

## Comment parler de la vitesse

Claude Got - décembre 2012

Quand des débats sont polémiques, voire passionnels, et ceux qui concernent la vitesse le sont, trois exigences dominent :

- la précision dans l'usage des mots,
- la recherche des connaissances disponibles
- la bonne foi dans le débat, parfois difficile à établir, tous les intermédiaires existant entre le manque de savoir-faire et la manipulation des données.

**Vitesse** : en ligne droite (vitesse linéaire), c'est l'espace parcouru dans un temps donné. Elle s'exprime en mètres par seconde (m/s) ou en kilomètres à l'heure (Km/h).

### Les différentes formes de vitesse utilisées par les accidentologues

- **Vitesse de circulation** : c'est celle à laquelle un véhicule se déplace sur une route,
- **Vitesse maximale autorisée** : elle est fixée par la réglementation à 30, 50, 90, 110 ou 130 Km/h suivant que l'on est en agglomération, sur le réseau hors agglomération sans séparation des sens de circulation, sur une voie rapide ou sur autoroute. Il n'y a pas d'unification des vitesses maximales sur le réseau européen en fonction du type de voie utilisée.
- **Vitesse de collision ou vitesse à l'impact** : vitesse d'un véhicule ou d'un corps quelconque au moment où il heurte un obstacle.
- **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**. Elle désigne la différence entre la vitesse de collision et la vitesse résiduelle. Les spécialistes de l'étude des véhicules accidentés peuvent la déterminer avec précision et elle est étroitement liée à l'importance des blessures qui seront produites dans une collision.

### Les usages de la notion de vitesse par les gendarmes, les policiers et les juges

- **vitesses excessives** : ce sont des vitesses inadaptées compte tenu du contexte de circulation. Elles sont donc fautives et engagent la responsabilité de l'utilisateur en cas d'accident. Il convient de distinguer deux situations qui sont souvent confondues, par ignorance ou volonté d'introduire une confusion :
  - **la vitesse dépassant la vitesse maximale autorisée** : le seul fait de dépasser la VMA constitue une faute qui sera sanctionnée quand elle est constatée.
  - **la vitesse excessive qui n'a pas permis de maîtriser son véhicule** : Le défaut de maîtrise est une infraction au code de la route (article R 413-17). Le texte de l'article fait explicitement référence à l'obligation de « *rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles* ». Le détail des 11 circonstances dans lesquelles la vitesse doit être réduite est précisé par cet article. C'est ce défaut de maîtrise qui sera retenu le plus souvent dans une procédure de constat d'accident par les gendarmes ou les policiers. Ils n'ont pas la possibilité de documenter avec précision la vitesse de circulation au moment où l'accident est survenu, notamment à la suite de la disparition des traces de freinage depuis l'équipement des véhicules avec des dispositifs supprimant le blocage des roues. Ils peuvent cependant

constater que le conducteur a été incapable de se maintenir sur sa voie (sortie de voie) ou d'éviter de heurter un autre usager qui n'avait pas commis de faute de conduite (refus de priorité en intersection, choc arrière après un freinage trop tardif).

- **vitesse de circulation adaptée au contexte de circulation** : un usager peut être impliqué dans un accident alors qu'il respectait la vitesse maximale autorisée et tenait compte de l'ensemble des renseignements dont il pouvait disposer par une observation attentive de son environnement. L'enquête permettra de conclure qu'il n'a pas commis de faute de conduite et en particulier d'excès de vitesse.

### **L'usage de la notion de causalité dans les accidents de la route**

Le raisonnement scientifique a échappé à une définition de la causalité conçue comme la propriété de causes qui auraient la pureté et l'indépendance d'une procédure mathématique. Les enfants qui gonflent leurs parents avec leur succession de « pourquoi » conduisant inévitablement à des réponses impossibles, où un « je ne sais pas » qui signe l'échec, sont une bonne illustration de cette démarche impossible à satisfaire. Nous identifions des liens qui unissent des événements et nous construisons des explications rationnelles qui font la jonction entre les faits constatés et le mécanisme capable de les expliquer. Contrairement à ce qui est affirmé par ceux qui n'ont pas compris la valeur de cette procédure et veulent la réduire à un simple calcul de corrélations, ces méthodes coordonnent des procédures différentes et c'est ce travail qui assure leur validité. Les notions de relativité, de probabilité n'ont pas réduit la valeur de nos interprétations, elles permettent à l'opposé de mieux prévoir comment les événements se produisent dans un contexte donné.

