

Les modalités de la désinformation dans le domaine de la sécurité routière

Claude Got – V6 – 10 janvier 2017

A - Désinformation et information : modalités et importance

La communication dans le domaine de la sécurité routière est dégradée par :

- La prétention à l'expertise d'intervenants qui n'ont pas de formation accidentologique et qui diffusent des informations correspondant à leur conception de la conduite et de ses risques.
- La volonté de tromper, c'est-à-dire la mauvaise foi, relevant de conflits d'intérêts économiques ou passionnels.

De telles attitudes ne sont ni récentes, ni spécifiques de la sécurité routière. Les méthodes de la manipulation mentale de masse ont été définies en 1928 aux Etats-Unis par Edward Bernays, le neveu de Sigmund Freud, dans son livre « Propaganda ». Il définissait son objectif comme « *la fabrique du consentement* ». L'achat de l'intelligence des spécialistes de la communication privilégie la séduction aux dépens de la sincérité. Le développement récent de différents types de communication de masse utilisant l'internet et ses réseaux a accru la capacité de nuisance des désinformateurs qui saturent et dénaturent le débat public et privé.

Des acteurs très divers, passionnés de l'automobile, politiques, journalistes, associatifs, tentent de nier ou de déformer les données admises par la collectivité des chercheurs. Leur objectif est de bloquer des décisions contraignantes à l'efficacité incontestable. L'opposition au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou le refus d'accepter le niveau de risque élevé lié à la conduite sous l'influence de l'alcool font maintenant partie du passé. Le déni actuel concerne le rôle de la vitesse et la validité des mesures intervenues en 2002 pour mieux faire respecter ses limitations. Les méthodes utilisées ont évolué, incluant des attaques personnelles et des menaces qui n'existaient pas dans le passé.

La difficulté est d'assurer le maintien d'une liberté complète de l'information tout en neutralisant les affirmations des désinformateurs. La situation est aggravée par l'absence de réaction adaptée des acteurs publics face aux dérives constatées. Les émissions de radio ou de télévision, les écrits, les documents présentés sur l'internet devraient être l'objet d'une analyse critique et les arguments manifestement fautifs identifiés et contredits. Ces pratiques sont inexistantes. Les professionnels des médias et les responsables de la sécurité routière ne savent pas et ne veulent pas lutter de façon personnalisée contre la désinformation « spécialisée » dans le domaine de la sécurité routière. Ils sont inhibés par le risque de s'opposer à des fractions actives de leur clientèle ou de leur électorat. Il ne s'agit pas d'espérer neutraliser le paranoïaque qui pense que le système veut limiter ses droits, ni l'expert en réseau social qui diffuse son absence de savoir, mais de mettre en évidence le caractère fautif des informations transmises.

Face aux carences actuelles, le seul recours est l'intervention d'associations ou d'individus qui ont fait leurs preuves dans le domaine concerné. Ces acteurs doivent développer des sites spécialisés permettant aux usagers de bénéficier d'argumentaires facilement accessibles, satisfaisant les critères de la connaissance scientifique.

Les exigences de cette dernière sont bien identifiées.

- Elle n'accepte pas les affirmations relevant du domaine de la croyance.
- Elle observe des faits et développe des expérimentations.
- Elle utilise des raisonnements satisfaisant des critères logiques permettant de conférer aux conclusions un caractère universel.
- Toutes les hypothèses sont permises, mais elles doivent être confirmables ou réfutables.
- Elle se développe en respectant des critères de qualité :
 - Les faits observés doivent être décrits avec précision, sous une forme accessible à tous les chercheurs.
 - Les faits observés et les expérimentations construites doivent pouvoir être respectivement vérifiés ou reproduites.
- La confrontation permanente entre le réel observé et le raisonnement construit s'associe à un autre couple exigeant :
 - Le raisonnement sur des situations complexes qui peut être décomposé en problématiques isolées et simples,
 - La recombinaison de ces éléments avec d'autres permettant de les intégrer dans des ensembles théoriques plus globaux, maintenant l'accord avec les faits observés.

Des observations ou raisonnements violant ces critères ont été massivement développés dans le domaine de la sécurité routière depuis la mise en œuvre des radars automatiques à partir de 2003. Les principaux procédés utilisés pour manipuler les faits appartiennent à deux ensembles :

- Les manquements « évidents » à la méthode scientifique,
 - Refuser de reconnaître les bases de la biomécanique appliquée aux accidents de la route et exploitant la notion d'énergie cinétique (liée à la vitesse par $1/2$ de mv^2).
 - Refuser de reconnaître qu'il ne peut y avoir de forces produisant des dommages, corporels ou matériels en l'absence d'une variation de vitesse.
 - Sélectionner des écrits qui vont dans le sens de ce que les manipulateurs souhaitent mettre en évidence et oublier de citer ceux qui concluent en sens contraire.
 - Privilégier des facteurs d'accidents autres que la vitesse sur lesquels il conviendrait d'agir, en majorant leur importance et en évitant de tenir compte des échecs rencontrés dans leur contrôle.
- Les manquements appartenant au domaine de la communication, qu'il s'agisse d'absence, d'erreurs ou de manipulations.
 - Occulter les publications et les propos des chercheurs travaillant dans le domaine des accidents de la route, notamment en évitant d'assister aux grands congrès annuels traitant de l'accidentologie, pour ne pas avoir à citer leurs résultats.
 - Utiliser un vocabulaire dévalorisant les pratiques réglementaires et efficaces destinées à réduire l'accidentalité. Il se développe après chaque tentative d'amélioration du respect des règles :
 - Les avertisseurs de radars deviennent miraculeusement des avertisseurs de dangers qui permettent de continuer à signaler les contrôles de vitesse.

