

.....
courriel :@.....

M. le préfet

.....

.....

....., le 2011

Objet : Refus de contravention et motivations

Monsieur le préfet,

Ayant reçu l'avis de contravention ci-joint pour une « infraction » (mineure), après relevé par un cinémomètre (radar) dans votre département, j'ai résolu de ne pas y donner suite, que ce soit par un paiement ou par une contestation avec consignation.

La discussion ci-après, donnant les raisons de mon refus, et appelée le cas échéant à être utilisée par d'autres « contrevenants » grâce à une diffusion sur Internet, ne fait pas référence à mon cas particulier. Celui-ci figure sur l'avis ci-joint que je renvoie, barré de la mention : « Je refuse ». Il restera au Trésor public la ressource de poursuivre le recouvrement de sa créance, d'ailleurs dès lors scandaleusement augmentée.

J'ai choisi de m'adresser au préfet, représentant de l'État dans le département, puisqu'un encart de quatre pages émané du Gouvernement et paru récemment dans la presse, vantant les mérites des radars présents et à venir, nous indique que ce sont les préfets qui décident de leur emplacement.

Il s'agit, en toute conscience, d'un acte, motivé, de *rébellion citoyenne*. Accepter aujourd'hui les verbalisations automatiques, c'est donner un blanc-seing aux pouvoirs publics pour poursuivre *la tyrannie routière*, avec force radars et patrouilles « banalisées ».

L'étude qui suit, est faite à partir du rapport publié en ligne par la Sécurité Routière (<http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/ressources/bilan/2009/sources/index.htm>), et par la documentation accessible sur Internet. Elle démontre, dans la même forme que l'encart gouvernemental de presse, à savoir une affirmation suivie de VRAI ou FAUX, que *le lien entre vitesse et accidentalité n'est qu'une approximation grossière* servant le but poursuivi par le Gouvernement, et les pouvoirs publics qui le mettent en œuvre croyant faire œuvre de salut public, à savoir un *impôt déguisé* et un « *contrôle social* » tyrannique.

SITUATION ACTUELLE ET POSITION DU PROBLÈME Avec 70 000 accidents corporels, la route a tué en France métropolitaine, en 2010, 4000 personnes et laissera un nombre comparable de séquelles graves chez les blessés. Nul n'est insensible à cela, mais l'émotion ne saurait obscurcir la raison. Le taux de mortalité de la route est en France de 69 tués par million d'habitants. Parmi les victimes, 50% étaient automobilistes (2100) et 43% piétons (500), cyclistes (160), cyclomotoristes (300) ou motocyclistes (900). Partant du bilan actuel des accidents de la route, rapporté arbitrairement aux excès de vitesse dans l'encart gouvernemental - « 1% de vitesse en moins, c'est 4% de morts en moins » ou « 11000 vies sauvées grâce à la baisse de la vitesse depuis 2002 », ainsi que du maillage déjà serré du territoire par les radars fixes ou mobiles du « contrôle-sanction automatisé » (CSA), on nous annonce la multiplication de ceux-ci, en nombre et en modalités. Il y a 3000 radars fixes et quelques centaines de radars mobiles (souvent de l'ordre d'un tous les 20 km sur le réseau à

grande circulation). Il est prévu d'en augmenter le nombre de 2500 (au rythme de 500 par an) avec de nouvelles modalités (non-signalés, sur feux rouges, d'« interdistances », de « vitesse moyenne », de passages à niveau, radars embarqués par « patrouilles banalisées », etc.)

LA RÉGLEMENTATION FRANÇAISE EST LA MEILLEURE POSSIBLE FAUX ! L'Allemagne ne limite la vitesse ni sur ses autoroutes ni sur ses routes-express à deux chaussées, la limite à 100 - et non 90 - sur ses routes ordinaires, et pourtant sa mortalité routière est inférieure à la nôtre (54 tués/M.hts). À l'inverse, les États-Unis ont depuis longtemps un contrôle drastique de la vitesse et leur mortalité est de 109 (deux fois la mortalité allemande).

Le Royaume-Uni a un seuil légal d'alcoolémie à 0,8 g/l, avec une mortalité inférieure à la nôtre (43), alors que chez nous, entre 0,5 et 0,8 le contrevenant risque la garde à vue et les plus lourdes sanctions. De 1983 à 1995, la France avait aussi 0,8, seuil qui est toujours celui de l'Irlande et de l'Autriche. *Dans 90% des accidents mortels où l'alcoolémie est en cause [30% de ceux-ci], le taux est supérieur à 0,8 et non à 0,5* (doc. cité). Ce seuil à partir duquel l'alcoolémie devient dangereuse est une question significative, puisque, avec l'interdiction de fumer dans les lieux publics, et les radars, il est à l'origine de la fermeture en France de centaines de bars et discothèques, lieux de convivialité, et n'est donc pas sans relation avec ce « contrôle social » des citoyens, généralisé au monde occidental, dont il sera question en conclusion.

