

LETTRE OUVERTE

Le 08 octobre 2019

Rémy Prud'homme
6 rue des Haudriettes
75003 Paris
remy.prudhomme@u-pec.fr

Monsieur le Délégué à la Sécurité routière

Monsieur le Délégué,

Dans le cadre du Comité indépendant d'évaluation des 80 km/h, j'ai rédigé un rapport d'une trentaine de pages intitulé *Les 80 km/h : Autopsie d'un fiasco* (consultable sur : www.rprudhomme.com). Cette évaluation montre que la mesure a diminué le nombre des décès d'environ 40 (au lieu des 400 annoncés, et des 206 « calculés » par la Délégation à la Sécurité Routière (DSR), et entraîné des pertes de temps de 180 millions d'heures (au lieu de pratiquement rien selon la DSR).

Il y a quelques années, j'ai effectué une évaluation du péage de Londres, publiée dans une revue internationale. Ses résultats étaient assez critiques. Les responsables du péage, Transport for London, m'ont invité pour en discuter. La discussion n'a pas effacé les divergences, mais elle a été courtoise, franche, et riche. Elle s'est terminée par un : « Si vous passez par Londres, n'hésitez pas à venir prendre une tasse de thé avec nous ».

L'accueil fait par votre organisation et vous-même à mon évaluation des 80 km/h a été totalement différent. Dans un communiqué de presse (20 septembre) sous le timbre de la République française, et dans une interview totalement unilatérale à France Info (21 septembre), vous vous en prenez, avec une grande violence (i) à l'auteur et (ii) à son analyse. Cette double attaque appelle une mise au point.

Attaques contre l'auteur

a) Votre entreprise de discrédit commence par le Comité dans le cadre duquel j'ai travaillé. Il n'est, affirmez-vous, « *pas indépendant puisque c'est une émanation de l'association 40 millions d'automobilistes* », et n'a « *aucune légitimité* ». L'implication est que je suis un mercenaire à la solde d'on ne sait trop qui. Je dois donc redire ici que j'ai effectué d'une façon totalement gracieuse l'évaluation diffusée, sans rémunération directe ou indirecte d'aucune sorte. Mon statut de Professeur des universités, qui plus est émérite, c'est-à-dire à la retraite, est une garantie d'indépendance. On ne peut pas en dire autant des membres anonymes du Cerema qui ont effectué votre étude. Ils sont employés d'un établissement public sous la « tutelle » de deux ministres, financés par les contribuables à hauteur de 240 millions d'euros par an, et auquel vous avez adressé une « lettre de mission ». Quelles que soient leurs qualités, qui sont sans doute très grandes, ils ne peuvent guère qu'évaluer favorablement la politique publique. Pour vous, les seules analyses indépendantes sont celles que vous contrôlez totalement, et la

seule science acceptable est la science gouvernementale. Beaucoup de Français ne partagent pas cette conception...

b) L'entreprise de discrédit vise ensuite ma capacité à conduire cette évaluation. Votre référence aux « *gens qui sous le couvert de pseudo connaissances scientifiques qu'ils n'ont pas disent n'importe quoi* » me vise directement. Je n'ai pas l'habitude d'étaler mes compétences : mon CV, qui est public, le fait pour moi. Pour répondre à vos outrances, je me limiterai à noter que j'ai été à au moins quatre reprises invité à assurer des enseignements (pas des conférences, mais bien des cours annuels ou semestriels) au MIT. Vous ne savez peut-être pas bien ce qu'est le MIT : l'une des 3 ou 4 meilleures universités du monde. Le MIT ne maintient pas ce rang en faisant assurer ses cours par des pieds nickelés, habitués à « *pondre des élucubrations* » (sic), et à commettre des « *erreurs méthodologiques assimilables à de la tromperie* ». Je joins en annexe une liste (incomplète) des évaluations que j'ai faites dans différents domaines et différents pays pour des institutions prestigieuses ou des publications dans des revues respectées.

c) L'entreprise de discrédit monte d'un étage en ciblant ma moralité : « *Qualifier de fiasco une mesure qui « n'a permis de sauver que 39 vies » (sic), selon lui, démontre en soi le peu d'importance accordé par l'auteur de ces propos à la vie humaine* ». L'interview reprend mot pour mot cette accusation terrible. On est là très au-delà de ce qui est permis dans un débat scientifique. Il s'agit d'une accusation *ad hominem* grave, qui vise à me faire passer pour un salopard.