- Les radars sont des pompes à fric, l'argument étant toujours utilisé isolément, sans tenir compte de la réduction des recettes produite par la diminution de la vitesse moyenne. La diminution du montant global des droits d'accises sur les carburants est une réalité établie.
- Stigmatiser avec les termes « délation, dénonciation » l'exigence de l'identification par les personnes morales des conducteurs qui ont commis des infractions, alors qu'il s'agit d'un problème de responsabilité, d'équité et de protection de leurs employés.
- Développer des attaques personnelles pour dévaloriser ceux qui tentent de diffuser l'état des connaissances scientifiques en accidentologie.

Confrontés à de telles dérives, les scientifiques :

- Ont le devoir de lutter contre les faussaires. Ils doivent le faire en utilisant des méthodes rigoureuses, exprimées de façon compréhensible, et sans avoir peur des mots. Il ne faut pas confondre l'erreur et le mensonge, mais il est parfois difficile de faire la distinction entre l'ignorant et le manipulateur. Mon livre « *La violence routière – des mensonges qui tuent* » indiquait nominativement les auteurs d'une série de destructions de la réalité des faits. Un seul de ceux dont je décrivais les dérives, le journaliste Airy Routier, m'a poursuivi pour diffamation. Une phrase du jugement qui me relaxait a bien résumé la situation : « *le prévenu pouvait affirmer comme il l'a fait que les erreurs factuelles et de raisonnement qu'il dénonçait relevaient d'une volonté délibérée de leur auteur de travestir la vérité et de tromper le lecteur.* ».
- Ont le devoir d'indiquer les limites de leurs connaissances, de décrire les questions demeurées sans réponses crédibles. Au début des années 2000 le risque d'accident lié à l'usage du cannabis n'était pas quantifié avec précision. L'étude SAM concernant tous les accidents mortels observés en France pendant deux ans a utilisé une méthode productrice de résultats dont la validité a été reconnue à un niveau international. Elle renvoyait à leurs fables ceux qui affirmaient que le cannabis était aussi dangereux que l'alcool au volant et ceux qui affirmaient l'absence de risque.
- Ont le devoir de communiquer clairement sur les impacts de leurs résultats, sous peine de voir ce « vide » occupé par les « faussaires » qui vont majorer les conséquences sociales ou personnelles des connaissances émergentes.

B - Les bonnes pratiques de la lutte contre la désinformation :

1/ généralités

- Utiliser les bonnes dénominations pour qualifier la nature de la dérive. La difficulté étant de faire la différence entre :
 - l'erreur involontaire relevant de la négligence ou de l'incompétence,
 - le mensonge diffusé avec la volonté de tromper.
- Dans le doute, il convient de formuler les deux possibilités avec une phrase indiquant que l'affirmation fautive peut être le produit d'une incompétence ou d'une volonté de tromper, sans qu'il soit possible de trancher entre ces deux hypothèses.
- Décrire les sources avec précision. L'identification doit être calquée sur les références des publications scientifiques :
 - Nom et prénom du ou des auteurs (éventuellement initiale du prénom si ce dernier n'est pas disponible).
 - Indication du titre (du livre, de l'article du journal, de la revue, de l'émission, de la page internet).
 - Référence du support qui a assuré la diffusion (éditeur du livre, chaîne de radio ou de télévision, site internet, blog, réseaux sociaux).
 - Indication de la date de publication, de production ou de mise en ligne.

2/ Classification

1. les erreurs (fautes ou mensonges) fondées sur les faits

- 1.1. *la faute simple ne nécessitant aucun autre besoin de preuve que sa description et l'identification du ou des documents qui prouvent sa fausseté*
- 1.2. *la faute utilisant des données réelles, mais avec une signification qui n'est pas celle indiquée*
- 1.3. *la série d'affirmations fausses (mensonge à tiroirs). Elle commence par une affirmation dont le caractère fautif peut être prouvé et elle se poursuit par une séquence de faits et d'interprétations inexacts très éloignés du propos initial et engendrant la désinformation*
- 1.4. *le mensonge par omission. Un fait important pour la compréhension de l'insécurité routière est mis en évidence, mais il ne sera pas rendu public.*

2. les erreurs (fautes ou mensonges) par déficit méthodologique

- 2.1. *sélection d'un élément qui fait partie d'un tout non décrit*
- 2.2. *la confusion entre l'observation d'un facteur de risque et l'attribution de dommages à ce facteur*

3. la négation de la valeur de productions scientifiques reconnues par la collectivité des chercheurs

- 3.1. *la contestation de la relation entre la vitesse et l'accidentalité*
- 3.2. *la mise en œuvre d'une expérimentation pour fonder des décisions alors que les connaissances suffisantes pour les fonder ont été acquises avec des méthodes plus puissantes que celles employées pour cette nouvelle expérimentation*
 - 3.2.1. *L'expérimentation dans trois départements des éthylotests antidémarrages*

- 3.2.2. *l'expérimentation à partir de juillet 2015, sur 81 km de voies sans séparateur médian des sens de circulation, de l'efficacité de l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale*
- 4. **L'opposition au développement des connaissances (Cacher – Dégrader – Refuser)**
 - 4.1. *l'absence de développement d'une recherche indispensable pour améliorer la qualité des résultats utiles à la gestion*
 - 4.2. *la dégradation de la mise en œuvre d'une disposition qui a prouvé son intérêt*
 - 4.2.1. *fusionner des codes concernant la procédure d'identification de la conduite sous l'influence de l'alcool*
 - 4.2.2. *fusion des deux catégories de résultats positifs de la recherche de l'imprégnation alcoolique en dehors des accidents, réduisant la qualité de nos connaissances lors de cette recherche*
- 5. **Le contexte humain d'une désinformation**
 - 5.1. **la volonté de tromper (absence de sincérité)**
 - 5.1.1. **avec des motivations économiques**
 - 5.1.2. **avec des motivations affectives (passionnelles)**
 - 5.1.3. **avec des motivations liées à des références sociales (politiques)**
 - 5.2. **le déficit de connaissance**
 - 5.2.1. **absence de formation au problème abordé**
 - 5.2.2. **paresse**
- 6. **les évolutions des pratiques de communication**
 - 6.1. **le recours à des professionnels du conditionnement**
 - 6.2. **l'usage de slogans qui seront utilisés de façon répétitive)**