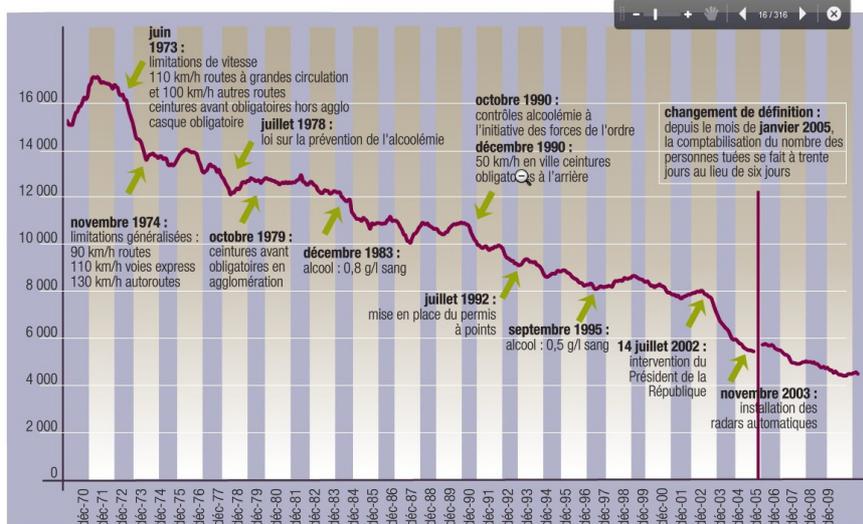
LA VITESSE EST LE PRINCIPAL FACTEUR DE L'ACCIDENTALITÉ FAUX ! les statistiques nous indiquent que *la vitesse n'est en cause que dans un accident mortel sur cinq* (Source : Fédération Française des Sociétés d'Assurances). Mais de quelle vitesse parle-t-on ? Grands ou petits excès ? On ne le sait pas, puisque cela est difficile à préciser après l'accident, et rien ne permet d'incriminer précisément les petits dépassements, de moins de 10 km/h (91% de l'activité des radars). *En vertu de quoi la publicité gouvernementale peut-elle affirmer que les radars ont sauvé 11 000 vies de 2002 à 2010 (sur un total de 14 000) ?*

DE 2002 À 2010, DIMINUTION DE « VITESSE MOYENNE » ET DE MORTALITÉ SONT LIÉES sans dire que la répression des francs excès de vitesse est une mesure indispensable, *il n'y a en réalité aucune corrélation démontrée entre une prétendue réduction de la « vitesse moyenne », de 10 km/h,*

observée depuis 2002 qu'on la mesure – passant, nous dit-on, de 90 à 80 -, et la réduction de la mortalité routière, ainsi attribuée arbitrairement à la présence des radars fixes.

Observons tout d'abord que la notion de « vitesse moyenne » sur le réseau routier a, pour un statisticien, peu de sens. Les routes ont des limitations disjointes (50, 90, 110, 130) et il est rare de rouler à 130 en ville ou à 50 sur autoroute. Cette « moyenne »

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES (à 30 jours) EN FRANCE MÉTROPOLITAINE (moyenne glissante sur 12 mois)



Source : ONISR.

ainsi mise en exergue ne permet donc pas de mettre en évidence quel segment du spectre discontinu des vitesses a enregistré une baisse et de quel ordre. *Que valent alors les conclusions qu'on en tire?* De plus, la vitesse moyenne sur tout le territoire dépend des limitations nouvelles qui prolifèrent de jour en jour et que les enquêteurs ne mesurent pas, puisqu'ils contrôlent d'année en année les mêmes points de mesure (cf. doc. cité).