Le fait est que 39 vies sauvées effectivement c'est bien peu relativement aux 400 vies sauvées annoncées. Le « ne que » est une banalité mathématique. Devais-je, pour m'épargner vos insultes, écrire que 39 est proche de 400 ? Il faut ramper bien bas pour voir là du mépris à l'égard de la vie humaine. En fait, j'ai écrit explicitement que 39 vies « *ce n'est évidemment pas négligeable* », litote qui marque bien la grande importance que j'attache à la vie humaine, et qu'il m'est insupportable de voir publiquement niée sans la moindre justification.

Attaques contre l'analyse

Les insultes ne visent pas seulement ma personne, elles concernent aussi, ce qui est plus important, le contenu de mon travail. A une exception près, elles le font d'une façon générale, avec seulement des formules incantatoires comme : « *erreurs méthodologiques gravissimes* » (sans dire lesquelles) ou « *données fantaisistes* » (sans préciser lesquelles). Vous vous déguisez – la scène est digne de Molière – en professeur de méthodologie de l'évaluation qui met un zéro pointé à la copie d'un expert chevronné, en même temps qu'un 20/20 à la copie d'une institution qu'il supervise, c'est à dire à lui-même.

a) Sur le point essentiel du *nombre des décès évités grâce au 80 km/h*, le chiffre du Cerema et de la DSR (206 décès évités) que vous présentez comme indiscutable repose en réalité sur quatre faiblesses ou erreurs méthodologiques. (i) La première consiste à comparer le nombre des tués de la période du 80 km/h sur le réseau des routes secondaires avec la moyenne des cinq années précédentes. Pourquoi 5 années ? Aucun essai de justification. Plus le nombre (arbitraire) d'années retenues est élevé, et plus le nombre des décès évités calculé est élevé. Avec une moyenne sur 9 ans, on « prouve » que l'objectif des 400 vies

sauvées a été atteint ; avec 11 ans, qu'il a été largement dépassé. Voilà une méthodologie bien accommodante. On peut lui faire « démontrer » ce que l'on veut. Elle convient peut-être aux politiciens, mais pas aux scientifiques. (ii) La deuxième consiste à confondre le réseau des routes bidirectionnelles sans séparateur, qui est le seul réseau impacté par la mesure, avec le réseau routier hors agglomération et hors autoroutes, pour lequel on a des données, mais qui est plus important (d'environ 10% en termes de tués). (iii) La troisième consiste à ignorer l'effet du trafic, qui a été moins important en 2018-19 que dans les périodes antérieures. (iv) La dernière, la plus lamentable, est d'attribuer la totalité de la baisse enregistrée à la diminution de vitesse, ce qui revient à affirmer que la mortalité routière est totalement insensible à l'alcoolémie, la drogue, les airbags, les freins ABS, la somnolence, le téléphone, etc. Oublier tous ces facteurs, c'est jouer les Chanteclerc, ce coq d'Edmond Rostand qui attribue le lever du soleil à son seul cocorico.

Notre travail évite de tomber dans ces quatre pièges. C'est en corrigeant ces quatre erreurs qu'il arrive au chiffre d'environ 40 décès évités par la mesure du 80 km/h, soit en moyenne 0,4 décès par département.

b) Sur *le temps perdu*, la DSR ne veut pas reconnaître que l'on met plus de temps lorsque l'on roule moins vite. Au secours, M. de la Palice ! Pour évaluer les pertes de temps considérables causés par le 80 km/h, notre rapport s'appuie sur la formule apprise à l'école primaire : temps = distance divisée par vitesse. Il calcule le temps passé pour parcourir les milliards de véhicules*km en cause à 82 km/h (vitesse moyenne avant la mesure étudiée), puis à 79 km/h (après), et effectue une soustraction, afin d'obtenir des millions d'heures perdues. C'est ce que votre communiqué de presse appelle sans souci du ridicule « *des calculs théoriques abstraits* ». Vous allez jusqu'à expliquer qu'aller moins vite engendre des gains de temps - dans 34% des situations. Pourquoi diable dans 34% des situations seulement ?

Ce déni de réalité contredit une étude du Commissariat général au Développement durable (Cgdd) intitulée *Réduction des vitesses sur les routes*, et publiée en 2018. Ce travail très sérieux utilise pour les pertes de temps exactement la même méthodologie que nous. Au moins deux fonctionnaires de la DSR figuraient dans l'équipe qui a préparé ce rapport du Cgdd. Sur ce point, votre virulente critique de notre (banale et classique) méthodologie est donc une virulente critique du Cgdd, et de vos propres services.