C – les exemples

1/ les erreurs (ou mensonges) fondées sur les faits

1.1. la faute simple ne nécessitant aucun autre besoin de preuve que sa description et l'identification du ou des documents qui prouvent sa fausseté

LePoint.fr 14/11/2016 Jacques Chevalier avec AFP Citation d'un propos de Pierre Chasseray, délégué général de l'association « 40 millions d'automobilistes » concernant le mauvais état des infrastructures : *Ce résultat n'est, hélas, pas surprenant. Depuis plusieurs années se profile une dégradation lente et inévitable en raison notamment d'une baisse de 27 % par an depuis 2011 des crédits accordés pour l'entretien courant par l'État et les collectivités. »*

La source de cette affirmation est un document très détaillé publié par l'association. Il envisage une période allant de 2011 à 2015. Il y a donc 4 évolutions annuelles à prendre en considération pour porter un jugement sur cette affirmation de 27% de réduction annuelle moyenne. Si le montant des crédits de 2011 est pris comme référence avec un indice 100, quatre réductions de 27% (73 % de la valeur de l'année précédente) l'ont abaissé à $100 \times 0,73 \times 0,73 \times 0,73 \times 0,73 = 28,4$ soit une division par un facteur proche de 4 de ces crédits ! Les producteurs de cette désinformation ne décrivent pas dans le détail les références utilisées pour aboutir à un résultat aussi éloigné de la réalité.

Pour comprendre l'évolution des différentes dépenses concernant les routes, destinées à l'investissement et à l'entretien, il convient d'utiliser des références provenant de sources crédibles. Les rapports de la commission des comptes des transports de la Nation sont crédibles mais insuffisamment détaillés pour permettre de distinguer la nature des dépenses assumées par les différents partenaires. Une analyse fine de la situation dans 9 départements a été produite par l'USIRF (Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française), organisme qui a intérêt à dénoncer la réduction des dépenses concernant la voirie pour obtenir leur augmentation et ne peut donc être suspecté de réduire sa perte de ressources. Ce travail est accessible à l'adresse : <http://www.usirf.com/wp-content/uploads/USIRF-Rapport-d%C3%A9tude-sur-la-d%C3%A9pense-de-gestion-d'entretien-et-d'investissement-routier-en-France-30.10.2015.pdf> .

La difficulté de l'évaluation est bien cernée par les propos suivants :

« Connue dans sa globalité par les approches macroéconomiques disponibles, la dépense routière et de voirie n'est pas appréhendée de façon précise dans les réalités qu'elle sous-tend, tant en valeurs absolues qu'en évolutions :

- *Pour les investissements, quelle part consacrée aux études, aux acquisitions foncières, aux travaux principaux (terrassements, ouvrages, chaussées) et aux travaux connexes (réseaux, bâtiments, clôtures, éclairage, etc.) qui peuvent être conséquents en zone urbaine ?*

- *Comment se répartissent les budgets d'entretien entre les sections d'investissement et de fonctionnement ?*

- *Quelle est la masse salariale d'agents rémunérés directement par les collectivités ou leurs établissements, pour l'ingénierie et la gestion, pour les travaux en régie ? »*

L'étude indique que *« La période choisie a été 2011 à 2015, postérieurement à tous les transferts de compétences et de moyens dans le domaine des routes, issus des lois de décentralisation »*. Elle met en évidence la connaissance imparfaite au niveau national des dépenses en personnel alors qu'elles représentent plus de 60% de la dépense de fonctionnement consacrée à la voirie. Au cours des cinq années de l'étude, les effectifs ont été réduits de 0,7% par an en moyenne, mais l'évolution des charges a été croissante de 1,4% en moyenne (glissement technicité vieillesse, départ plus tardif à la retraite, augmentation des salaires de la catégorie C qui étaient particulièrement bas). La réduction des crédits de fonctionnement affectés à la voirie a été de 9% sur l'ensemble des cinq années. L'étude précise que *« La part effectuée par les entreprises dans les dépenses de fonctionnement est en baisse de 13% sur la période .../... Ces dépenses de fonctionnement réalisées par des entreprises correspondent, pour la plus grande partie à des travaux de curage de fossés, de fauchage, d'entretien de la signalisation, de panneaux à messages variables, de glissières de sécurité, de bouchage de nids de poule ou de point à temps, de petites réparations d'ouvrages »*.

Le montant de la réduction des dépenses d'entretien des routes cité par 40 millions d'automobilistes est donc dépourvu de tout fondement et sans commune mesure avec l'évaluation de l'USIRF. Je reviendrai sur d'autres erreurs contenues dans l'étude, notamment celles concernant le lien entre l'état de la chaussée et l'accidentalité.

1.2 la faute utilisant des données réelles, mais avec une signification qui n'est pas celle indiquée

Un bon exemple est l'exploitation de l'affirmation par les deux ministres responsables de la sécurité routière, Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau, que « *Depuis 2006, l'alcool est devenu la première cause d'accident mortel (28,4% en 2006 et 29% en 2007). La vitesse reste impliquée dans plus de 20% des accidents mortels* » (avant-propos du document : La sécurité routière en France – édition 2007). Ils commettaient une double erreur :

- les 20% des accidents mortels dans lesquels la vitesse restait impliquée à leurs yeux étaient une estimation de la part d'accidents mortels avec une vitesse de circulation dépassant de façon évidente la vitesse maximale autorisée. Ce taux ne concernait pas les défauts de maîtrise du véhicule liés à une vitesse inadaptée au contexte de circulation (erreur pédagogique sur le rôle de la vitesse).
- Ils ne précisaient pas que la stabilité en proportion des accidents mortels avec alcool s'était accompagnée d'une réduction en nombre de ces accidents, identique à celle de l'ensemble des accidents mortels et qu'elle était attribuable principalement à la réduction des vitesses de circulation. Les conducteurs alcoolisés ont conduit moins vite, comme les autres usagers, et ce comportement a réduit leur risque d'accident et la gravité de ces derniers (erreur de compréhension sur le mécanisme de la réduction du nombre d'accidents sous l'influence de l'alcool).

