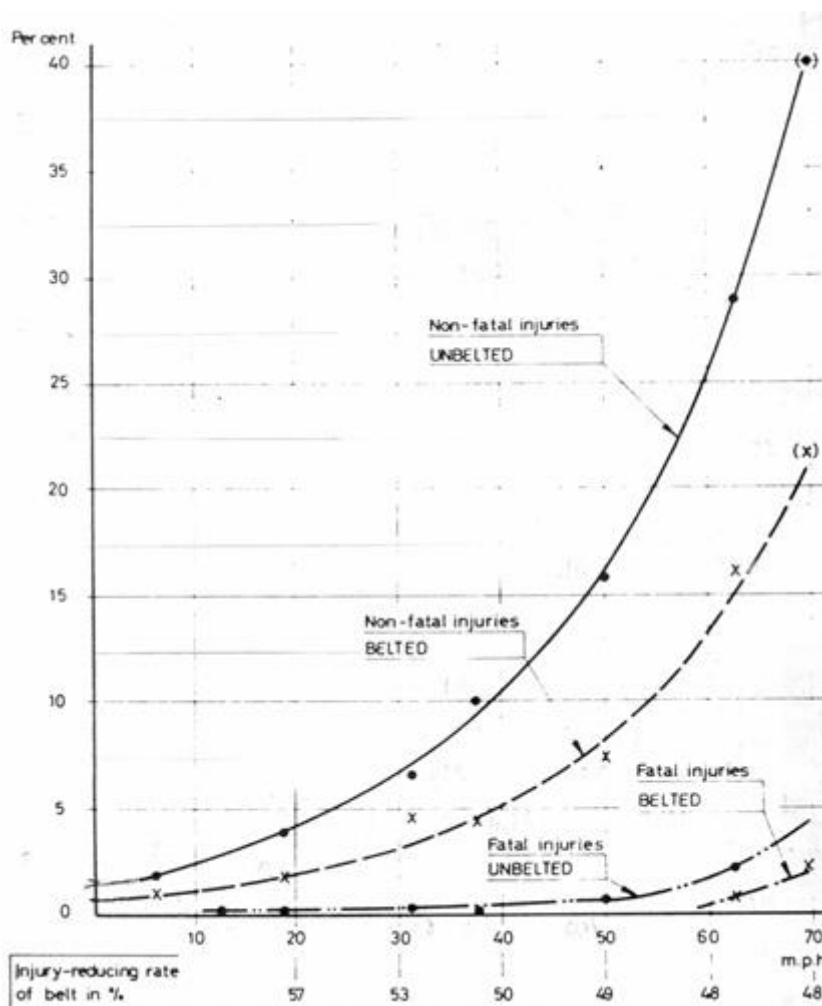


Figure 4: The number of people injured per 100 crash-involved vehicles

Bohlin, ingénieur travaillant chez Volvo, a pu étudier 28 000 accidents en évaluant notamment les vitesses de circulation avant l'accident. Les résultats ont été publiés à la conférence Stapp de 1968. Son objectif n'était pas de documenter le risque en fonction de la vitesse, mais de prouver l'efficacité de la ceinture de sécurité en comparant les taux de survenue de blessures en fonction des vitesses de circulation reconstituées en utilisant les témoignages, les trajectoires (traces de freinage qui étaient très visibles à cette époque précédant l'apparition des antiblocages de roues, traces de ripage) déformation des véhicules en cas de collision contre un autre véhicule ou un obstacle fixe).



Il faut remarquer que les critiques qui ont été développées après ces premières publications ont peu porté sur la relation vitesse/accident. Elle paraissait si évidente que les faits en débat ont concerné les variations du risque observées dans des contextes différents :

- relation entre les vitesses moyennes de circulation et les vitesses plus basses ou plus élevées. L'étude de Solomon, comme celle de Cirillo en 1968 indiquait un excédent de risque quand les vitesses étaient nettement inférieures aux vitesses moyennes,
- absence ou présence de la ceinture de sécurité dans l'étude de Bohlin.