Nous pouvons définir les notions de masse, de force, de vitesse, d'énergie et utiliser des formules qui établissent des liens entre ces notions. L'énergie ne disparaît pas dans un accident, elle se transforme, des forces vont s'exercer sur des véhicules et sur des humains et elles vont modifier leurs structures. Elles ne peuvent provenir que d'une variation de la vitesse qui est un facteur constant dans la déformation d'une voiture ou d'un corps. Sans vitesse il ne peut y avoir d'accident, sans variation de vitesse il n'y a pas de tôle froissée ou de nez cassé.

Quand on écoute le discours des vendeurs d'illusions qui veulent affaiblir la compréhension de la nature du risque lié à la vitesse, l'inadaptation des mots accompagne les erreurs de raisonnement. Malheureusement la répétition de ces abus de mots et d'affirmations fausses imprègne le débat et le biaise. Il faut donc décortiquer ces malfaisances et les distinguer des malfaçons qui sont des mauvais usages dans l'intention d'expliquer, sans volonté de tromper.

Dans la communauté scientifique, il n'y a pas la moindre contestation de l'intervention de la vitesse dans les accidents. Les discussions actuelles se limitent au choix des indicateurs qui prédisent le mieux le niveau de risque qui lui est lié. Deux citations traduisent le consensus des accidentologues sur le caractère général du risque lié à la vitesse.

- Contribution de l'IFSTTAR à la mission parlementaire de 2011 sur les causes des accidents : *« Il est fondé de considérer que tous les autres facteurs réputés constituer des « causes » d'accidents ne sont que des facteurs aggravants qui, pour une vitesse donnée, décalent la relation vitesse/risque d'accident vers des risques plus élevés ».*
- Phrase de Rune Elvik qui est un spécialiste reconnu de la relation entre vitesse et accidents : *“Speed is a risk factor for absolutely all accidents, ranging from the smallest fender-bender to*

*fatal accidents.*” (la vitesse est un facteur de risque pour absolument tous les accidents, allant de la plus minime déformation de pare-choc aux accidents mortels).

Confronté à une telle évidence (il ne peut y avoir d'accident quand les véhicules ne se déplacent pas) les adversaires des limitations de vitesse utilisent deux types d'arguments :

- Ce sont les excès de vitesse les plus importants qui doivent être sanctionnés, le risque croissant avec la vitesse,
- Si l'objectif est le risque zéro sur les routes, il faut que tous les véhicules arrêtent de rouler, mais le service rendu disparaîtra avec la vitesse nulle !

Les deux phrases sont également excessives et témoignent de la volonté de refuser tout compromis sur ce sujet. Nous savons que le risque lié à la vitesse est bien représenté par une fonction exponentielle spécifique d'un environnement routier donné. Cela signifie que plus la vitesse est élevée, plus l'accroissement de la mortalité sera important par km/h de vitesse en plus. Il faut compléter cette notion en rappelant que le nombre de tués du fait de la vitesse ne dépend pas seulement de cette relation rapidement croissante, il faut également tenir compte du nombre de personnes qui s'exposent à un risque correspondant à leur niveau de vitesse. Si le risque quand on roule à une vitesse V2 est quatre fois plus élevé que celui observé à une vitesse V1 et s'il y a quatre fois plus de personnes qui roulent à V1 qu'à V2, le nombre de tués sera identique dans les deux groupes. Un très grand nombre de petits excès de vitesse peut produire autant de victimes qu'un petit nombre de très grands excès de vitesse.

## **Comment la notion de vitesse est-elle utilisée ? Des exemples**

### **1/ République des Pyrénées le 7 novembre 2012 : Pyrénées atlantiques – 42 morts sur la route en dix mois, une année noire.**

« La perte de contrôle : première cause d'accident. Responsable de 35,13% des morts sur nos routes, le défaut de maîtrise, autrement appelée perte de contrôle est aujourd'hui la première cause d'accident dans le département, devant la vitesse (29,72%), l'alcool (16,21%) et le refus de priorité en hausse (13,51%). *« C'est un phénomène que l'on peine à analyser. Il n'offre pas la possibilité d'identifier les causes exactes et directes de l'accident »* reconnaît Lionel Beffre. Pour contrer ce risque, la responsabilisation des conducteurs semble être la seule arme ».

