



**HAL**  
open science

## Revue critique de l'article “ l'enracinement social de la mortalité routière ”

Julia Bavouzet, Daniel Weisz-Patrault

### ► To cite this version:

Julia Bavouzet, Daniel Weisz-Patrault. Revue critique de l'article “ l'enracinement social de la mortalité routière ”. 2018. <hal-01881517>

**HAL Id: hal-01881517**

**<https://hal.science/hal-01881517v1>**

Preprint submitted on 26 Sep 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

# Revue critique de l'article « l'enracinement social de la mortalité routière »

Julia A. BAVOUZET<sup>(a)</sup> et Daniel WEISZ-PATRAULT<sup>(b)</sup>

(a) *Centre de recherches pluridisciplinaires multilingues, Université Paris-Nanterre.*

(b) *Laboratoire de mécanique des solides, Ecole Polytechnique, Université Paris-Saclay.*

**Résumé :** Ce travail est une revue critique de l'article « L'enracinement social de la mortalité routière » par Matthieu Grossetête, publié aux *Actes de la recherche en sciences sociales* (2010/4 n° 184 | pages 38 à 57). Il ne s'agit pas de réévaluer le texte au jour de nouvelles données dans un processus normal d'évolution des connaissances, mais d'analyser la qualité de la démarche selon trois axes principaux : la méthodologie, la rigueur statistique et la stratégie argumentative. Pour chacun de ces trois aspects, nous mettons à jour des failles suffisamment importantes pour établir que les conclusions proposées par l'auteur sont objectivement fausses pour certaines et abusives pour les autres, car non étayées par les données présentées. Nous recommandons donc de retirer l'article des *Actes de la recherche en sciences sociales* car ce dernier ne satisfait pas aux standards de la méthode scientifique.

## Méthodologie

L'article repose sur un travail statistique dénombrant les décès routiers selon des catégories socioprofessionnelles, rapportés aux effectifs des populations correspondantes en âge de conduire. Les arguments quantitatifs constituent le socle de la démarche de l'article. La première partie de ce travail de revue s'attache donc à analyser la rigueur méthodologique de cette approche quantitative. En effet, les résultats d'une étude quantitative sont très dépendants de la définition des catégories étudiées, des sources utilisées et des critères d'analyse (comme la prise en compte ou non de certains facteurs de risque). Tous ces aspects se doivent d'être consciencieusement exposés et justifiés pour permettre de mesurer la véracité des conclusions avancées. On déplore cependant dans l'article un nombre conséquent d'anomalies et d'erreurs méthodologiques (par exemple le manque de définition du corpus étudié, ainsi que plus généralement des catégories auxquelles l'auteur a recours). Loin d'être une simple critique de la forme, ce premier reproche est lourd de conséquences : la rigueur méthodologique est en effet seule garante d'adosser les conclusions sur des faits statistiquement significatifs et d'éviter de faire dire aux chiffres ce que l'on veut. À bien des égards, les failles méthodologiques que nous soulevons dans les sections suivantes révèlent que l'essentiel des conclusions de l'article ne sont pas étayées par les faits.

## Définition du corpus étudié et poids relatifs des facteurs de risque

L'auteur se propose en début d'article, après un premier paragraphe consacré au discours officiel sur le sujet de la mortalité routière (« Les décès routiers saisis par l'État » p.39-2), de mesurer cette dernière sur la base des conducteurs tués. La justification de la méthodologie qu'il emploie est développée de façon éclairée dans le paragraphe « Inégaux face aux accidents corporels de la circulation » (p.41-1). L'auteur porte une attention critique à la définition d'un corpus pertinent, distinguant avant tout « ce qui relève de la conduite d'un véhicule (la plupart du temps motorisé mais pas seulement), de ce qui est de l'ordre de l'exposition passive aux accidents en tant que piéton ou passager » (p.41-1). Ainsi, c'est la catégorie des conducteurs qui est judicieusement retenue par l'auteur, non pas parce que, comme il le justifie plus loin, la contribution de ces derniers aux décès routiers est stable (elle pourrait ne pas l'être que le choix