Autant les résultats de Bohlin concernant la sécurité secondaire (protection au cours de l'accident et non avant) ont été facilement acceptés, autant ceux concernant les risques pour la sécurité primaire de vitesses de circulation très différentes ont été débattus. Une courbe en U avec un excédent de risque de part et d'autre de la vitesse moyenne incitait à éviter les vitesses lentes et à se rapprocher de la vitesse moyenne. Le débat était de même nature que celui suscité par l'étude du lien entre l'alcoolémie et le risque accidentel publiée par Borkenstein en 1964. La méthodologie était rigoureuse avec 5895 accidents étudiés et un groupe témoin de non accidentés (au même endroit, le même jour de la semaine et la même tranche horaire) dont l'alcoolisation avait été mesurée dans l'air expiré. La méthode permettait de calculer un risque relatif entre les

deux groupes. Il y avait cependant un biais de sélection lié au fait qu'une proportion importante des accidentés avec de faibles alcoolémies avaient d'autres caractéristiques plutôt protectrices qui étaient représentées à un taux inférieur dans le groupe avec une alcoolémie nulle ou très faibles. Ces résultats avaient permis de soutenir l'hypothèse d'un effet favorable des faibles niveaux d'alcoolisation. Cette interprétation a été abandonnée après l'identification et la prise en compte de ces biais

Dans les études américaines qui avaient mis en évidence un risque d'accident accru en cas de vitesse faible par rapport à la moyenne de l'ensemble des conducteurs, le biais était lié à la fréquence élevée d'accidents liés à des ralentissements avec des chocs entre véhicules allant dans la même direction dans une circulation dense. Des changements de direction, des ralentissements à l'approche d'une intersection sont des facteurs provoquant une réduction des vitesses et un accroissement des collisions "avant-arrière". L'étude de Solomon comportait 51% d'accidents avec cette typologie, dont la fréquence est élevée en cas de congestion du trafic et la vitesse était inférieure à 42 mph (67 km/h) dans 46% des accidents. L'analyse de ce biais la plus précise est celle W.J. Frith and T.L. Patterson (Research and Statistics, Land Transport Safety Authority - Nouvelle Zélande) : Speed variation, absolute speed and their contribution to safety, with special reference to the work of Solomon (2002).

En 1982, donc une quinzaine d'années après la publication de Bohlin, Un chercheur suédois, Göran Nilsson, a utilisé un grand nombre de modifications réglementaires de la vitesse maximale autorisée sur le réseau suédois pour tenter de définir un modèle mathématique de la relation entre la vitesse de circulation et l'accidentalité (matérielle, avec blessures et avec décès). Considérer son travail comme le produit d'une réflexion purement théorique sur les facteurs déterminant le bilan final d'un ensemble d'accidents que l'on pourrait invalider par le raisonnement témoigne d'une incompréhension complète de la procédure suivie. Lorsque l'on construit un modèle empirique en tentant de comprendre les contributions des différents facteurs qui contribuent au résultat final. La réalité des faits, leur mise en forme et la compréhension de leur signification est l'élément principal de la procédure. Les analyses des mécanismes mis en œuvre, tenant compte des connaissances de la physique constituent un soutien qui va contribuer à approfondir la compréhension du problème en reliant le réel et la théorie.

Remarques

La difficulté résiduelle est liée à la différence de nature des interventions de la vitesse dans la production d'un accident et dans la production d'un delta V. Une conduite rapide réduit le temps disponible pour réagir à une situation potentiellement dangereuse, elle facilite une perte de contrôle dans un virage, ne permettra pas éventuellement de s'arrêter en présence d'un animal qui traverse une chaussée, ou d'un autre usager qui ne respecte pas une règle de priorité en intersection. Ces effets de la vitesse sont bien individualisés qualitativement, il est cependant difficile de les quantifier. A l'inverse, la notion de delta V est dissociable en éléments bien quantifiables. L'énergie cinétique du ou des véhicules en présence, la typologie de leur rencontre, leurs conceptions, va produire des déformations, délivrer des efforts au niveau d'une structure humaine physique dont nous connaissons les tolérances et les vulnérabilités.

Cette difficulté de préciser la part des dommages attribuable à la vitesse de circulation dans la survenue d'un accident et la part attribuable à la variation de vitesse lors de la phase de

déformation des structures est un problème dont il ne faut pas majorer l'importance. Les deux mécanismes interviennent. Nous connaissons le résultat global et nous savons décomposer l'effet de la variation de vitesse lors d'une collision. Décomposer de façon quantifiée le rôle de la vitesse de circulation progresse, mais la finalisation de ce travail n'empêche pas d'agir. La fraction de risque attribuable à la combinaison de la vitesse de circulation et de facteurs comportementaux tels que la conduite sous l'influence de l'alcool, l'usage de distracteurs (téléphone, SMS), l'inexpérience, sont bien identifiés et quantifiés. Dans la situation actuelle, le problème n'est pas au niveau de la connaissance des risques, mais de la volonté de les maîtriser.