Les opposants à la politique de contrôle de la vitesse se sont emparés de cette erreur d'interprétation pour affirmer que la priorité du gouvernement devait être la lutte contre l'alcool au volant et non contre la vitesse excessive. Ils ne voulaient surtout pas comprendre que la réduction très importante du nombre d'accidents avec alcool avait été assurée par les progrès dans le contrôle des vitesses et non par la réduction de la conduite sous l'influence de l'alcool.

1.3 la série d'affirmations fausses (mensonge à tiroirs). Elle commence par une affirmation dont le caractère fautif peut être prouvé et l'on découvre ensuite une séquence de faits et d'interprétations inexacts très éloignés du propos initial et engendrant la désinformation

Exemple : les phrases inexacts du discours de Bernard Cazeneuve prononcé devant le Conseil National de la Sécurité Routière le 11 mai 2015 :

<http://www.interieur.gouv.fr/Le-ministre/Interventions-du-ministre/11.05.2015-Intervention-de-M.-Bernard-Cazeneuve-devant-le-conseil-national-de-la-securite-routiere>

« *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...* ». Ces affirmations relèvent de l'affabulation. Il n'y a pas eu de plan d'ensemble de lutte contre la sécurité routière adopté par le gouvernement de Georges Pompidou, ni en 1966, ni pendant les 6 années suivantes ; les mesures citées ont été adoptées beaucoup plus tard.

Une fois l'erreur constatée, il convient d'identifier les motivations d'une tel usage fautif. Une indication est disponible dans la suite du discours : « *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 (la date est fausse), 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 ». Ces phrases indiquaient la volonté du ministre de montrer que le temps n'était plus à la mise en œuvre de plusieurs mesures fortes. Il voulait justifier sa doctrine consistant à annoncer de multiples actions (plus de 80) « tous azimuts » et peu contraignantes et qui s'est révélée totalement inefficace.

La dernière étape est l'identification des sources qui ont été déformées pour produire ce texte. Là encore c'est le discours de Bernard Cazeneuve qui donne la réponse : « *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.* ». La référence à Alain Peyrefitte était précieuse car elle orientait vers un de ses livres « *C'était de Gaulle* » publié en 2002. Il décrivait une conclusion qui est à l'opposé de celle indiquée par Bernard Cazeneuve. Les propositions de Pizani n'avaient pas été acceptées par Pompidou et de Gaulle avait renoncé à contraindre son Premier ministre à agir sur l'insécurité routière.

Les documents utilisés pour analyser cette désinformation complexe sont accessibles à la page : <http://www.securite-routiere.org/editoriaux/discourscazeneuvemai2015.html>

1.4 le mensonge par omission. Un fait important pour la compréhension de l'insécurité routière est mis en évidence, mais il ne sera pas rendu public

Exemple : Un rapport rédigé par deux membres de l'inspection du ministère de l'intérieur concernant le déficit de retrait de points de permis produit par un ensemble de dysfonctionnements témoignant d'un déficit grave de contrôle de qualité a été remis au ministre de l'intérieur le 13 juin 2012. Ce rapport N° 12-045/11-087/01 rédigé par Jean Colin et Jean-Marie Le Gallou n'a pas été rendu public. Il mettait en évidence le fait qu'environ la moitié des points de permis qui devaient être retirés ne l'ont pas été. Il ne s'agit pas de contraventions ou de délits constatés par les contrôles automatisés de la vitesse, dont le traitement peut être bloqué par les difficultés d'identification de l'utilisateur conducteur, mais d'infractions pour lesquelles l'identité de l'utilisateur avait été constatée par des policiers ou des gendarmes, par exemple les infractions concernant la conduite sous l'influence de l'alcool. Une journaliste du Journal du Dimanche a pu obtenir ce rapport, son journal en a fait état et a rendu le rapport accessible sur son site internet.

Dans un Etat de droit, constater une telle défaillance, la masquer et ne pas mettre en œuvre les 29 préconisations recommandées par les auteurs du rapport est une manipulation et une carence inacceptable. Ce dossier et le rapport sont accessibles à la page :

<http://www.securite-routiere.org/usagers/controlesanctions/alcoolpertedepoints.html>

2. les erreurs (fautes ou mensonges) par déficit méthodologique

2-1 sélection d'un élément qui fait partie d'un tout non décrit.

Exemple : le discours sur les radars pompes à fric. L'affirmation que l'Etat développe le contrôle automatisé des vitesses pour accroître ses revenus est une des désinformations les plus utilisées depuis les réformes de 2003. Elle occulte la perte de recettes de l'Etat provoquée par la diminution de la consommation de carburants, elle-même liée à la réduction de plus de 10 km/h des vitesses moyennes, après la mise en œuvre des radars, associée à une faible tolérance sur les excès de vitesse et à la suppression des « indulgences ». Les adversaires de la réduction des vitesses maximales autorisées ont souvent produit des argumentaires partiels destinés à majorer le coût de cette mesure. Ils utilisent la même méthode quand ils affirment que l'Etat développe les radars automatiques pour accroître ses ressources. Nous avons des données précises concernant les volumes de carburants consommés sur les routes, l'évolution du kilométrage, de la consommation moyenne des véhicules et du montant des taxes sur les carburants. Elles permettent de calculer un bilan financier pour l'Etat associant des pertes de recettes aux gains attribuables aux radars. La bonne méthode consiste à établir :

