

NOvideo27mars2007V3.doc

Retranscription de la vidéo accessible sur le site internet du Nouvel Observateur à partir du 27 mars 2007. Ce document est toujours accessible à l'adresse internet suivante :

<http://videos.nouvelobs.com/video/iLyROoafYcVn.html>

La présentation de la vidéo est assurée par l'intermédiaire d'une fenêtre comportant le texte suivant : « *Attaqué jusque dans nos colonnes, notre journaliste Airy Routier, l'homme qui roule sans permis, contre-attaque. Batailles de chiffres, appels de phares et queues de poisson, même au Nouvel Observateur la bagnole rend fou...* »

La vidéo a une durée totale de 14 minutes et 27 secondes. La retranscription commence après l'annonce d'un numéro spécial du journal sur l'immobilier parisien au temps 0 mn 36s, elle est interrompue à partir du moment où le débat a porté sur l'évolution de la circulation et de la pollution à Paris au temps 8 mn 41 s

Cette vidéo est particulièrement importante pour montrer qu'Airy Routier ne respecte pas ses collègues du Nouvel Observateur. Elle illustre bien la phrase de Montaigne citée dans le livre : « *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* ». Les propos les plus importants et les plus pertinents de Claude Weill et de Gérard Petitjean sont immédiatement contrés par un mensonge ou un démenti sans fondement.

Mes commentaires sont à la fin de ce document, ils sont repérés dans le texte par un renvoi numéroté de 1 à 8. Certains étaient déjà sur la page du site internet mise en ligne en avril 2007, d'autres ont été ajoutés après ma retranscription récente de la vidéo (janvier 2009).

Claude Weill (CW) ... mais ce n'est pas de cela que nous allons parler, mais d'une autre affaire, qui a agité la France, les plateaux de télévision, et la rédaction de l'Observateur, l'affaire Routier, du nom de notre ami Airy Routier, l'écraseur national numéro 1

Airy Routier (AR) ne commence pas comme ça à toi ... par ce que je vais t'écraser...

CW c'est Gérard Petitjean ... il conduit très bien, je précise qu'il conduit très bien, sans permis mais très très bien

Gérard Petitjean (GP) ancien essayeur automobile

CW : ancien essayeur automobile, c'est Gérard Petitjean, dans le journal, qui a couvert cette affaire, qui a écrit le premier papier sur le livre d'Airy, La France sans permis, je rappelle ça s'appelle la France sans permis, livre qui a plongé dans une rage ... Monsieur Got par exemple, grand défenseur de la sécurité routière, et un certain nombre d'associations, et puis défendu ardemment par d'autres personnes, on va débattre de ça, Gérard est-ce que tu penses toi, comme certains l'on dit, le courrier des lecteurs, on a des lettres très violentes, sur internet ou sur papier, est-ce que tu penses qu'Airy Routier est un écraseur ?

GP non, d'abord parce que je ne l'ai jamais vu écraser personne, simplement je pense qu'il s'est trompé de cible dans son journal (livre !), il s'en prend à la répression effectivement, plus exactement à la répression automatique, c'est-à-dire les radars, le système...

AR : et aux flics devenus des robots

GP : et aux flics qui les servent ou qui les entourent

AR : non non les flics qui depuis Sarkozy sont devenus des robots

GP : absolument, donc il dit, c'est une honte ces radars, les PV faudrait que ça passe devant un juge systématiquement, pour qu'il puisse apprécier la...

AR : non j'ai pas dit ça erreur,

GP : ooh

AR : non, non, j'ai dit...

GP : tu dis que tu es contre la sanction automatique et que tu préfères que ça passe devant un magistrat

AR : Non je préfère pas, je dis que dans tous les pays démocratiques sauf la France, et je veux que cela se passe en France, quand on se sent lésé pour une raison grave, on a le droit de prendre l'arbitrage d'un juge, je dis pas que toutes les contraventions doivent aller devant un juge, j'ai pas écrit ça, je dis simplement que quand on risque de perdre son permis, donc son emploi, on doit pouvoir être soumis à l'appréciation d'un juge. Point barre, donc première erreur, ton article d'ailleurs fourmille d'erreurs, tu as écrit un article qui ne correspond en rien à ce que j'ai écrit dans le livre.