À supposer pourtant que cette moyenne ait un sens, élargissons la perspective sur la longue période 1973-2009 (37 ans), au lieu de se borner à 2002-2009 (8 ans) [graphique ci-dessus : doc. cité p.16]. De 1973 à 2002 (en 30 ans), donc sans radars fixes ni persécution routière, le nombre de tués a chuté de 17000 à 7500 (- 44%). Dans le même temps, la « vitesse moyenne », à défaut de mesures disponibles, n'a pu diminuer que de l'ordre de 10% (disons de 100 à 90, ce dernier chiffre trouvé en 2002), *si même elle n'avait pas augmenté* sur la période, compte-tenu des améliorations de la technique automobile et du réseau routier. *Les radars fixes n'ont pas changé la pente de réduction de la mortalité, quasi constante depuis 1973*, malgré une croissance très forte du trafic. L'interprétation de cette pente descendante est en réalité multifactorielle. Y concourent la répression des francs excès de vitesse, certes, mais aussi *la sécurité active et passive des véhicules et l'amélioration spectaculaire des infrastructures routières, complètement passées sous silence par la communication gouvernementale*, laquelle n'est, à la vérité, qu'une imposture intéressée.

CHAQUE RÉGLEMENTATION NOUVELLE FAIT DIMINUER LA MORTALITÉ FAUX ! Étudions attentivement le graphique ci-dessus. Il fait apparaître les grandes dates de la sécurité routière, marquées par des réductions persistantes de la mortalité : limitation généralisée des vitesses, ceintures de sécurité sur route et port du casque en 1973; seuil d'alcoolémie à 0,8 g/l en 1983 puis contrôles sur route de l'alcoolémie en 1990; contrôle technique et sécurité des véhicules à partir de 2001-2002. *À l'inverse, la pente de mortalité ne marque aucun infléchissement pour la ceinture en ville (1979), le permis à points (1992), le seuil d'alcoolémie à 0,5 (1995) et les radars fixes (2004 à 2009)*. Que valent les certitudes officielles tonitruantes des adeptes du « tout-répressif »?

CE SONT LES RADARS QUI ONT RENDU LES CONDUCTEURS RESPECTUEUX DES LIMITATIONS VRAI mais surtout FAUX ! Si l'on regarde les statistiques (doc. cité p.163), on constate que de 2004 à 2009 (mise en place des radars actuels), la vitesse moyenne sur les différents segments du spectre routier (limitations à 50 en entrée d'agglomération, à 90, 110 et 130) a peu varié (par exemple de 85 à 81 sur route) et est restée toujours inférieure à la vitesse autorisée, sauf en entrée de petite agglomération où elle a d'ailleurs peu changé (de 55 à 52). On peut en déduire que l'immense majorité des conducteurs est prudente *a priori* et que les radars n'ont agi qu'à la marge, sur les imprudents, les excès de plus de 10 km/h étant passés (doc. cité p.161) de 34% à 10%, et surtout ceux de plus de 30 km/h de 5% à 0,5%. Nul ne conteste cet effet dissuasif, la contestation portant sur les « moins de 10 km/h » (91% des contraventions) et sur les modalités du contrôle (cf *infra*).

LA RÉDUCTION DE VITESSE DUE AUX RADARS A DIMINUÉ LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS FAUX ! De 1989 à 2011 (doc. cité et bilans provisoires 2010 et 2011), la gravité (probabilité de mourir) des accidents corporels est restée de l'ordre de 6% (de 6,6% en 1989 à 6,34% pour le premier trimestre 2011). Il est difficile de voir là un effet favorable de la réduction de la « vitesse moyenne »... Sur la période 2002-2008, il est juste de remarquer une légère réduction de cet indice, mais il ré-augmente en 2009 et 2010. Toutefois, qui est en droit d'affirmer que lorsqu'il y a un progrès, celui-ci n'est pas dû à la sécurité passive des voitures dont nous allons reparler?

LA MAJORITÉ DES VICTIMES DE LA ROUTE VIENDE LA VITESSE DES VOITURES FAUX ! Puisque la vitesse n'est en cause qu'une fois sur cinq, et compte-tenu de la répartition déjà donnée, cette vitesse et ses corollaires (interdistances, feux rouges, etc.) tue 420 automobilistes, 60 cyclomotoristes, 180 motocyclistes, ainsi que 300 piétons et 30 cyclistes, soit 800 personnes (et l'association alcool-vitesse joue aussi son rôle néfaste). Même avec le maillage-radar le plus serré, on ne peut guère espérer sauver qu'un petit nombre de ceux-ci, puisqu'on ne fera pas disparaître la sottise, l'irresponsabilité, ou l'agressivité. La question est alors celle-ci : pour parvenir à *un résultat en réalité extrêmement modeste, sinon nul*, faut-il verbaliser à tour de bras les automobilistes, pour *des dépassements de moins de 10 km/h qui représentent 91% des relevés*? La sécurité routière est-elle bien le seul

motif de la persécution routière présente et à venir?