- Le revenu annuel net pour les finances de l'Etat du dispositif utilisant des radars automatiques.
- La diminution des recettes de l'Etat produites par la réduction des vitesses moyennes de circulation. Elle se calcule en combinant plusieurs types de données, toutes disponibles, mais dans des documents différents, sans que la synthèse soit faite par les ministères concernés :
 - L'évolution des recettes produites par les taxes sur les carburants routiers, notamment la plus importante de ces recettes qui est la TIPP rebaptisée TICPE en 2011 (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques). Durant la période 2002/2014, le montant de la TIPP/TICPE est passé de 23,13 milliards d'euros à 23,55, alors que les taux par volume de carburant n'ont été que légèrement augmentés pendant cette période. Une augmentation importante du taux de la taxe est intervenue en 2015 par rapport à 2014 et elle a accru de 2 Md le montant total de la TICPE. Le fait que ce n'est pas l'ensemble du produit de cette taxe qui va à l'Etat ne change rien au fait important qui est la diminution relative des ressources publiques par rapport à ce qu'elles auraient été si les vitesses n'avaient pas été réduites. En 2014, 13,2 Md sont allés à l'Etat, 6,5 aux départements et 4,8 aux régions. C'est le revenu total pour l'Etat et les collectivités qui est important.
 - L'évolution des ressources de la TVA sur les carburants
 - L'évolution du volume des livraisons (super + gazole) produit par les organismes professionnels (UFIP, CPDP), - 3,8% entre 2002 et 2014.
 - L'évolution du kilométrage total parcouru par les véhicules routiers (encore légèrement croissant dans la période 2002/2014), ce qui est un facteur d'augmentation de la TICPE. La croissance a été de 3,6% entre 2002 et 2014.
 - L'évolution de la consommation moyenne des véhicules (elle se réduit, ce qui est un facteur de diminution de la TICPE). Cette évolution a eu une influence réduite sur l'évaluation de la perte de revenus de l'Etat, car la réduction annuelle de la consommation normalisée au kilomètre parcouru avant les mesures de 2002/2003 était faible et relativement régulière chaque année. L'amélioration du rendement des moteurs et l'accroissement de la proportion de diesels dans le parc étant en partie neutralisés par l'accroissement du poids moyen des véhicules.
- Les deux facteurs les plus importants influant dans un sens défavorable sur les recettes fiscales produites par les ventes de carburants sont la réduction de 3,8% de la consommation

de carburant alors que les distances parcourues ont augmenté de 3,6%. En l'absence de cette variation de 7,4% le montant à taux constant du produit de la TICPE se serait accru de 7,4%.

2.2 la confusion entre l'observation d'un facteur de risque et l'attribution de dommages à ce facteur

Exemple : le constat de la présence dans un accident d'un facteur de risque lié à l'infrastructure et l'affirmation d'un lien avec la production d'accidents. Cette confusion est évidente dans les publications de l'association 40 millions de consommateurs.

J'ai déjà utilisé (voir 2-1) le travail (important, intéressant et bien construit) de l'association 40 millions d'automobilistes destiné au signalement des routes dangereuses, pour décrire une affirmation fautive concernant l'évolution des crédits d'entretien des routes.:

(<http://www.jaimalamaroute.com/>).

Sur ce site on peut lire la phrase suivante : « *En France, on estime à 47% la part des accidents de la route liés à l'infrastructure routière.* ». Dans le document décrivant le problème et la technique qui sera mise en œuvre pour faire l'inventaire des routes dangereuses, l'auteur signale que « *aucune étude sérieuse depuis 1995 n'ose évaluer l'impact réel d'une route mal entretenue sur la sécurité routière.* ».

Une autre formulation a été utilisée, passant de la notion de lien à celle de causalité : « *Après plus de 10 ans de baisse consécutive du nombre de tués sur les routes, la France fait face à une recrudescence du nombre d'accidents mortels en 2014 et 2015. Or, on estime que 47% des accidents de la route mettent en cause la qualité ou l'entretien des infrastructures routières.* ».

Le site de Moto Revue commente cette initiative avec une phrase proche, mais avec un pas supplémentaire vers la notion de fraction attribuable : « *En France, 47% des accidents sont dus à l'état des routes.* ». (<http://www.motorevue.com/rubriques/securite-routiere/jaimalamaroute-com-le-site-pour-signaler-les-routes-degradees/94249>).

Dans le long document de 40 millions d'automobilistes décrivant les motivations de cette campagne apparaît la phrase suivante « 95 % des accidents comportent des facteurs se rapportant à l'usager » (alcool, vitesse, fatigue...), « 28 % au véhicule » et que « 47 % des accidents comportent des facteurs se rapportant à l'infrastructure ». La description de l'évolution des crédits d'entretien courant du réseau qui a été analysé précédemment est à la page 40 de ce document : « *Ce sont là les premiers signes visibles de la baisse des crédits accordés pour l'entretien courant du réseau par l'État et les collectivités (- 27 % chaque année depuis 2011)* ».

Ce débat est mal engagé car :

- Il confond la production d'un accident et les conséquences de l'accident, notamment du fait de l'intervention de facteurs de risque relevant de la sécurité secondaire.
- Il ne comporte pas d'évaluation de la fraction d'accidents attribuables à l'infrastructure,

Les pertes de contrôle suivies d'une sortie de voie sont fréquemment à l'origine de blessures graves ou de décès. Le document de 40 millions d'automobilistes exploite la proportion de tués dans des chocs contre des obstacles fixes (16% hors agglomération) comme si les accidents en cause pouvaient être attribués à des dégradations récentes des infrastructures, produites par la réduction

(inexacte nous l'avons vu) des crédits destinés à les maintenir en bon état. Les arbres en bordure de chaussée n'ont pas poussé depuis 2011 et les autres obstacles fixes ne sont pas non plus apparus dans la période récente. Quand ce document indique que ces obstacles fixes peuvent tuer à des vitesses basses, il devrait en tirer une conclusion évidente : il faut réduire la vitesse maximale autorisée sur les portions de voie bordées par des obstacles fixes. Les autres solutions sont plus onéreuses (glissières de sécurité, suppression et replantation des arbres, enterrement ou éloignement du bord des routes des lignes électriques ou téléphoniques).