CW Gérard continue,

GP bon, moi je veux bien qu'on dise que je n'ai pas lu le livre d'Airy, mais ça m'étonnerait, quand même...

AR : tu l'as lu mais tu as été aveuglé par la bien-pensance générale, par cette espèce de flot d'informations biaisées, balancées depuis des années par la sécurité routière, qui ne s'occupe que de la vitesse et de l'alcoolémie, sans voir que c'est un chantier beaucoup plus large et qui mérite d'être traité par des citoyens.**(1)**

CW : enfin, la vitesse et l'alcoolémie, c'est quand même les deux facteurs principaux de mortalité

AR : non ce sont des facteurs aggravants, aujourd'hui par exemple, pour faire simple, aujourd'hui la vitesse n'est plus un problème, c'est le manque de vigilance qui est un problème.**(2)** Les italiens et les autrichiens augmentent la vitesse sur leurs autoroutes, ce n'est pas pour avoir plus de morts, c'est pour avoir moins de morts. C'est à dire que la vigilance, euh ...la vitesse sur autoroute, moyenne, baisse depuis cinq ans, le nombre de morts augmente sur autoroute **(3)**, ça c'est des statistiques qu'il faut découvrir dans les documents de la sécurité routière parce que ça va à l'encontre de cette espèce de propagande et donc qu'est ce qu'on fait quand on a une preuve comme cela, on disqualifie

les gens qui veulent discuter les faits comme cela, donc moi on a cherché à me disqualifier, mais il reste que il faut discuter ces choses là, parce que c'est un système beaucoup plus compliqué, plus complexe, et moi, il y a eu des mails terribles, mais j'ai eu aussi des mails de soutien, Alain Bauer qui m'a appelé hier matin pour me dire, tu as raison, vous avez raison, en France on passe du laxisme absolu à la répression folle, l'efficacité se trouve entre les deux.

GP : Eh bien, est-ce que tu contestes cette affirmation de la sécurité routière selon laquelle quand la vitesse baisse de 1 kmh, on baisse de 4% la mortalité sur la route.

AR : **(4)** je ne la conteste pas, je ne la soutiens pas, je voudrais voir les éléments mathématiques qui sont prouvés derrière, puisque c'est des chiffres balancés en l'air sans aucune base, je ne les ai vues nulle part les bases.

GP : ah bon donc moi je veux bien que tu contestes tout ce que je dis en accidentologie, autre chose, tu dis à un moment, que le progrès technique fait que le nombre d'accidents baisse, c'est vrai, simplement quand on a annoncé la présence des radars en novembre 2002, le nombre des morts a baissé de 30% d'un mois sur l'autre, donc c'est pas la diminution des points noirs, c'est pas l'amélioration de la voiture qui a changé les choses, c'est simplement l'annonce que l'on allait être ..

AR : c'est pas les radars puisque c'était l'annonce,

GP : oui c'était l'annonce

CW : donc la peur du gendarme

GP : donc la peur du gendarme

AR : je ne le conteste absolument pas, je le soutiens, je dis simplement, que, je reconnais même partout, que la France a eu le record du monde, le record d'Europe depuis les trois dernières années on a baissé de 35% le nombre des morts. Ce que personne ne dit, c'est que les allemands ont fait 28, que les anglais ont fait 31, **(5)**

GP : oui mais en plusieurs années

AR : non, non,

GP : mais pas en un mois

AR : en un mois, attends, il n'y a pas eu

GP : en un mois le nombre de morts à baissé de 32%, non, non, attends arrête de dire que je dis n'importe quoi, c'est des chiffres absolument vérifiés.

AR : non mais pas en un mois évidemment, moi je compte sur trois ans, en un mois c'est remonté derrière,**(6)** ça n'a pas de sens en un mois, si tu prends sur trois ans, la sécurité routière, la France est record d'Europe, elle était en retard, les autres ont baissé de la même manière, mais les autres n'ont pas ce discours infantilisant qui est incroyable de bêtise par rapport à la réalité des faits. Le simple fait de parler de cela ça rend les gens fous, j'ai reçu un coup de fil à l'Obs vendredi, une menace de mort, on va te faire la peau parce que tu es

un criminel, au nom de la sécurité routière, une menace de mort, on est dans un monde de fous, c'est tout.