À PART VITESSE ET ALCOOL, LES AUTRES FACTEURS SONT SECONDAIRES FAUX ! Il y a tout d'abord *le trafic des poids-lourds*, considérable, et la collision avec l'un de ceux-ci est responsable de *12% des victimes* de toutes catégories, alors que le parc des poids-lourds n'est que 3% du parc routier, avec donc *un risque multiplié par 4*. L'importance du parc de camions est la conséquence de *choix politiques* dont l'État a la responsabilité, en faveur du transport routier.

Il y a ensuite *le trafic des motos*. L'État, qui se donne le rôle tutélaire de protection de la vie des citoyens sur la route, autorise la vente aux jeunes gens – et aux moins jeunes - de motos de 100 CV pouvant rouler à 200, 250, voire 300 km/h, alors que ces motards paient un si lourd tribut à la mortalité routière. Où donc de telles vitesses sont-elles licites ? La même remarque vaut d'ailleurs pour les voitures. Quel besoin de laisser l'industrie fabriquer de puissantes berlines pouvant rouler à 200, alors que la vitesse est si encadrée? Effet d'entraînement de l'industrie automobile allemande ? Quelle hypocrisie ! D'un côté de substantielles rentrées de TVA, et de l'autre des familles endeuillées...

Il y a enfin *la prise de stupéfiants* (doc. cité p.194). En 2002-2003, le cannabis avait été rendu responsable, directement ou indirectement de 230 victimes (3% du total). Curieusement, ce toxique, contrairement à l'alcool, n'est pas systématiquement recherché après accident mortel, et nul ne connaît – ou ne veut connaître... - les chiffres actuels. Gageons qu'ils n'ont pas diminué. Le cannabis est un tabou sociétal, mais les médecins savent bien la fréquence de son usage, trop peu réprimé, comme celui de *la cocaïne*, complètement absente, elle, des statistiques officielles.

LE RÉSEAU ROUTIER, SI L'ON COMMENÇAIT PAR LÀ? En sens inverse, pour expliquer la décroissance du nombre de victimes, *comment peut-on passer sous silence la construction, entre 1973 et aujourd'hui, de 10.000 km d'autoroutes, de centaines de kilomètres de voies rapides à chaussée double, de milliers de ronds-points (ou giratoires) sécurisant les carrefours, de centaines de kilomètres de pistes cyclables, de milliers de sécurisations de « points-noirs » routiers, d'aménagements urbains de sécurité, etc., le tout pour des sommes faramineuses, avec pour excellents résultats une sécurisation sans précédent du réseau de circulation et la baisse corrélative du nombre des accidents? C'est très certainement là qu'il faut voir la plus grande part de la diminution du nombre des accidents, donc des victimes, étant entendu que la diminution des grands excès de vitesse a joué aussi un rôle non négligeable, mais qu'il ne faut certainement pas surestimer.*

ET LA SÉCURITÉ ACTIVE ET PASSIVE DES VÉHICULES, SI L'ON EN PARLAIT AUSSI? Comment peut-on passer sous silence *les efforts considérables des constructeurs en matière de sécurité ?* Quelques citations :

« Le dispositif le plus efficace est formé par la combinaison ceinture manuelle/coussin gonflable de sécurité qui permet de réduire le nombre de morts de 47% et le nombre de blessés graves de 75% aux places avant des véhicules de tourisme. » (Source : ONISER). « Les airbags frontaux réduisent de 75% le risque de blessures graves de la tête et de 65% les blessures thoraciques graves (...) Il est prouvé qu'en cas de choc frontal, l'action des airbags, en complément de celle de la ceinture de sécurité, diminue de 25% le nombre de tués chez les conducteurs et de 15% chez les passagers. (...) La généralisation de l'AFU (Aide au Freinage d'Urgence) permettrait de réduire le nombre d'accidents corporels de 10%, ce qui pourrait chaque année sauver en Europe, 3 000 vies dont 300 piétons (...) Depuis 2003, l'ABS est réglementaire sur les véhicules neufs commercialisés en Europe (...) Si l'ensemble du parc automobile était équipé de l'ESC [stabilité de trajectoire], le nombre de tués diminuerait de 16 % et celui des blessés de 10%. » (Source : RENAULT). « Attacher convenablement un enfant de moins de 9 mois dans un siège dos à la route réduit de 88% le risque de blessures graves. » (Source : Prévention routière)

Ainsi, depuis cinquante ans, les progrès de la sécurité des véhicules (pneumatiques, suspension, freinage, direction, protection de l'habitacle par absorption de l'énergie de déformation et non-

pénétration du moteur dans l'habitacle, pare-brises, appuie-têtes, ceintures de sécurité « intelligentes », matériaux non-inflammables, etc.) ont sauvé des milliers de vies. Toutefois, en raison du taux de renouvellement du parc automobile (de l'ordre de 7% par an), ces progrès n'ont commencé à produire leurs pleins effets qu'au début des années 2000.