Annexe 3 : Evolution des vitesses maximales que peuvent atteindre les voitures particulières commercialisées en France

Vitesse maximale	80/110 km/h	111/130 km/h	131/150 km/h	Plus de 150 km/h
2000			2%	98%
1987		4%	23%	73%
1980		18%	32%	50%
1972	13%	19%	47%	21%
1967	28%	29%	33%	10%

Annexe 4 : texte sur l'évolution de l'usage des radars automatiques en Grande Bretagne, publié par The Telegraph le 26 décembre 2014

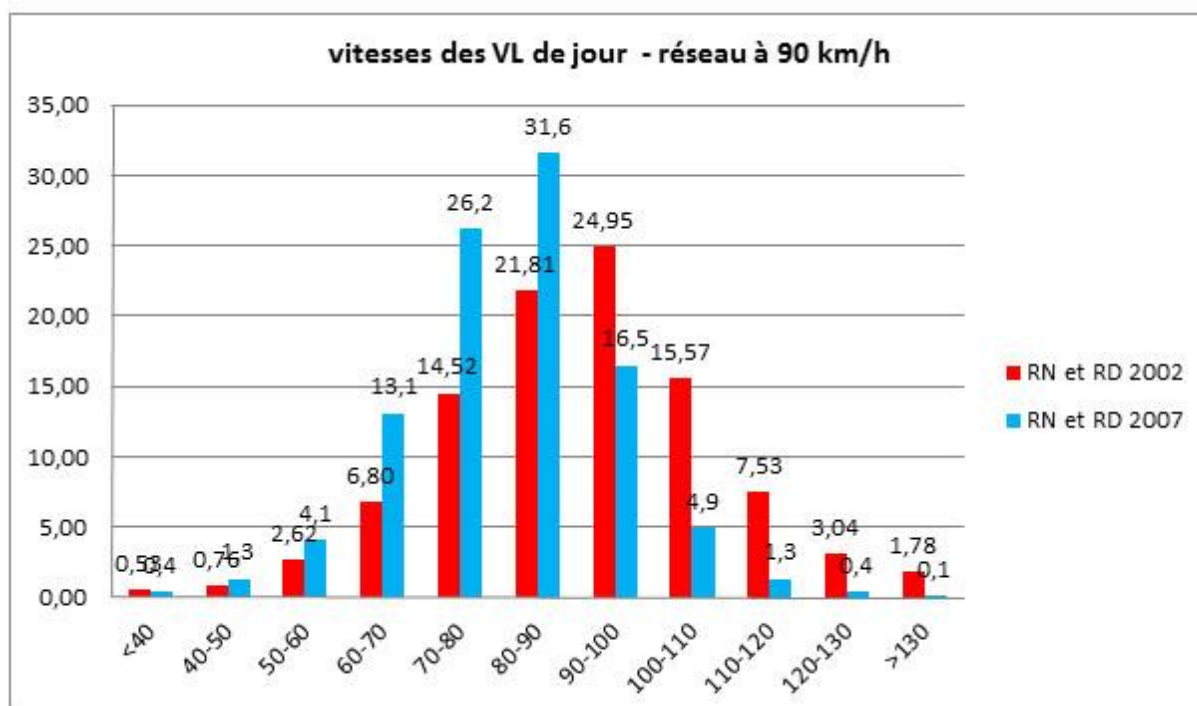
The number of speeding fines issued to motorists by the courts has risen to its highest level for four years amid the rollout of a new generation of digital speed cameras.

In Essex, the number of speeding fines issued by the courts rose by 44 per cent last year, while in Avon and Somerset the number increased by 34 per cent. In six other police areas, the number of speeding fines handed out by magistrates rose by around a quarter.

Motoring organisations said the rises were being fuelled by sophisticated digital speed cameras, which unlike ageing film versions can take pictures around the clock. The new cameras are being phased in across the country and have the advantage that they never run out of film and can take pictures indefinitely.

However, the Association of British Drivers said there was little evidence that speed cameras actually reduced road accidents and suggested that speeding tickets were now simply being used as a "cash cow".

Annexe 5 : distribution des vitesses en pourcentage en 2002 et en 2007 (France).