Nous n'avons pas d'évaluation sérieuse de la fraction de sorties de voies attribuables à une dégradation de l'infrastructure. Une telle évaluation est difficile à réaliser, car elle devrait reposer sur une expertise des infrastructures permettant d'identifier des facteurs de risque, suivie d'une étude prospective comparant l'accidentalité en fonction du trafic et de la présence ou de l'absence de ces facteurs.

La notion de causalité passionne les philosophes et les chercheurs depuis Aristote. Si on connaissait tous les liens de causalité on maîtriserait la connaissance du monde ! Dans un domaine aussi concret que l'analyse des accidents, les faits observables sont nombreux, mais le passage de l'observation à l'explication n'est pas toujours aussi évident qu'on le croit. Un mécanisme explicatif est facile à produire, mais il faut ensuite passer de la notion de lien possible à la preuve que le mode de production envisagé est le bon. Passer de l'hypothèse et du lien observé (la corrélation) à la causalité (calcul d'une fraction attribuable) est un exercice qui a été simplifié par l'analyse des données et les méthodes statistiques capables de dissocier les effets de plusieurs facteurs de risque observés. Elles permettent à la fois d'établir une fraction attribuable et de préciser l'intervalle de confiance du résultat.

L'expression adaptée pour décrire les résultats d'une telle pratique devient alors : ce facteur de risque envisagé est présent dans telle proportion de cas (en définissant le facteur envisagé et les méthodes utilisées pour l'identifier), et il est possible de lui attribuer telle proportion d'accidents (avec un risque d'erreur défini par le calcul d'un intervalle de confiance).

3. la négation de la valeur de productions scientifiques reconnues par les spécialistes du problème traité

3.1 la contestation de la relation entre la vitesse et l'accidentalité

Exemple : La contestation des modèles évaluant l'évolution du risque en fonction de la vitesse est l'affirmation la plus utilisée par les adversaires de la réduction des vitesses maximales autorisées. Les études sur des effectifs importants précisant de façon quantitative la relation entre la vitesse de circulation et le risque d'accident ont été publiées entre 1960 et 1970, notamment par Solomon aux Etats-Unis et par Bohlin en Suède. A partir des années 1970 de nombreuses études ont établi les relations entre les variations de vitesse lors d'un accident et la probabilité d'être blessé ou tué. Ces notions ont été ensuite affinées et aucune équipe de recherche au monde ne conteste la force du lien entre vitesse et risque. Les progrès les plus importants au cours des dernières décennies ont concerné l'usage de fonctions mathématiques modélisant au mieux la relation vitesse/risque (d'être blessé ou tué). Ces résultats empiriques (c'est l'observation de la réalité qui permet de définir ces modèles, ce n'est pas un calcul théorique se fondant sur des lois de la physique) ont été critiqués en faisant parfois appel à des mathématiciens qui n'ont aucune compétence épidémiologique. Entre Beauzamy, mathématicien agressif et manipulateur qui considère l'épidémiologie comme une forme dégradée des mathématiques et Benzécri qui a joué un rôle majeur dans le développement de

l'analyse des données, il y a la même différence qu'entre Allègre niant l'importance du réchauffement climatique, après avoir nié le danger lié à l'amiante à Jussieu, et la pertinence des travaux de Jouzel sur le réchauffement climatique. Le choix est facile à faire quant à la pertinence de leurs travaux pour analyser des situations multifactorielles. Il faut se méfier des affirmations péremptoires de scientifiques dans des domaines qui ne sont pas les leurs.

3.2 la mise en œuvre d'une expérimentation pour fonder des décisions alors que les connaissances suffisantes pour les fonder ont été acquises avec des méthodes plus puissantes que celles employées pour cette nouvelle expérimentation

Cette technique est une variante plus sournoise que la précédente. Elle est habituellement mise en œuvre par des décideurs publics qui n'ont pas bien travaillé ou ne veulent pas décider et pratiquent la procrastination en donnant l'impression qu'ils agissent. Deux exemples caricaturaux seront développés :

- L'expérimentation dans trois départements des éthylotests antidémarrages, imposés à des conducteurs qui ont conduit sous l'influence de l'alcool. La loi qui permet l'usage de ces dispositifs a été établie en 2011 (LOPSSI 2), de multiples pays ont développé et vérifié l'efficacité du dispositif. Une étude pilote a été faite en Haute-Savoie à partir de 2004. Le gouvernement annonce sa mise en œuvre dans trois départements (Drôme, Nord et Marne) et sa généralisation (« sera "évaluée en vue d'une extension à l'ensemble du territoire national à partir du 1er janvier 2019", indique la Sécurité routière.. » ***Ethylotest antidémarrage contre restitution de permis : la Drôme testera à partir du 1^{er} décembre (FRANCETV Info 23/11/2016)***). Cette annonce suit une longue période de passivité et elle n'est qu'un cache inefficacité. Les pouvoirs publics n'ont pas su ni voulu organiser avec des entreprises homologuées la diffusion de cette méthode dans tous les départements après l'adoption de la loi.
- L'expérimentation à partir de juillet 2015, sur 81 km de voies sans séparateur médian des sens de circulation, de l'efficacité de l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale. Cette décision a suivi la recommandation faite par le Comité des experts auprès du Conseil National de la Sécurité Routière de procéder à une véritable expérimentation, par exemple sur la moitié du réseau ayant ces caractéristiques. Développer une expérimentation sans protocole publié et sans pertinence du fait de son application trop limitée est la pire forme de manipulation destinée à torpiller un projet sérieux.