CW : mais tout de même, le fait est là, c'était une des priorités de Chirac, c'est peut-être même dans le bilan de Chirac un des aspects positifs qui resteront, il a politisé un certain nombre de sujets, le cancer, les handicapés et la vitesse, qui autrefois n'étaient pas présentés comme des sujets politiques, il en a fait trois priorités et sur ce terrain là on est bien obligé de reconnaître qu'il a des résultats. La sécurité routière s'est considérablement améliorée.

AR : je crois que c'est dans la première ligne et la deuxième ligne de mon bouquin

CW : dès l'instant qu'il y a répression, on peut dire que quand ça vous tombe sur la tête on trouve toujours que la cible est mal choisi, mais le fait est que si l'on permet aux gens de contester les excès de vitesse, on va avoir un flot de contestations que les tribunaux seront incapables de gérer

AR : non pas du tout, pas du tout, d'abord dans tous les pays du monde, il y a un juge, quand il y a des erreurs manifestes

CW : on peut contester

AR : en France non,

CW : on peut contester

AR non ! non, justement c'est bien là le problème, on ne peut pas contester, si l'on ne conteste pas au début, par exemple quand on perd son permis, sans avoir été prévenu, ce qui arrive, on ne peut pas contester devant un juge, c'est administratif. Il y a deux, la procédure administrative, la procédure judiciaire, elles sont indépendantes, non, non, alors là on peut en discuter des heures, mais, non, je demande simplement du bon sens, aujourd'hui, l'argent, qu'est ce qu'on peut faire pour améliorer la sécurité routière aujourd'hui, aujourd'hui l'essentiel c'est les deux roues ou les piétons **(7)**. En Angleterre, les passages protégés sont signalés avec des feux oranges, ils sont très signalisés, en France, ils sont à moitié effacés partout, c'est une zone de non droit les passages cloutés comme on les appelait avant. C'est des choses simples, la signalisation c'est un chantier essentiel, personne n'en parle, personne n'en parle, il y a comme cela des tas de mesures, le simple fait de dire cela, on est considéré comme un fou,

GP : pas du tout, parce que d'ailleurs si je regarde sur les sites qu'a créé Claude Got que tu n'aimes pas beaucoup et que tu appelles un ayatollah de la sécurité routière, lui insiste énormément sur cette histoire de sécurité routière. Donc il y a des points sur lesquels on peut se retrouver d'accord et personne ne contestera la dessus. Simplement il y a encore 13 morts chaque jour sur les routes

CW : avec une recrudescence depuis le début de l'année, est-ce que vous pensez que c'est lié à l'approche des élections et à la possibilité d'une amnistie,

AR : non non il n'y aura pas d'amnistie.

CW : alors pourquoi est-ce que la mortalité depuis janvier, elle redémarre,

AR : non, non elle a redémarré sur un mois, sur trois mois elle a baissé. (8)

GP : depuis qu'on a annoncé qu'il n'y aurait pas d'amnistie,

CW : alors un témoin, objectif, Eve ?

Eve Roger (ER) En tous cas moins sanguine que ces messieurs,

CW : et moins passionnée, quelle est ta position, toi

ER : Ce que j'ai remarqué c'est qu'effectivement les chiffres de l'accidentologie augmentaient depuis le mois de janvier en particulier à Paris ...

8 minutes 41

La suite du débat ne concernant plus le livre d'Airy Routier et le débat qu'il avait suscité au sein de la rédaction du Nouvel Observateur, il n'a pas été retranscrit par écrit.