Annexe 6 : Le CSA et les économies de carburant

Années	Super m ³ livraisons	Gazole m ³ livraisons	Super+gazole m ³ livraisons
2002	17 254 648	34 791 082	52 045 730
	16		
2003	276 126	35 635 158	51 911 284
	15		
2004	504 797	36 402 040	51 906 837
	14		
2005	536 543	36 799 067	51 335 610
	13		
2006	670 403	37 745 499	51 415 902
	13		
2007	054 329	38 819 378	51 873 707
	11		
2008	988 218	38 458 509	50 446 727
	11		
2009	597 507	38 912 863	50 510 370
	10		
2010	879 615	39 749 203	50 628 818
	10		
2011	336 485	40 327 069	50 663 554
	9		
2012	665 883	40 385 643	50 051 526
	9		
2013	363 414	40 418 582	49 781 996

Source: Ufip d'après CPDP

Consommations moyennes des voitures particulières (TNS/SECODIP)

Unité : litre/100 km

		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003		
2004	2005												
	Consommation	7,75	7,76	7,73	7,63	7,63	7,57	7,49	7,47	7,40	7,27	7,16	7,09
	dont :												
	Supercarburants	8,43	8,49	8,38	8,30	8,34	8,32	8,13	8,19	8,09	7,95	7,83	7,80
	Gazole	6,61	6,67	6,72	6,72	6,68	6,62	6,76	6,76	6,73	6,69	6,63	6,58

Annexe 7

Définition des termes utiles pour débattre de la vitesse

Accidentologie : discipline étudiant les accidents.

Accidentalité : taux exprimant la fréquence des accidents comme la mortalité exprime le nombre de morts observés dans une population. La référence peut être le nombre d'accidents survenant pendant une durée déterminée, par exemple l'année, dans un pays avec une référence soit au nombre d'habitants, soit aux kilomètres parcourus. Les assureurs utilisent le terme de sinistralité dans le même sens.

Distribution des vitesses : expression de la proportion de véhicules dont la vitesse de circulation se situe dans un intervalle donné.

Risque routier : probabilité de survenue d'un événement dommageable pour un usager de la route, il peut s'agir du risque d'accident, de blessure ou de décès. Comme l'accidentalité, il peut s'exprimer avec des références très diverses, le risque peut être rapporté à la population d'un pays, la population exposée au risque, le kilométrage parcouru, il peut également se calculer en fonction des types de voies ou des véhicules utilisés. Le niveau de risque est déterminé par un ensemble de facteurs, notamment la vitesse qui est liée au risque par une fonction de puissance (souvent qualifiée de fonction exponentielle qui est une forme de fonction exponentielle).

Vitesse : longueur sur laquelle un mobile se déplace pendant l'unité de temps. Elle s'exprime en mètres par seconde ou plus couramment en kilomètres par heure (km/h) dans le champ de la sécurité routière. La notion de vitesse est différente de la notion d'accélération, qualifiée parfois de « reprise » dans le langage courant, qui caractérise une variation de vitesse pendant l'unité de temps et s'exprime donc en mètres par seconde par seconde (m/s/s).

Vitesse de circulation : c'est celle à laquelle un véhicule se déplace sur une route. Elle est limitée par la réglementation à 50, 90, 110 ou 130 Km/h suivant que l'on est en agglomération, sur le réseau ordinaire, sur une voie rapide à chaussées séparées ou sur autoroute.

Vitesse moyenne : somme des vitesses d'un ensemble de véhicules, divisée par leur nombre. Cet indicateur doit tenir compte de la méthode de mesure, les résultats sont légèrement différents quand on mesure la vitesse moyenne sur un segment de voie et quand on fait le calcul à partir des vitesses instantanées mesurées en un point.

Vitesse de collision ou vitesse à l'impact : vitesse d'un véhicule au moment où il heurte un obstacle. Elle est habituellement inférieure à la vitesse de circulation, le conducteur ayant freiné quand il a perçu le risque de collision.

Vitesse résiduelle : un véhicule peut ne pas annuler totalement sa vitesse après avoir heurté un obstacle (fixe ou mobile), en particulier quand il l'aborde avec un angle aigu (glissière de sécurité), après le choc il conserve alors une vitesse résiduelle.

Variation de vitesse : différence entre la vitesse de circulation et la vitesse résiduelle. Elle est importante en accidentologie car l'étude des déformations des 2 véhicules accidentés autorise son évaluation avec une assez bonne précision, permettant d'établir la relation entre le risque de blessure ou de mort et la variation de vitesse. C'est par une commodité de langage que les accidentologues utilisent l'expression dans ce sens précis. Dans un accident il y a en réalité trois variations de vitesses successives. La première est la différence entre la vitesse de circulation et la vitesse à l'impact, elle peut s'évaluer à partir des traces de freinage ou de ripage, et des caractéristiques de surface de la chaussée. La seconde est la variation de vitesse des accidentologues, évaluée à partir des déformations des véhicules et de leur masse si plusieurs véhicules sont impliqués. La troisième est égale à la vitesse résiduelle, puisqu'elle exprime la variation de vitesse entre la fin de la phase de déformation et l'arrêt complet du véhicule.