4. l'opposition au développement des connaissances (Cacher – Dégrader – Refuser)

4.1 l'absence de développement d'une recherche indispensable pour améliorer la qualité des résultats utiles à la gestion

Exemple : A deux reprises au cours des dix dernières années, le Comité des experts auprès du Conseil national de la sécurité routière a demandé dans ses rapports sur le contrôle de l'alcoolisation des usagers de la route que les millions de contrôles préventifs soient décrits avec une méthode permettant d'évaluer la pertinence des périodes de contrôle. Nous connaissons les tranches horaires et les jours de la semaine pendant lesquels l'alcoolisation des conducteurs est la plus fréquente. Il est donc indispensable de vérifier, département par département, la proportion de contrôles pour les

différents jours de la semaine et pour des périodes horaires définies. La proposition qui avait été faite définissait quatre tranches : minuit/6h, 6h/midi, midi 18h et 18h/minuit.

Cette décision n'a jamais été prise, alors que le travail qu'elle représenterait est sans commune mesure avec le temps nécessaire pour réaliser plus de 8 millions de contrôles imposant de mettre en place un dispositif très lourd, consommateur de temps de gendarmes et de policiers. Cette carence est un exemple d'une caractéristique de l'administration de notre pays : la crainte de l'évaluation des résultats, quand elle risque de mettre en évidence des défaillances et des malfaçons. Alors que ces méthodes sont indispensables pour assurer la qualité des pratiques.

4.2 la dégradation de la mise en œuvre d'une disposition qui a prouvé son intérêt

4.2.1 fusionner des codes concernant la procédure d'identification de la conduite sous l'influence de l'alcool

Comme la précédente, cette dégradation se situe dans le domaine de la connaissance de la conduite sous l'influence de l'alcool. Non seulement des décisions indispensables ne sont pas prises, mais des dispositions importantes qui existaient peuvent être supprimées. J'en décrirai deux.

Les bulletins d'analyse des accidents corporels ont été créés au début de la décennie 70 pour améliorer la connaissance du contexte de leur production. Il y a maintenant cinq fois moins d'accidents et l'informatisation de la saisie de ces documents a facilité leur production. Malgré ces évolutions favorables, une simplification absurde a été décidée. Deux séries de codes différents et complémentaires ont été fusionnées, ce qui réduit la capacité d'interprétation des résultats.

- La première procédure de recherche de l'alcoolisation après un accident est un dépistage. Il était initialement codé comme impossible, refusé, positif ou négatif.
- La seconde partie du travail produisait des renseignements complémentaires concernant les usagers :
 - avec un test positif (il devait être confirmé par la mesure du taux d'alcool par une prise de sang),
 - qui étaient hors d'état de souffler dans un éthylotest, le prélèvement sanguin permettait alors de connaître le niveau d'alcoolisation.

La réforme absurde qui a été faite a consisté à créer une colonne de 6 codes « alcoolémie » associant des pratiques de recherche et des résultats !

- impossible
- refusé
- prise de sang
- éthylomètre
- résultat non connu
- dépistage négatif

La conséquence de cette modification est de rendre impossible l'interprétation de la colonne suivante du BAAC actuel, qui contient le résultat de la mesure de l'alcoolémie. Nous ne savons pas si elle est obtenue après un dépistage positif, ou après une prise de sang faite parce que l'état de l'utilisateur ne permettait pas de faire le test dans l'air expiré. La connaissance de la répartition des alcoolémies mesurées en l'absence de test est très importante, car elle donne une indication

quantifiée de toutes les valeurs d'alcoolisation. Le groupe d'utilisateurs concernés est homogène et bien défini, il s'agit de tous les utilisateurs incapables de souffler dans un éthylotest.

La bonne solution serait de coder sur trois colonnes :

- la première analogue à la version initiale, concernant le dépistage (impossible, refusé, positif, négatif)
- la seconde concernant le mode d'obtention du niveau d'alcoolisation (impossible, résultat non connu, éthylomètre, prise de sang)
- la troisième indiquant le taux d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré, comme dans le BAAC actuel.

Une erreur aussi grossière pose évidemment le problème de l'intentionnalité. Je suis persuadé que cette dégradation n'a pas été introduite dans le BAAC avec l'intention de rendre moins précise l'identification d'une imprégnation alcoolique, il s'est agi d'une volonté de réduire le nombre de colonnes du BAAC, sans prendre en compte la réduction de la qualité du renseignement. J'ai demandé à plusieurs reprises la correction de cette erreur, sans succès.

4.2.2 la fusion des deux catégories de résultats positifs de la recherche de l'imprégnation alcoolique en dehors des accidents, réduisant la qualité de nos connaissances

Il est intéressant de traiter cette dégradation de la connaissance de l'état d'imprégnation alcoolique à la suite de la malfaçon précédente, car elle relève de la même indifférence au maintien de la qualité d'une procédure. Les contrôles d'alcoolémie sur les routes en dehors des accidents peuvent être effectués soit dans le cadre des contrôles aléatoires organisés par la loi de 1978, soit à la suite de comportements anormaux, notamment d'infractions au code de la route.

Les bilans annuels des infractions constatées, publiés par le ministère de l'intérieur et l'ONISR, faisaient jusqu'en 2015 la distinction entre ces deux catégories :

• année	tests aléatoires	positifs	après infractions	positifs
• 2013	7 907 454	213 152	2 311 625	84 534
• 2014	8 565 436	213 038	2 007 781	83 922
• 2015	fusion des 2 types de dépistages : 9 865 185 tests dont 272 791 positifs			

La perte de connaissances liée à cette modification de la présentation des résultats est évidente. Comparer les proportions de tests aléatoires positifs et les tests après accidents (qui sont toujours disponibles) permet de calculer et donc de suivre la notion de risque relatif d'être impliqué dans un accident en fonction du taux d'alcoolémie (avec une précision qui serait améliorée, si les tests aléatoires étaient recensés en identifiant des tranches horaires, comme cela a été indiqué dans l'analyse (4.1).