Enfin, depuis 2001, *le contrôle technique obligatoire* des véhicules a certainement permis d'éviter nombre d'accidents. Observons qu'il a commencé à produire ses effets en 2002, et que c'est peut-être là qu'il convient de chercher la brusque amélioration des statistiques cette année-là, davantage que dans l'annonce faite par le président de la République de l'implantation prochaine des radars, comme tend à le faire accroire l'encart gouvernemental déjà évoqué...

LES RADARS ONT ACCÉLÉRÉ LA RÉDUCTION DE MORTALITÉ FAUX ! En voici la démonstration. Lors d'une discussion budgétaire au Sénat en 1997, l'objectif de 4000 tués en 2010 était mentionné, sur la seule poursuite de la pente observée alors, et sans qu'il soit encore question du « contrôle-sanction automatisé (CSA) » par radars fixes, planifié seulement à partir de 2002, lequel n'a donc rien changé aux progrès prévisibles en 1997 ! « Lors du comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 26 novembre 1997, le gouvernement a annoncé que la sécurité routière devenait une priorité de son action (...) Le gouvernement a par ailleurs indiqué que son objectif était de réduire de moitié en cinq ans le nombre de tués sur la route. Cet objectif a été défini à la suite d'une étude publiée en juillet par l'observatoire interministériel de sécurité routière (ONISER), qui tend à démontrer que le nombre des tués ne tomberait autour de 4.000 qu'à partir de 2010, si la tendance actuelle se poursuit et si les efforts présents sont maintenus. » (Source : Sénat) Le rôle superfétatoire des radars ne saurait être démontré plus clairement, puisque le seuil des 4000 tués n'a bien été atteint qu'en 2010, malgré des radars depuis 2003. CQFD.

LES RADARS SÉCURISENT LES ENDROITS DANGEREUX FAUX ! Tout d'abord une mise au point concernant ce que relèvent les radars (doc. cité). Entre 2002 et 2009, le taux de dépassement pour les voitures est passé :

- pour plus de 10 km/h de 37% à 9,1%,
- pour plus de 30 km/h, de 5% en 2002 à 0,5% en 2009.

Exprimé autrement, cela veut dire qu'à l'heure actuelle 91% des contraventions à la vitesse (de l'ordre de 8 millions !) concernent des dépassements de moins de 10 km/h, 8,5% de 10 à 30 km/h et 0,5% de grands excès de vitesse de plus de 30 km/h. En réalité, tous les progrès obtenus dans les pourcentages de dépassement de 2002 à 2009 l'ont été en « écrétant » les excès de plus de 10 km/h et surtout les grands excès réellement fauteurs d'accidents.

Quant aux emplacements des « boîtes à images », il s'en faut de beaucoup qu'ils sécurisent toujours des passages accidentogènes. On ne compte plus les radars en bas des descentes (où la probabilité de dépasser un peu la limite est grande...), ou sur autoroutes à 130, passées à 110 (plus par désir de faire économiser le carburant que pour cause de sécurité et où le conducteur finira bien par oublier la nouvelle limitation et la dépasser un peu...). De même, combien de « pièges » sur des entrées d'agglomération, pas particulièrement dangereuses et d'ailleurs dans bien d'autres cas analogues autorisées à 70 (explicitement, certes) où, nouvelle punition, le radar n'est signalé que comme « CONTRÔLES RADARS FRÉQUENTS », ce qui est *mensonger* (et indigne de la majesté de l'État), puisque le contrôle est *permanent* par radar fixe (assez loin du panneau pour qu'on l'ait peut-être oublié...) La réalité est donc très différente de l'ambition affichée. Non pas sécuriser des passages dangereux – auxquels cas il faudrait signaler franchement le (ou les) radar(s) afin d'obtenir le ralentissement – mais bien *tendre des pièges* pour *infantiliser* les conducteurs, leur faire perdre des « points » et au passage les *rançonner*.