de ne considérer que les conducteurs serait tout aussi valable), mais parce qu'il s'agit bien ici de mesurer un comportement, lié au « caractère individuel de la conduite » (p.41-2), et non « l'exposition passive aux accidents en tant que piéton ou passager » (p.41-1). Puisque l'auteur prend à raison ces précautions pour justifier son choix d'étudier la mortalité des seuls conducteurs, aurait-il pu (aussi à raison) évoquer la question de la responsabilité de l'accident : un conducteur est parfois tout aussi passivement exposé aux accidents causés par un tiers que son passager. Ce point de détail pouvait être traité dans la mesure où les relevés des BAACC, sur lesquels s'appuie l'article, consignent un certain nombre d'indicateurs permettant d'établir la responsabilité de l'accident. Il aurait fallu à minima montrer que négliger cet aspect n'introduit pas un biais dans l'analyse. Dans le même ordre d'idée, il aurait fallu traiter à part le cas des deux roues, dont l'usage dépend potentiellement de facteurs sociologiques, et dans la mesure où le risque de mortalité en cas d'accident est intrinsèquement beaucoup plus élevé que pour les autres véhicules. (On pourrait imaginer par exemple que la corrélation entre milieu social et mortalité routière avancée par l'auteur, pourrait s'expliquer par une utilisation plus fréquente des deux roues pour certaines catégories socio-professionnelles).

Par ailleurs, l'auteur apporte à juste titre un éclairage critique sur les sources de son étude (les BAACC) ainsi que sur la principale variable qui l'intéresse, à savoir les professions et catégories socioprofessionnelles (PCS). Il rappelle ainsi qu'il s'agit d'une donnée construite, inscrite dans le temps (« La catégorie socioprofessionnelle des accidentés est pourtant intégrée parmi les variables à renseigner dans les relevés d'accidents en 1968 avant d'être supprimée en 1976 pour ensuite réapparaître en 1993 » p.39-2) et obéissant à certaines logiques (« les exigences professionnelles des ingénieurs, des assureurs, des forces de l'ordre ou du personnel politique » p.40-1). Ces catégories ne sont ainsi que des rubriques d'un formulaire, construites pour des besoins précis, et, comme le rappelle l'auteur, remplis de façon peu rigoureuse par les agents de police :

*L'entreprise reste, hélas, tributaire du découpage en PCS institué par l'INSEE, c'est-à-dire d'opérations taxinomiques pensées dans une finalité bureaucratique et propres à la statistique publique française. (note 8 p. 41)*

*Le sous-enregistrement de la PCS, ou son renvoi à la catégorie « autre », est, de plus, contraint par certaines procédures administratives propres au travail policier qui ne laissent pas un temps nécessaire aux agents pour recueillir le peu d'informations d'ordre sociographiques engrammées dans les BAACC. (p.44-2)*

L'auteur n'en tire cependant pas les précautions qui s'imposent avant de proposer une analyse statistique fondée sur une source aussi peu fiable (rubrique des PCS grossièrement encodées, bulletins incomplets et remplis trop rapidement, hétérogénéité des auteurs, etc.). Au vu du manque de précision des BAACC, on pourrait pourtant contester la pertinence du choix de l'auteur, qui ne retient que cette unique source primaire pour fonder son argumentaire. En effet, si les PCS n'y sont que sommairement détaillées et mal enregistrées, quel intérêt peut-il y avoir à se reposer sur une telle source pour rendre compte de l'ancrage social de la mortalité routière ? Aucune discussion critique ne vient soutenir la position de l'auteur et seule la facilité d'accès à cette source semble justifier son utilisation exclusive. Des recherches supplémentaires et le recours à d'autres sources complémentaires semblent cependant nécessaires afin de déterminer de manière fiable le « milieu social » des conducteurs décédés.