Le bilan de la connaissance de l'alcoolisation sur les routes est insuffisant. L'amélioration proposée de la connaissance des jours et des tranches horaires pendant lesquelles les contrôles aléatoires sont pratiqués n'a pas été mise en œuvre. En outre deux modifications des statistiques collectées ont dégradé la qualité des données disponibles. Dans ces trois cas, je n'imagine pas une volonté de rendre moins compréhensible le problème, mais l'expression d'une absence de volonté d'améliorer la qualité de nos connaissances.

5 Les dérives réductrices de la communication (l'usage de slogans qui seront utilisés de façon répétitive)

La désinformation construite par des communicants professionnels utilise des phrases faciles à mémoriser, qui sont répétées à l'identique sur les médias pour installer le conditionnement dans les esprits. Nous sommes alors dans les pratiques de « *fabrique du consentement* » définies par Bernays en 1928.

Exemple 1 : il y a quelques décennies, la vitesse et les reprises d'une voiture « permettaient de dépasser en toute sécurité ». Ce propos était la négation du caractère adaptable du comportement humain. Plus on a de possibilité de dépassement, plus on est tenté de dépasser et plus on prend de risques en dépassement. A l'opposé le conducteur d'une 2 chevaux qui n'avait qu'une très faible capacité d'accélération ne prenait pas de risque en dépassement. Quand il avait entrepris un dépassement aventureux, il se replaçait facilement derrière le véhicule (habituellement un camion), qu'il tentait de doubler, les différences de vitesse étant faibles. La presse spécialisée transmettait d'année en année cette information fautive qui plaisait aux amateurs de voitures puissantes qui confondaient la facilité avec le niveau de protection. Dans le même temps, les statistiques des assureurs mettaient en évidence des risques accidentels beaucoup plus faibles dans les voitures les moins puissantes sans que ces informations soient diffusées par les médias.

Exemple 2 : Les accrocs de la vitesse ont exploité ensuite l'affirmation suivante : « la mortalité est plus faible sur les autoroutes allemandes, où la vitesse n'est pas limitée, que sur les autoroutes françaises ». Quand la mortalité sur les autoroutes françaises a été divisée par deux après l'adoption par la France d'une politique de contrôle strict des vitesses défini en 2003, la mortalité au kilomètre parcouru en France est devenue inférieure à la valeur observée en Allemagne. Cette dernière refuse toujours de publier des risques au kilomètre parcouru distinguant les autoroutes à vitesse limitée, les autoroutes où le 130 est « conseillé » et la très faible partie du réseau où la vitesse est libre. Avant cette inversion des niveaux de risque entre la France et l'Allemagne, l'argument était déjà inexact, car les densités de circulation ne sont pas les mêmes sur les réseaux autoroutiers des deux pays. J'ai publié en 1988 une étude mettant en évidence le risque en fonction des kilomètres parcourus sur un kilomètre de voie autoroutière et une étude allemande publiée en 1995 avait confirmé cette relation. La mortalité se réduit quand la densité de circulation s'accroît. Le niveau de mortalité sur les autoroutes est l'exemple du risque multifactoriel. Il fait intervenir deux facteurs principaux : la distribution des vitesses, et la densité de circulation au kilomètre de voie (une variante utilisant le nombre de véhicules passant sur un kilomètre de voie dans un temps donné).

Conclusions

Le raisonnement scientifique est fondé sur une double procédure de construction et de contestation. Karl Popper a passé sa vie à détailler cette notion. Il indiquait que :

- « *Le théoricien qui s'intéresse à la vérité doit également s'intéresser à la fausseté, car découvrir qu'un énoncé est vrai revient à s'apercevoir que sa négation est fautive* ».
- « *Une théorie est vraie si et seulement si elle correspond aux faits* ».
- « *Les scientifiques essaient d'éliminer leurs théories fautes* ».
- « *le croyant périt avec ses fausses croyances* ».

Ces phrases sont extraites de « *La connaissances objective* » – édition *Champs essais* » rassemblant des textes écrits par Karl Popper entre 1965 et 1971. La dégradation de la communication actuelle associe l'absence de vérification des faits diffusés par des sources aux conflits d'intérêts évidents et le peu d'appétence pour la lecture des publications scientifiques des diffuseurs d'information. La diffusion sans analyse critique de communiqués remplace le travail de fond et cette dérive est aggravée par la réduction des effectifs de journalistes spécialisés dans les médias.

Le début de classement possible des différentes pratiques dégradant (volontairement ou non) la connaissance de la sécurité routière, doit être amélioré et complété. Il est indispensable de mobiliser les structures et les personnes intéressées par une telle procédure pour contribuer à son développement et à sa qualité.

Plusieurs méthodes sont envisageables. Je ne représente que moi et il serait plus crédible d'avoir un comité d'experts acceptant de valider ou éventuellement de modifier, voire de supprimer certains exemples, et de compléter la classification de ces malfaçons et de ces malfaisances. Dans un premier temps je vais placer ce texte sur mon site www.securite-routiere.org et je vais le faire évoluer en fonction des remarques qui me seront adressées. Dans ce type d'entreprise la difficulté est de trouver un équilibre entre la qualité du processus, qui est assurée par la pluralité des intervenants et leur compétence, et leur indépendance qui est assurée par la réduction du nombre des contributeurs, un grand nombre comportant inévitablement des craintifs qui affaiblissent l'efficacité de l'entreprise.

Mes productions dans ce domaine sont contenues dans deux livres :

- Comment tuer l'Etat - précis de malfaçons et de malfaisance.
1 volume 208 p. Bayard éditions (2005),
- La violence routière - des mensonges qui tuent
1 volume 162 p. Editions Lavoisier (2008) Collection Sciences du risque et du danger.