Analyse et commentaires de cette vidéo par Claude Got

1. Cette partie du débat est une bonne illustration de l'impossibilité de conduire une discussion sincère entre des personnes de bonne foi et un manipulateur Gérard Petitjean et Claude Weill tentaient d'introduire de la rationalité dans la discussion en parlant du livre, alors qu'Airy Routier s'opposait à leurs propos par des affirmations relevant de trois procédures distinctes :
 - a. Invalidation des données utilisées par les pouvoirs publics : Les faits établis sont "**un flot d'informations biaisées balancées depuis des années par la sécurité routière**" qui ont permis de construire une forme de politiquement correct (« la bien pensance »)
 - b. Mise en cause directe, agressive et sans nuance de l'article de Gérard Petitjean qui « **fourmille d'erreurs, tu as écrit un article qui ne correspond en rien à ce que j'ai écrit dans le livre.** »
 - c. Volonté de faire sortir l'accidentologie du domaine de la recherche et des faits vérifiés pour la remplacer par un débat public: Il s'agit « **d'un chantier beaucoup plus large et qui mérite d'être traité par des citoyens, pour des citoyens** ». Le débat sur la sécurité routière mérite en effet d'être placé au niveau de l'ensemble de la société. Cela ne signifie pas que l'on puisse considérer chaque conducteur comme un spécialiste des accidents. Airy Routier veut confisquer le débat sur les connaissances et en fixer lui-même les bases et les conclusions.
2. Parlant de la vitesse et de l'alcoolémie, Airy Routier ose utiliser l'expression appréciée des revues automobiles parce qu'elle semble nier l'influence causale "**Non ce sont des facteurs aggravants**", comme si les épidémiologistes n'avaient pas d'arguments permettant d'identifier les facteurs intervenant de façon causale et calculer la fraction des accidents attribuable à un risque donné. La courbe du risque relatif d'être impliqué dans un accident lié à l'alcool en fonction de l'alcoolémie a été publiée par Borkenstein aux USA il y a près de cinquante ans. A partir de ces données nous savons calculer le nombre d'accidents attribuables à l'alcool, c'est à dire qui n'auraient pas eu lieu en l'absence d'alcoolémie dépassant un seuil donné. Nier cette évidence de nature scientifique en 2007 n'est même pas de la provocation,

c'est un déni. La situation est identique pour la vitesse. Dans un environnement donné, le risque est une fonction exponentielle de la vitesse, là encore ces courbes sont établies depuis des décennies et les accidentologues du monde entier les connaissent et les utilisent. Quand un usager arrive trop vite dans un carrefour sans visibilité, ne peut s'arrêter à temps malgré son freinage et heurte un autre véhicule, sa vitesse excessive n'est pas un facteur aggravant, c'est un facteur causal. La relation est identique quand un automobiliste perd le contrôle de son véhicule dans un virage abordé à une vitesse excessive.

