

Texte de Claude Got

3 juin 2015

J'ai eu une lueur d'espoir en lisant le discours prononcé par Bernard Cazeneuve le 11 mai dernier devant le Conseil National de la Sécurité Routière. Si le ridicule tue, nous pouvons espérer que les responsables de l'Etat lui éviteront d'assumer, mois après mois, la dégradation de la sécurité routière. L'incompétence a toujours existé dans les fonctions ministérielles, mais la falsification de l'Histoire atteint rarement de tels niveaux. Comment le ministre pouvait-il espérer nous faire avaler de telles manipulations de la réalité dans un domaine aussi connu ?

Il nous indique que « *Le 1^{er} juin 1966, le gouvernement de Georges Pompidou adoptait le premier plan d'ensemble de lutte contre l'insécurité routière. Les mesures qu'il comportait, préparées par le ministre de l'équipement Edgar Pisani, peuvent nous sembler aujourd'hui relativement modestes : élimination de 1500 points noirs, limitation à 90 km/h de la vitesse des conducteurs débutants, visite technique périodique des véhicules, port du casque obligatoire sur les routes pour les motards...* »

Aucun plan d'ensemble de sécurité routière n'a été adopté en 1966. Les mesures citées ont été adoptées en 1969 (limitation à 90 pour les jeunes conducteurs), 1973 (port obligatoire du casque) et en 1991 (contrôle technique périodique). Aucun plan particulier d'élimination des points noirs n'a été défini cette année-là ; ce traitement des infrastructures dangereuses avait débuté à la fin des années cinquante et il se poursuivait avec régularité. Le 15 juin 1966, Edgar Pisani répondait à une question orale devant les députés, aucune des mesures citées par Bernard Cazeneuve n'a été annoncée. Il envisageait de mieux former les moniteurs d'auto-écoles, de développer la prévention, notamment par l'usage de la télévision et d'établir un fichier des conducteurs coutumiers des infractions. Il quittera le ministère de l'équipement sans avoir appliqué ces mesures.

Bernard Cazeneuve ajoute ensuite « *j'aimerais qu'il suffise, comme cela était encore le cas en cette année 1966 que j'évoquais à l'instant, ou en 1978 lorsqu'un taux d'alcoolémie maximal a été défini pour la première fois, d'appliquer de façon uniforme une mesure ou un paquet de mesures fortes, pour faire baisser de façon presque immédiate le nombre d'accidents et de décès* ».

Citer le plan imaginaire de 1966 et une mesure prise en 1978 sur le contrôle de l'alcoolémie comme des mesures qui ont fait baisser l'accidentalité est une autre manipulation des faits. Le taux légal d'alcoolémie et l'usage des éthylotests ont été définis dans la loi n° 70-597 du 9 juillet 1970. La loi de 1978 a ajouté la possibilité de pratiquer le dépistage en dehors de toute infraction ou accident. Dans les années qui ont suivi ces deux mesures, la mortalité accidentelle s'est accrue. En 1966 le nombre de tués s'élevait à 12 158, il a été de 13 585 en 1967 (c'est l'une des plus fortes augmentations de l'accidentalité de cette période noire). Le seuil de 15 000 tués dans les six jours suivant l'accident sera dépassé en 1970. Echec également de la décision de 1978 sur les contrôles préventifs de l'alcoolémie. 12 137 tués en 1978, 12 240 en 1979 et 12 543 en 1980. Après le pic de mortalité de 1972, les réformes de 1972/1973 avaient inversé la tendance et fortement réduit l'accidentalité, mais une rechute a été observée en 1979/1980, donc au moment même où Bernard Cazeneuve nous dit que la décision de 1978 a fait baisser le nombre d'accidents et de décès.

J'interprète ces manipulations de la réalité valorisant les succès imaginaires de 1966 et 1978 comme une volonté d'occulter les succès réels de 1973 et de 2002 qui ont été fondés sur l'abaissement des vitesses maximales (Chaban Delmas puis Messmer en 1972/1973), et sur le meilleur respect de ces

limitations de vitesse (Chirac 2002/2003). J'ai pu remonter à la source de cette falsification de la nature des décisions de 1966 et 1978 et de leurs effets. Les éléments sont dans un livre d'Alain Peyrefitte : « C'était de Gaulle », publié en 2002, utilisant ses notes rédigées après les conseils des ministres avec l'accord du président de la République. La séance du 1^{er} juin 1966 est exploitée pour démontrer l'importance des obstacles au développement des politiques publiques en France. Bernard Cazeneuve inverse complètement le sens du texte de Peyrefitte en disant : « *L'adoption de ces mesures ne se fit pourtant pas alors sans débat, ni réticences. Alain Peyrefitte rapporte que le scepticisme de Georges Pompidou faisait contraste avec la grande fermeté de son ministre de l'Intérieur, Christian Fouchet. Le général de Gaulle mit fin au débat en marquant qu'il ne pouvait y avoir de « consentement au massacre sur les routes. »*. Christian Fouchet était alors ministre de l'éducation nationale et le débat constate l'échec des positions de Fouchet et de de Gaulle face à l'opposition de Pompidou.

Le but de Peyrefitte était de montrer que Pompidou n'était pas favorable à une politique fondée sur la répression, alors que de Gaulle avait un avis contraire, mais estimait : « *qu'il sortirait de son rôle s'il arbitrait contre son Premier ministre sur un sujet qui ne fait pas partie de son domaine réservé. Le scepticisme l'a emporté sur le volontarisme* ». Le texte indique, sans aucune ambiguïté, l'énumération des possibilités d'action citées par Pisani comme des hypothèses. Il n'a jamais été question de définir et d'adopter un plan d'ensemble au cours de ce conseil des ministres. Cette partie du livre de Peyrefitte est accessible sur le site www.securite-routiere.org, avec l'ensemble de mon analyse du discours de Bernard Cazeneuve et l'intégralité du discours.

Comment peut-on expliquer de semblables manipulations des faits ? Un manque de sang-froid du ministre qui voit, mois après mois, la sécurité routière se dégrader et a osé dire dans son discours : « *Il me revient, et à personne d'autre, de définir une stratégie* » ? Ce refus d'un fonctionnement interministériel est une des causes de l'échec de sa politique. Rappelons qu'il n'y a pas eu de comité interministériel permettant des débats collectifs et des arbitrages au niveau du Premier ministre depuis 2012.

L'analyse critique d'un discours ministériel devrait être un exercice intellectuel destiné à comprendre les objectifs visés, et à identifier le raisonnement qui justifie les décisions retenues. Il n'est pas souhaitable de transformer les débats d'idées en attaques personnelles, mais pour pouvoir éviter cet écueil, il faut être confronté à des adversaires qui réfléchissent, qui travaillent et ne travestissent pas la réalité. Le discours prononcé le 11 mai par Bernard Cazeneuve ne répond pas à ces exigences. Il devient impossible d'éviter un combat argumenté et direct. Un prix Nobel de médecine, Christian de Duve, a écrit : « *Il est de notre devoir à nous, scientifiques, de défendre la liberté contre les faussaires* ». J'adhère à cette injonction.