Ce texte utilise des notions précises qui se situent dans des domaines différents ne permettant pas de mettre ces pourcentages dans la même énumération. Pour le comprendre, il suffit d'envisager un accident mortel, sans témoin, impliquant un usager sous l'influence de l'alcool. Il a abordé un virage trop rapidement, compte tenu de la nature de la courbe et de son état. Il ne peut maintenir son véhicule sur sa voie et fait une sortie de route. Avec les dispositifs actuels évitant le blocage des roues en cas de freinage, les gendarmes qui constatent l'accident n'ont pas d'éléments précis permettant de documenter un éventuel freinage trop tardif et inapproprié. Ils sont uniquement renseignés par la trajectoire visible sur le bas-côté, après la sortie de route et il est impossible d'établir un excès de vitesse par rapport à la vitesse autorisée localement.

Sont intervenus dans cet accident :

- une altération des capacités de conduite par l'alcoolisation (facteur de risque préexistant à l'accident)
- un abord du virage à une vitesse excessive compte tenu des deux éléments principaux de cette situation (altération du comportement et présence d'un virage)
- une incapacité du conducteur à gérer cette situation (défaut de maîtrise)
- la sortie de voie est la conséquence de ce défaut de maîtrise. Elle est constatée objectivement et c'est ce constat qui fait inférer le défaut de maîtrise.

Dans un tel accident, l'alcoolémie étant facilement mesurable après l'accident, elle sera documentée et fera entrer l'accident dans la fraction avec alcoolisation excessive. Si l'accident avait été identique dans son déroulement, mais en l'absence d'alcool, il aurait été classé dans les défauts de maîtrise et non dans les accidents provoqués par une vitesse excessive. La remarque du préfet des Pyrénées Atlantique est pertinente : *C'est un phénomène que l'on peine à analyser. Il n'offre pas la possibilité d'identifier les causes exactes et directes de l'accident.* Il devait donc éviter de mettre sur le même plan des éléments appartenant à des domaines dont les niveaux de connaissance sont différents.

Il est possible de faire des commentaires identiques sur la notion de refus de priorité. Quand ce mécanisme d'accident est identifié, il est facile pour les enquêteurs d'affirmer qu'il y avait une signalisation définissant la notion de priorité (ou une priorité à droite en agglomération) et de retenir l'absence de respect de la règle par l'un des impliqués. Là encore, c'est le constat de faits objectifs, permettant de définir sans ambiguïté la faute, qui va déterminer l'infraction retenue. Le non-respect de la priorité est en réalité la conséquence d'un excès de vitesse à l'abord d'une intersection, compte tenu du contexte, par exemple un défaut de visibilité. L'utilisateur responsable de l'accident n'a pas pu s'arrêter à temps et a heurté le véhicule prioritaire parce qu'il ne pouvait maîtriser la vitesse de son véhicule. Il était donc possible d'affirmer que la vitesse excessive à l'abord de ce carrefour a été la cause initiale et directe de l'accident pour reprendre l'expression utilisée dans l'article précité. Elle a été à l'origine de l'impossibilité de respecter la priorité de l'autre usager impliqué. Cette vitesse excessive, qui pouvait être inférieure à la VMA, n'ayant pu être déterminée avec précision, elle n'est pas retenue comme cause de l'accident. Le refus de priorité qui est un fait qualitatif et non quantifié sera retenu.

## **2/ la comparaison entre le rôle de la vitesse et le rôle de l'alcool dans la survenue des accidents mortels en France depuis 2006**

Nous connaissons parfaitement les conditions de production de l'affirmation erronée qui place l'alcool avant la vitesse dans une hiérarchisation artificielle des causes d'accidents. Cette manipulation d'une donnée précise a été reçue avec satisfaction par tous les adversaires du contrôle rigoureux des vitesses de circulation. Ils pouvaient montrer du doigt la cause principale des accidents et minimiser le rôle de la vitesse.