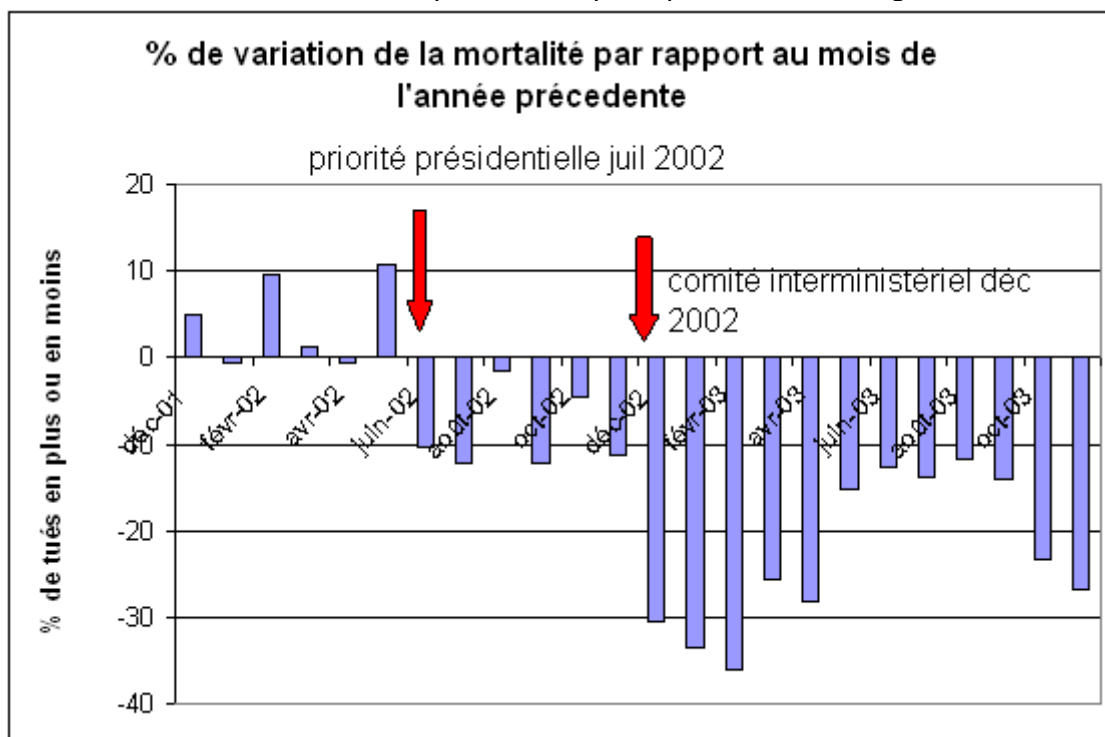
- a. Ces notions ne sont pas françaises, elles sont reconnues universellement. Au moment de la publication du livre d'Airy Routier, le bureau de prévention suisse des accidents a rendu publique début février 2007 la mortalité de 2006. Le journal "Le Temps" du 21 février rapportait : *"Les deux principales causes d'accidents mortels restent l'alcool et la vitesse"*. c'est vrai en Suisse comme en France et même le BPA participe à la diffusion d'un **"flot d'informations biaisées balancées depuis des années par la sécurité routière"**.
 - b. Quand Claude Weill a tenté de rappeler ces deux faits reconnus par tous les chercheurs travaillant sur la sécurité routière, il a été immédiatement bloqué par un déni d'Airy Routier. **Aujourd'hui la vitesse n'est plus un problème, c'est la vigilance qui est un problème** ". Il est certain que la réduction de la vigilance est un problème important, mais énumérer un facteur de risque ne permet pas de réduire à néant l'influence des autres facteurs. Les conséquences du manque de vigilance ne sont pas indépendantes de la vitesse. La réduction de la vitesse de circulation évite l'accident ou réduit la violence des chocs, donc le risque de blesser. Il est abusif de vouloir utiliser une de ces « causes » d'accidents en les opposant aux autres, pour minimiser l'importance de ces dernières, notamment quand des interrelations les unissent. Le dénombrement des accidents par hypovigilance par les sociétés d'autoroute prouve leur stabilité en proportion en France pendant la période d'abaissement de la vitesse moyenne de circulation : 36% en 2001, 35% en 2004. ([DaccidentsAROhypovigilance.pdf](#)). Cela signifie que leur nombre en valeur absolue a fortement diminué pendant cette période.
3. Ces propos sortent du cadre des affirmations sans preuve et entrent dans celui des mensonges caractérisés. Il y en a deux dans le paragraphe.
 - a. **"Les italiens et les autrichiens augmentent la vitesse sur les autoroutes pour avoir moins de morts"**. Les Italiens et les Autrichiens ont une mortalité au kilomètre parcouru sur autoroute supérieure à la nôtre, ce n'est pas parce que le lobby de la vitesse de ces pays a obtenu transitoirement cet accroissement de la vitesse maximale autorisée sur certaines parties de leur réseau autoroutier en Autriche et la possibilité de le mettre en œuvre pour les sociétés d'autoroutes italiennes qu'il faut imiter cette erreur. En France, l'évolution de la mortalité sur les autoroutes en fonction de la variation des limites de vitesse a été documentée avec précision pendant la période 1973/1974 qui a connu trois modifications successives des vitesses maximales autorisées. L'Autriche a fait une expérimentation de courte durée de vitesse plus élevée sur des tronçons d'autoroute, elle a été abandonnée le 22 avril 2007. En Italie, le ministre Pietro Lunardi avait annoncé son intention d'accroître à 160 km/h la vitesse maximale sur certaines autoroutes le 26 juillet 2001, il a ensuite réduit à 150 km/h cette limite qui pouvait être mise en œuvre à partir de novembre 2003 par les sociétés d'autoroute. Aucune d'entre elles n'a utilisé cette possibilité.
 - b. **« La vitesse moyenne baisse sur les autoroutes depuis 5 ans et le nombre de morts augmente**". Cette affirmation est fautive. Ne sachant pas si Airy Routier fait référence aux résultats 2001/2005 ou 2002/2006 (le livre est paru début 2007, et les résultats détaillés de 2006 étaient partiellement