ALORS ENFIN, DE QUOI LE « CONTRÔLE-SANCTION AUTOMATISÉ » EST-IL LE NOM ? C'est la vraie question qui ne vaut pas que pour la France, mais qui vaut surtout pour elle, en réponse à la véritable tyrannie routière qui se met en place.

En 1992, le « permis à points » fut la première démarche d'infantilisation des citoyens – certes

sur un modèle européen -, à l'époque acceptée car de peu de conséquence pour les conducteurs prudents, l'immense majorité, et ceux-ci n'ayant pas vu le piège. En effet, si un délinquant, un criminel, viole la loi, il ne retourne pas à l'école en « stage de citoyenneté » ayant perdu des « points », pour apprendre qu'il ne faut ni voler ni tuer. Selon les cas, il est condamné à la privation de liberté, ferme ou avec sursis, ou à une amende. De même, pourquoi infantiliser les conducteurs avec ces « points », au lieu d'amendes ou d'interdictions de conduire temporaires, effectives ou avec sursis ? Celui qui conduit trop vite n'a pas besoin qu'on lui fasse un cours sur son infraction, lors de « stages » ineptes qui sont une perte de temps et une dépense inutile, mais qui sont surtout une punition de type infantile, une sorte de brimade.

Observons ensuite que le « CSA » se met en place en 2002, correspondant à l'arrivée au ministère de l'Intérieur du personnage qui obtiendra aussi du Parlement le vote de la loi sur la « violence routière » (12 juin 2003) laquelle est surtout violemment répressive. En janvier 2004, au début de la mise en place des radars, paraissait dans le quotidien *Libération*, une tribune d'un sociologue, J.-G. Padioleau, professeur à Paris-Dauphine, chercheur à la Maison des Sciences de l'Homme et spécialiste du concept de « *contrôle social* » développé par Michel Foucault. Il s'intéressait aux radars automatiques pour évaluer leurs implications sociales et tenter de comprendre leur mode de gestion par l'appareil d'État. Dans cette tribune intitulée : « *Radars, la mauvaise solution* », il écrivait notamment : « *Dispositif de pouvoir, les radars représentent un cas d'école de reproduction de l'exception française dans la conduite des grands travaux. Sans enquête parlementaire ni audit, se met en place un complexe de radars au sens du complexe militaro-industriel ou nucléaire, regroupant plusieurs fonctionnaires parisiens-sarkoziens, des entreprises proches des milieux de la défense, des hygiénistes antilibéraux et des soutiens médiatiques quasi subventionnés.* » (Concernant les entreprises de défense, il s'agit de la SAGEM qui ne fabrique plus de téléphones portables (marché très concurrentiel) mais fabrique les radars répressifs Mesta sur marchés publics, où l'État n'est pas regardant sur les prix, d'autant que le système est auto-financé, et au-delà, par le produit des amendes...)

Nous touchons là au cœur du problème : le contrôle social, dont le CSA routier est une modalité technologique significative, tend à infantiliser les individus pour mieux les dominer, le souci sécuritaire étant ici un prétexte – rationnellement faux comme on l'a montré.

Il est bien d'autres modalités de ce contrôle social qui porte en lui les germes de la tyrannie, qu'il s'agisse des interdictions diverses (de fumer, de boire, de recourir à la prostitution, de corriger ses enfants, etc.) ou de l'imposture du « réchauffement climatique anthropique » avec sa « taxe carbone », sa « gouvernance mondiale », son « Nouvel Ordre Mondial », etc. Ce n'est pas ici le lieu de traiter ces sujets, mais notre étude ne prend tout son sens que référée à cela.

Pour conclure, on résumera ce travail en disant que rien, contrairement aux affirmations partiales des pouvoirs publics, ne démontre que la répression des petits dépassements de vitesse notamment, avec force déploiement de radars, ait une utilité pour la sécurité routière. Tout démontre alors qu'il faut revoir l'ensemble du dispositif répressif et notamment le « permis à points » et les radars dans le sens de l'intelligence et de la mesure. Ce n'est bien entendu pas la direction que prennent les pouvoirs publics en raison de mauvais chiffres récents. Ceux-ci leur offrent le prétexte d'une répression accrue accentuant les défauts du système - à l'exception de l'utile interdiction des détecteurs de radars qui pourraient expliquer ces mauvais chiffres.

Veuillez agréer, monsieur le préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Copies : M. le maire, M. le député, M. le sénateur, CACIR à Rennes.

P.J. : avis de contravention barré de la mention : « Je refuse ».