Dans le bilan de la sécurité routière en France pour l'année 2007, le ministre et le secrétaire d'Etat ayant en charge la sécurité routière, Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau, ont écrit : *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 page 3). Ils montraient par cette phrase qu'ils n'avaient

pas lu le document (de 266 pages il est vrai) qu'ils préfaçaient, la phrase exacte de la page 135 du document était la suivante :

*« L'enjeu vitesse, le respect des limitations : En étudiant les distributions des vitesses relevées sur tous les types de réseaux par les différentes catégories de véhicules, on a pu déterminer que si tous les conducteurs respectaient les limitations de vitesse (dans cet exercice on a placé l'ensemble des conducteurs en dépassement dans la tranche qui précède immédiatement la valeur limite) ce sont près de 5 km/h qui seraient gagnés sur la vitesse moyenne pratiquée, soit une proportion de l'ordre de 20% de tués en moins, c'est-à-dire sur l'année 2007, au moins 900 vies sauvées »*

Ils commettaient une double erreur :

- le 20% des accidents mortels dans lesquels la vitesse restait impliquée à leurs yeux était une estimation de la part d'accidents mortels avec une vitesse de circulation dépassant 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 accompagné 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 (et non de la proportion) d'accidents sous l'influence de l'alcool).

Quand on raisonne sur les « causes » des accidents alors que le risque au kilomètre parcouru a été divisé par 15 au cours des cinquante dernières années, il faut savoir comprendre le sens des variations en proportion et les associer constamment aux résultats exprimés sous la forme de valeur.

Nous trainons maintenant cette erreur pour des années, comme l'affirmation que les autoroutes allemandes sont moins dangereuses que les autoroutes françaises alors que la vitesse n'y est pas limitée. La capacité de reprise au long cours de faits erronés est une caractéristique des désinformateurs. Elle est facilitée par l'incapacité des auteurs de telles erreurs d'interprétation de reconnaître leur erreur et de la corriger.

Le jour de l'installation du nouveau CNSR le 27 novembre 2012, un document de 26 pages a été produit par les services de communication du ministère de l'intérieur. Nous pouvons lire les phrases suivantes :

*« La lutte contre les causes majeures de l'accidentalité routière, l'alcool, les stupéfiants et la vitesse, doit être une préoccupation permanente. En 2011, 30% des accidents mortels sont liés à l'alcool. Au moins 26% des personnes décédées sur la route le sont du fait d'accidents où la vitesse est en cause. Les stupéfiants sont présents dans au moins 13% des accidents mortels. Le mélange alcool/cannabis multiplie par 14 le risque d'accident. »*

Le texte établit une hiérarchie des causes (alcool, vitesse, stupéfiants) en utilisant des indications qui sont par nature différentes. Les trois proportions indiquées ne sont pas comparables et dans une

seule des trois situations (pour l'association alcool/cannabis avec la multiplication par 14 du risque d'accident) c'est le risque relatif qui est utilisé pour donner de l'importance au facteur que l'on veut valoriser. Le risque relatif alcool seul, toutes alcoolémies confondues, qui est évalué à 8 dans l'étude SAM et à 15 dans le bilan de l'ONISR n'est pas donné, ni le risque cannabis seul, proche de 2. Cette sélection d'informations n'est pas arbitraire, elle va dans le même sens que la mise en valeur d'une proportion de 13% caractérisant la présence de stupéfiants, sans indiquer qu'une fois sur deux l'alcoolémie élevée accompagne la présence de stupéfiants et sans tenter de produire une fraction attribuable comme cela est fait pour l'alcool.

Nous sommes confrontés à ce procédé depuis la production de l'étude SAM, conduite par Bernard Laumon et prenant en compte tous les accidents mortels pendant 2 années, considérée actuellement comme une des meilleures études épidémiologiques au monde concernant le rôle des stupéfiants dans les accidents, notamment du cannabis. Attaqués à la fois par ceux qui affirmaient que le cannabis n'avait jamais tué personne sur les routes et ceux qui le mettaient au même niveau que le risque alcool, nous avons pu établir une multiplication du risque par un facteur proche de 2. Cela signifie que dans une année avec 3647 accidents mortels :