accessibles fin mars 2007) il est utile de documenter les différentes hypothèses à partir des données de l'observatoire interministériel de sécurité routière. 492 tués sur les autoroutes en 2001 et 324 en 2005 soit une réduction de 34.1 %. 493 tués sur les autoroutes en 2002 et 296 en 2006, soit une réduction de 40 %. Si l'on prend en compte la période concernée par la nouvelle politique de sécurité routière, mise en œuvre fin 2002, nous constatons que par rapport à 2002 la réduction de la mortalité constatée fin 2005 a été de 38,5% sur l'ensemble des réseaux autoroutiers (de 36,2% sur les autoroutes de liaison et de 43,2% pour les autoroutes de dégagement. Oser dire que le nombre de morts augmente alors qu'il s'est réduit de 38,% montre à quel point de déni de la réalité se situe le discours d'Airy Routier (rappelons qu'il convient de multiplier par un facteur estimé à 1,069 les valeurs de mortalité antérieures à 2005, le décompte des décès prenait alors pour critère la mort dans un délai de 6 jours après l'accident, ce délai a été porté à trente jours à partir de 2005 pour nous aligner sur les normes recommandées au niveau de l'Union)..

4. Quand Gérard Petitjean lui cite le lien statistique entre l'évolution d'une vitesse moyenne et l'évolution de la mortalité, Airy Routier tient les propos suivants : "**je ne la conteste pas, je ne la soutiens pas, je voudrais voir les éléments mathématiques qui sont prouvés derrière, puisque c'est des chiffres balancés en l'air sans aucune base. Je ne les ai vues nulle part les bases**". Une première lecture de cette réponse donne l'impression qu'Airy Routier est simplement ignorant. Son livre évite les références des chercheurs dans le domaine de l'accidentologie. L'auteur cite préférentiellement les journaux généralistes et la presse automobile ([Pi4bibliographieselective.doc](#)). Faire le lien entre la connaissance scientifique et le grand public est de la responsabilité du rédacteur en chef de la rubrique enquêtes d'un journal. Airy Routier pouvait demander à des spécialistes de la modélisation du risque lié à la vitesse tels que Simon Cohen, Hubert Duval, Sylvain Lassarre, Jean-Pierre Orfeuill de l'éclairer sur ce type de risque (voir Limitations de vitesse – les décisions publiques et leurs effets Hermès éditeurs 1998 - [dlienvitesse moyennemortaliteCohen.pdf](#)). Ne pas vouloir se tenir au courant de l'état des connaissances est une méthode de protection, mais ce n'est pas une démarche de journaliste. L'explication par l'ignorance ne tient pas. En poursuivant l'analyse des écrits d'Airy Routier, il est apparu que ce dernier consacre deux pages de son livre ([DFSP80_81](#)) à la critique du rapport d'évaluation des radars automatiques (CSA) par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière. Deux chapitres de ce rapport sont consacrés à l'effet du CSA sur l'ensemble des vitesses pratiquées sur les différents réseaux. La relation entre 1% de diminution de la vitesse moyenne et 4% de réduction de la mortalité est longuement débattue, avec les formules et leurs variantes. La référence d'une étude récente faisant le bilan de l'ensemble de ces analyses est produite dans ce document. ([Pf8ignorancedesliensvitesse mortalite.doc](#)).
5. Cette partie de la discussion est importante, Airy Routier reprenant là un thème qu'il décrit longuement dans son livre. La France n'aurait pas obtenu avec sa nouvelle politique de sécurité routière des résultats en rupture avec ceux d'autres pays européens. Il reconnaît qu'elle a été la meilleure au cours de la période récente, mais situe d'autres pays à des niveaux équivalents.
 - a. Pour nous prouver que les autres pays européens ont fait les mêmes progrès que nous, sans "*infantiliser*" leurs usagers, Airy Routier affirme que lors des trois dernières années, "**Les Allemands ont fait 28% et les Anglais ont fait 31%**". Ces deux chiffres sont faux, entre 2002 et 2005 l'Allemagne est passée de 6842 à 5361 tués soit une baisse de 21,6% et L'Angleterre de 3431 à 3201 soit une baisse de 6,7%. La France passant de 7654 à 5318 soit une baisse de 30,5%. Nous savons que cette période 2002/2005 n'est pas la plus appropriée pour apprécier les effets de la politique de sécurité routière