c) Le *coût des panneaux de signalisation* est le seul point sur lequel vous offrez une critique précise, à la fois dans le communiqué de presse et dans l'interview à France-info. *De minimis curat praetor*. Je l'ai évalué à 150 M€, alors qu'il ne serait que de 1,6 M€, ce qui « *suffit à montrer l'ampleur de l'infox* (sous-entendu : de l'ensemble du rapport) ». « *On ne peut pas comme cela insulter la statistique publique (...) c'est véritablement assez inimaginable de dire des choses comme cela* », affirmez-vous. Pas de chance, Monsieur le Délégué, ce chiffre provient directement de l'étude du Cgdd citée ci-dessus. En bon scientifique j'en ai indiqué la source, et même précisé la page. Je reconnais bien volontiers que j'ai eu tort de ne pas avoir mis en doute, et vérifié, les chiffres de cette institution publique respectable. Mais reconnaissez que votre critique - la seule critique précise de vos interventions, et qui se veut décisive - atteint (peut-être même vise) le Cgdd autant que moi. Cette honorable institution, ainsi que les salariés de la DSR qui ont travaillé à son étude, seront ravis d'apprendre qu'ils sont à vos yeux des « *producteurs d'infox de grande ampleur* ».

Je rejette donc totalement vos accusations d'avoir commis des *erreurs méthodologiques gravissimes*, et d'avoir utilisé des *données fantaisistes*. Toutes les données statistiques utilisées proviennent de sources officielles, en particulier des *Bilans annuels* de l'institution que vous dirigez, que j'ai pris soin de citer avec précision. Quant aux méthodes que vous vilipendez, elles sont celles qu'utilise l'analyse coûts-bénéfices du Commissariat général au développement durable citée ci-dessus, qui sont elles-mêmes celles que prescrit la loi française (la Loi d'orientation sur les transports intérieurs, et les directives auxquelles elle a donné lieu), qui sont du reste celles de toutes les grandes organisations internationales – et, bien subsidiairement, celles que j'ai eu l'honneur et le plaisir d'enseigner et de mettre en œuvre pendant plusieurs décennies. Elles méritent mieux que vos tonitruantes insultes.

Veillez agréer, monsieur le Délégué, l'expression de ma considération.

Rémy Prud'homme

Professeur des Universités (émérite), HEE2.

ANNEXE

VINGT EVALUATIONS DE POLITIQUES CONDUITES PAR REMY PRUD'HOMME, SEUL OU AVEC DES COLLABORATEURS

- Evaluation du péage de Londres, financée par les crédits recherche du ministère des Transports, publiée.
- Evaluation du péage de Stockholm, même financement, publiée.
- Evaluation du pont de Rion-Antirion, Grèce, financée par l'entreprise française concessionnaire, et présentée pour approbation à la Banque Européenne d'Investissement.
- Evaluation de la politique des « régions extrêmes » au Chili, financée par la Banque Mondiale et destinée à éclairer le gouvernement du Chili.
- Evaluation du financement des transports à Shanghai, pour la Banque Mondiale.
- Evaluation de la politique de décentralisation du Malawi, pour la Banque Mondiale.
- Evaluation d'une importante subvention aux régions en Ethiopie (principalement consacrée aux transports), pour la Banque Mondiale, à l'intention du gouvernement de l'Ethiopie, publiée par la Banque Mondiale.
- Evaluation des études économiques sur Venise financées par le Consorzio Venezia Nuova, pour le Consorzio Venezia Nuova.
- Evaluation de la politique de l'environnement du Japon, pour le comité de l'Environnement de l'OCDE, publiée.
- Evaluation de la politique régionale de la Turquie, pour le comité de Politique régionale de l'OCDE, publiée.
- Evaluation de la politique régionale de la Pologne, pour le comité de Politique régionale de l'OCDE, publiée.
- Evaluation de l'impact économique du label « Patrimoine mondial de l'humanité », pour l'UNESCO, publiée.
- Evaluation de la politique des infrastructures de Mumbai, pour la Banque Mondiale.
- Evaluation de la politique des infrastructures de transport en France, pour le Conseil d'Analyse économique du premier ministre, publiée.
- Evaluation de l'étude d'un projet de péage de Bogota, pour la municipalité de Bogota.
- Evaluation de la situation des transports urbains à Port-au-Prince, pour la Banque Inter-Américaine de Développement.
- Evaluation de la politique des finances locales de l'Etat du Parana (Brésil), financée par le PNUD, pour le gouvernement du Parana.
- Evaluation de la politique de financement des villes par le marché en Afrique du Sud et au Zimbabwe, pour la Banque Mondiale.
- Evaluation de la politique des finances locales en Bolivie (y compris assistance à la rédaction du chapitre des finances publiques de la Constitution du pays), financée par la Banque Mondiale, pour le gouvernement de Bolivie
- Evaluation du projet Lyon-Turin, sans financement, publiée.