- 1042 accidents mortels responsables de 1146 décès sont attribuables à l'alcool. (bilan 2011 page 384).
- Pour les stupéfiants, le taux de 13% pour les accidents mortels qui est mis en avant n'a pas d'intérêt puisqu'il est calculé à partir des résultats positifs et du nombre total d'accidents, sans tenir compte des résultats inconnus (43,1% des accidents). Le taux de résultats positifs par rapport aux résultats connus est de 455 sur 2074, soit 21,9%. Si cette proportion était extrapolée aux 3600 accidents mortels, incluant ceux où la présence de stupéfiants n'est pas documentée, le nombre d'accidents avec présence de stupéfiants serait proche de 800. Les 4/5 des accidents avec à la fois de l'alcool et du cannabis sont attribuables à l'alcool et 1/5 au cannabis, compte tenu des risques relatifs connus. Pour les accidents avec stupéfiants et en l'absence d'alcool, c'est le cannabis qui est le produit de loin le plus souvent en cause et la moitié de ces accidents peut être attribué à son usage (risque relatif 2, soit une fraction étiologique de 50%). L'ensemble représente environ 280 accidents par an (80 + 200) et cette évaluation est très probablement excessive, car le développement de la recherche de stupéfiants s'accompagne d'une réduction de la proportion de résultats positifs (25% en 2010, 21,9% en 2011). Cette réduction n'a rien à voir avec la modification de l'exposition au risque. Elle traduit principalement l'effet de dépistages qui sont inévitablement de moins en moins ciblés.
- Pour la vitesse, nous n'avons pas de données quantitatives observées avec précision. L'affirmation que : « *au moins 26% des personnes décédées sur la route le sont du fait d'accidents où la vitesse est en cause* » est un renseignement inutilisable dont on tente de camoufler l'imprécision par un « *au moins* » qu'il conviendrait d'expliquer, mais une explication détruirait cette hiérarchisation dépourvue de validité. Nous savons que pratiquement tous les refus de priorité sont des excès de vitesse, et que la majorité des défauts de maîtrise relève également d'une vitesse inadaptée au contexte. Finalement, l'erreur de communication de 2006 faisant de l'alcool la première cause d'accident en réduisant les accidents liés à la vitesse à une évaluation des excès par rapport aux vitesses autorisées se révèle irrécupérable. Plus le gouvernement va tarder à rattraper cette erreur en la reconnaissant, plus elle va s'ancrer dans les esprits. Tous les spécialistes de la

communication savent conseiller à leurs clients de reconnaître immédiatement un problème sur un véhicule ou un produit. La situation est identique pour les erreurs concernant des faits ou leur interprétation. Plus on attend, plus on s'enfonce.

### **3/ la notion de « réserve de puissance qui permet de dépasser en toute sécurité ou de se sortir d'une situation d'urgence ».**

Cette affirmation est à l'opposé de la réalité. L'utilisateur s'adapte aux possibilités de son véhicule et plus il dispose de possibilités d'accélération et de vitesse maximale élevée (les deux variables sont très liées), plus il est incité à procéder à des dépassements aventureux et à rouler vite. La 2 Ch Citroën qui avait de très faibles possibilités d'accélération et une vitesse maximale réduite était un véhicule qui provoquait des indemnités très réduites par les compagnies d'assurances. Ces faits sont documentés.

### **4/ « les autoroutes allemandes qui sont plus sûres que les autoroutes françaises alors que la vitesse n'y est pas limitée ».**

Cette affirmation est fautive. Alors que les autoroutes allemandes devraient être beaucoup plus sûres que les nôtres du fait de la géographie humaine de l'Allemagne et de la forte densité de population provoquant une forte densité de circulation sur son réseau autoroutier (une densité élevée est un facteur de sécurité car elle réduit les vitesses moyennes de circulation), le risque au km de voie et le risque au km parcouru sont plus élevés qu'en France.

Il faut remarquer que l'Allemagne ne publie toujours pas le kilométrage parcouru sur ses autoroutes limitées en vitesse, ce qui ne permet pas de calculer le risque par km parcouru sur les deux types de réseau. Nous ne disposons que de résultats globaux ou d'études très ponctuelles. L'introduction en décembre 2002 d'une limitation à 130 km/h sur 62 km de l'autoroute n°24 entre Berlin et Hambourg a permis de mesurer une réduction de 48 % de l'ensemble des accidents et de 57 % des décès.

### **5/ « la vitesse n'est pas une cause d'accident, mais un facteur aggravant »**

Cette phrase est intéressante car elle devient un marqueur indiquant l'appartenance de celui qui l'utilise aux groupes d'opposants au respect strict des limitations de vitesse.

La notion d'aggravation est utilisée car dans le langage courant elle indique la survenue d'un événement différent du facteur initial et qui va aggraver ses conséquences. Le but est de faire croire qu'il y a eu un élément initial, l'accident, qui n'était pas lié à la vitesse, cette dernière n'ayant fait qu'accroître la gravité des blessures.