- entreprise en 2002, puisque l'effet d'annonce de la priorité présidentielle et le renoncement à l'amnistie, associés à d'autres mesures intervenant dès décembre 2002, comme l'interdiction de toute indulgence en matière d'infractions aux règles de sécurité routière, ont déjà eu des effets en 2002.
- b. L'évaluation la plus objective doit intégrer ces annonces du printemps et du début de l'été 2002. Pendant les 12 mois qui ont précédé mai 2002 et le changement de gouvernement il y a eu 8368 tués sur les routes françaises (tués dans les trente jours qui suivent l'accident en utilisant le coefficient correcteur de 1,069 par rapport aux tués dans les six jours qui suivent l'accident), en décembre 2006 nous étions à 4721 tués à 30 jours, la réduction est de **43,6 %**. Si l'on compare la période 2001/2005 pour laquelle nous connaissons la mortalité de tous les pays européens sauf l'Italie et l'Irlande qui sont toujours en retard dans leurs publications statistiques, et en évitant de détériorer les résultats en leur ajoutant ceux des nouveaux adhérents, nous obtenons pour la France une réduction de **34,8%** (8160 à 5318) et pour les autres pays de l'Europe de l'Ouest (Suisse et Norvège inclus) une réduction de **18,1 %** (27317 à 22371).
 - c. L'affirmation que les autres pays ont amélioré leurs résultats sans infantiliser les usagers veut faire croire que la prévention par la crainte d'une répression efficace n'aurait pas été utilisée dans ces pays. Ce sont les Hollandais et les Anglais qui nous ont prouvé l'intérêt de la mise en place de nombreux radars fixes sur les routes et la sévérité des sanctions est toujours beaucoup plus importante dans les pays du nord de l'Europe que dans les pays du sud. La France occupe maintenant une position intermédiaire. Il ne faut pas utiliser le fait que tous les pays industrialisés améliorent régulièrement leur sécurité routière sur le long terme, sous l'effet de l'amélioration des véhicules et de l'infrastructure, pour nier l'importance considérable des variations à court terme provoquées par des modifications de comportements.
6. Ce nouveau désaccord entre Gérard Petitjean et Airy Routier sur la chronologie des événements de la fin 2002 et de début 2003 est très important. Airy Routier conteste que la baisse de la mortalité en France se soit faite brutalement en décembre 2002 avec 30% de réduction de la mortalité d'un mois sur l'autre, ce qui est très différent de ce qui s'est passé dans les autres pays européens où la baisse de la mortalité se fait sur une période longue et avec une intensité moindre. L'affirmation que cela ne s'est pas fait d'un mois sur l'autre et que cela à "**remonté derrière**" est inexacte. Il suffit de regarder le graphique ci-dessous pour le constater. Il exprime la diminution ou l'accroissement de la mortalité de chaque mois par comparaison avec le mois équivalent de l'année précédente. La situation était stable ou en légère dégradation au cours du premier semestre 2002 (les barres de l'histogramme sont au dessus de l'axe zéro qui marque l'absence de gain ou de perte de vies humaines par rapport au mois équivalent de l'année précédente). Une fois annoncée l'absence d'amnistie, puis la "priorité présidentielle" accordée à ce chantier, la situation s'inverse tous les mois. L'amélioration demeure cependant faible ou modérée pendant l'été et l'automne. Brutalement la régression devient très forte à partir des décisions du comité interministériel de sécurité routière de décembre 2002 et il n'y a pas de remontée dans les mois suivants. Cinq mois de suite, une régression de la mortalité de plus de 25% sera observée. Ensuite la régression persiste mais elle est plus faible car elle s'effectue par rapport à des mois du second semestre 2002 qui étaient déjà en nette amélioration par rapport à 2001. Le bilan est indiscutable, la mortalité passe de 7242 tués en 2002 à 5731 en 2003. Aucun pays n'a eu un tel succès dans une période aussi courte, nier qu'il s'agit d'une prévention par la seule crainte de sanctions rendues crédibles par la circulaire de décembre 2002 (suppression des indulgences) et l'ensemble des décisions annoncées ce mois là et mises en oeuvre au cours de

l'année 2003 est une affirmation qui ne correspond pas à la chronologie des faits.



7. Quand Airy Routier nous explique que le problème actuel est posé "**par les piétons et les deux roues**", il associe des problèmes importants mais très différents.
 - a. Le fait que le trafic des deux roues augmente dans toutes les villes où les temps de circulation s'accroissent du fait de la saturation de la voirie a un rôle important dans l'évolution du risque accidentel du fait de la très faible sécurité secondaire de ce moyen de transport et du peu de respect des règles par les utilisateurs, notamment des limites de vitesse. Ce fait a été rappelé par Gérard Petitjean, mais comme il met en cause la vitesse, il ne fait pas l'affaire d'Airy Routier.
 - b. Sur le problème des piétons, Airy Routier produit une tirade élogieuse sur les solutions anglaises de bonne signalisation des passages pour piétons. Cet éloge de la situation britannique n'est pas fondé. Ce sont les Pays-Bas qu'il fallait prendre comme référence de pays de faible mortalité. La mortalité des piétons en Grande Bretagne est identique à celle observée en France. C'est un des grands sujets d'étonnement des accidentologues et une étude comparative des deux pays, faite par des spécialistes de la modélisation de l'insécurité routière avait expliqué la quasi-totalité de la différence de mortalité sur les routes par les accidents de quatre roues hors agglomération, du fait d'un meilleur respect des limites de vitesse et des seuils légaux d'alcoolémie en Grande Bretagne (Robert Delorme, Sylvain Lassare - rapport INRETS n°261). [DtuespietonsGBpaysbas.pdf](#)
8. Quand le problème de la remontée récente (minime) de la mortalité routière au début de l'année 2007 est abordé, Airy Routier dit que la remontée n'est intervenue qu'en janvier et que "**sur trois mois elle a baissé**", c'est faux. Comparée aux mois équivalents de l'année précédente, la mortalité avait baissé pendant les 11 premiers mois de 2006, elle s'est accrue de 21 tués en décembre 2006, de 48 en janvier et de 12 en février, donc sur les trois derniers mois connus au moment de cette vidéo, il y a une augmentation.


Conclusions

L'analyse d'une telle vidéo est encore plus immédiatement démonstrative que celle d'un livre de 245 pages qu'il faut lire attentivement pour établir toutes les contradictions, les erreurs de raisonnement et le déni de la réalité. En 8 minutes, nous avons la preuve de l'aptitude d'Airy Routier à utiliser des affirmations fausses pour déstabiliser ses contradicteurs. Evoquer la "**bêtise par rapport à la réalité des faits**" pour dénigrer ceux qui ne pensent pas comme lui fait partie de ces affirmations destinées à dévaloriser ceux qui n'adhèrent pas à sa réinterprétation de la réalité. Le plus surprenant de cette vidéo est que ce n'est pas avec des défenseurs institutionnels ou associatifs de la sécurité routière qu'il utilise ce genre de procédé contraire à l'éthique du journaliste, c'est avec ses propres collègues du *Nouvel Observateur*. Tous les aspects manipulateurs de cette vidéo n'ont pas été décrits, notamment ses commentaires sur les radars automatiques. Affirmer qu'ils transforment les flics en robots est un bon exemple de phrase inexacte et péjorative utilisée à la place de « faciliter le travail des policiers et des gendarmes en automatisant des tâches qui ne nécessitent pas une intervention humaine ». Quand les poinçonneurs du métro ont été remplacés par des automates, personne n'a dit qu'ils avaient été « transformés » en robots. Quand l'industrie automobile a remplacé certains travaux répétitifs et pénibles sur les chaînes de montage, elle a mis en place des robots, les ouvriers se consacrant à des tâches d'assemblage et de mise en œuvre de ces robots. Dans le domaine des actions humaines, remplacer est un progrès quand une tâche de mesure ou de contrôle peut être faite par un automate, l'exploitation des résultats relevant ensuite d'une procédure comportant des recours « humains ».

Témoignage de Gérard Petitjean concernant cette vidéo et son analyse

Je soussigné Gérard Petitjean, atteste mon plein accord avec l'analyse faite par le Professeur Claude Got de la vidéo du débat auquel j'ai participé le 27 mars 2007, mise sur le site du journal *le Nouvel Observateur* et retranscrite dans le document ci-dessus.

Gérard Petitjean

fait à Nevez, le 18 avril 2009


Gérard PETITJEAN
 Mesmeur
 29920 NEVEZ