Le verbe aggraver est utilisé dans de nombreuses activités pour indiquer le fait de « **rendre plus dangereux** ». Un fait répréhensible associé peut constituer aux yeux du juge un facteur aggravant. Une infection produite par un microbe peut être rendue plus dangereuse quand elle se produit sur un terrain affaibli par une maladie préexistante, par exemple un diabète qui constitue alors un

facteur aggravant. Ces emplois expriment bien l'intervention d'un élément secondaire qui va accroître les effets de l'élément causal, sans être à l'origine de la séquence. Le but est évidemment de minimiser le rôle de ce facteur « aggravant ».

La vitesse est à la fois un facteur causal et un facteur de gravité et il est facile de dissocier ces deux modes d'intervention. Quand un automobiliste aborde un carrefour sans visibilité à une vitesse excessive et heurte un autre véhicule venant de la voie prioritaire, l'excès de vitesse compte tenu du contexte, sans qu'il y ait nécessairement un excès de vitesse par rapport à la valeur maximale autorisée, est un facteur causal. L'importance des dommages produits va dépendre de la variation de vitesse au cours de la phase de choc et la vitesse est alors un facteur de gravité. Comme le facteur initial ce facteur intervenant à une phase différente de l'accident est également un facteur causal. L'accident est un événement qui se déroule dans le temps, chaque étape met en œuvre des facteurs qui contribuent les uns à la survenue de l'accident (insécurité primaire), les autres au développement des lésions (insécurité secondaire). Une particularité de la vitesse est de pouvoir intervenir aux deux stades.

## **6/les petits excès de vitesse ne sont pas dangereux**

Le nombre de victimes d'un facteur de risque capable de tuer avec un effet croissant plus rapidement que sa propre variation, par exemple une croissance exponentielle, peut être calculé. Il dépend :

- De la proportion de personnes exposées aux différents niveaux de cette variable (par exemple des tranches de vitesse de 10 en 10 km/h),
- Du niveau de risque pour chacune de ces tranches.

L'observatoire des vitesses indique des distributions de vitesse sur les différents réseaux routiers, notamment pendant la période de réduction des vitesses de circulation observée depuis 2002. Plusieurs études accidentologiques ont documenté le caractère exponentiel de la croissance de la mortalité en fonction des vitesses de circulation. Ces connaissances permettent de calculer avec une précision suffisante la fraction de tués attribuable aux excès de vitesse les moins élevés, par exemple de moins de 20 km/h. Elle est proche de la moitié des victimes d'excès de vitesse. La réduction de la tolérance sur les excès de vitesse depuis 2002 n'a pas réduit cette proportion car les excès de vitesse de plus de 20 km/h ont proportionnellement été réduits de façon plus importante que les faibles excès de vitesse.

Cette mise en relation d'un niveau de risque croissant et de la proportion de personnes exposées à différents niveaux de ce risque est une pratique épidémiologique constante, facilement acceptée dans des domaines tels que l'hypertension artérielle ou l'hypercholestérolémie. De nombreuses personnes exposées à des faibles niveaux de ces facteurs peuvent produire un nombre de décès identiques à un nombre réduit de personnes exposées à des niveaux élevés. Ceux qui souhaitent minimiser le risque des faibles excès de vitesse n'ont jamais produit une étude quantifiée du nombre de tués qu'ils attribuent aux effectifs de conducteurs par classes de vitesse observées sur nos routes. Ils ne le font pas par incompetence, mais parce qu'il est impossible de produire une simulation cohérente avec l'état de nos connaissances qui soutiendrait l'idée absurde que les faibles excès de vitesse ne tuent pas.

## Conclusions

Dans une société qui a laissé la fausse communication envahir la vie publique, développer ce que l'on dénomme des « éléments de langage » simples, réducteurs, faciles à mémoriser, pour installer dans l'esprit de celui qui subit ce langage un conditionnement à des notions fausses, relève de la dégradation des relations humaines.

Prétendre que :

- les accidents provoqués par l'alcool sont plus fréquents que ceux provoqués par la vitesse,
- les petits excès de vitesse ne sont pas dangereux,
- les autoroutes allemandes sont moins dangereuses que les autoroutes françaises alors que la vitesse maximale n'y est pas limitée,
- la vitesse est un facteur aggravant les accidents et non un facteur causal
- la puissance est un facteur de sécurité permettant d'effectuer plus facilement des dépassements

Fait partie de pratiques inacceptables de conditionnement à des notions fausses.

*“ 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).