Au-delà du choix contestable de la source, c'est dans l'usage qu'en fait l'auteur que tient notre première critique majeure. Il se fonde en effet sur la seule PCS pour tenter d'apporter l'explication déterminante (et déterministe) à la mortalité routière, sans jamais justifier ce postulat. Or affirmer avec l'auteur que la PCS est une variable fondamentale de l'accidentologie<sup>1</sup> ne peut se faire qu'en la comparant à d'autres variables, afin d'en mesurer la pertinence relative. Ceci est d'autant plus important que, dans le discours officiel, les pouvoirs publics évoquent traditionnellement d'autres facteurs à l'origine des accidents (les comportements à risque : vitesse, alcoolémie etc.), et reconnaissent la surexposition de certaines populations (les jeunes, les hommes par exemple), sans mentionner pour leur part de facteurs sociaux. L'approche sociale défendue dans l'article manque donc avant tout d'être contextualisée parmi les autres facteurs de risques usuellement identifiés par l'épidémiologie des accidents routiers. L'article est ainsi fautif en s'affranchissant de la charge de montrer dans quelle mesure le milieu social (défini par la PCS telle qu'enregistrée dans les BAACC) compte par rapport aux autres facteurs de risque d'accident mortel.

La différence de genre, quant à elle, n'est mentionnée que de façon allusive dans une note en bas de page, sans qu'elle ne soit prise en compte dans le reste de l'article (« L'influence de la catégorie socioprofessionnelle sur l'incidence des décès routiers ne doit cependant pas conduire à mésestimer celle du genre. » note 23 p.49). L'auteur semble en effet conscient des limites de son argumentaire, mais celles-ci ne sont jamais discutées, au risque d'apporter une contradiction. Ce procédé revient d'ailleurs à diverses occasions tout au long de l'article<sup>2</sup>.

### **Opposition arbitraire ouvriers/cadres supérieurs**

La suite de l'article révèle un argumentaire extrêmement biaisé par un présupposé idéologique fondamental, mais cependant jamais justifié – l'opposition quasi-systématique de seulement deux PCS. En effet, loin de s'intéresser à l'ensemble des PCS, l'essentiel de l'argumentaire développé par l'auteur ne porte que sur la comparaison de deux d'entre elles : les « ouvriers » (cat. 6. des BAACC) et les « cadres supérieurs, professions libérales, chefs d'entreprise » (cat. 4.). La pertinence de cette comparaison est cependant problématique à plusieurs titres.

Du strict point de vue de la méthode quantitative, une première difficulté est immédiatement détectable : ces deux populations ne sont absolument pas équivalentes sur au moins un critère fondamental. En effet, les « ouvriers » commencent en général leur vie professionnelle bien avant les « cadres ». L'auteur compare donc des risques de survenue d'accidents mortels dans des groupes exposés à ces risques sur des durées très différentes. Cela n'a aucun sens, d'autant plus que le critère de l'âge est potentiellement un facteur important (prise de risque des jeunes conducteurs). Pour éviter ce biais, on aurait pu penser par exemple à intégrer aux professions du groupe 4 les étudiants qui alimentent ces professions, de façon à équilibrer les durées d'exposition au risque et la répartition des âges. Le recours aux méthodes quantitatives

---

<sup>1</sup> À de multiples reprises, ce postulat est affirmé par l'auteur : « Cette mortalité 'd'exception' ne frappe pas au hasard et ne semble pas seulement résulter des aptitudes individuelles des conducteurs. » (p.41-1)

<sup>2</sup> Par exemple, à propos de la baisse de mortalité selon la PCS analysée dans le tableau 4 p.52, l'auteur tient à remarquer que la réduction de plus de moitié de la part des agriculteurs parmi les tués est due à « un effet de structure lié à la décroissance des effectifs de cette PCS » (note 26 p.51). Il reconnaît ainsi la dépendance du taux de variation (tel qu'il le conçoit dans le tableau 4) aux effectifs dans la population totale. Et en effet, l'évolution de la répartition des PCS dans la population totale joue un rôle évident dans la répartition des PCS parmi les morts sur la route. Si l'auteur s'en rend compte dans le cas des agriculteurs, en revanche il continue à l'ignorer pour les autres PCS.

développées notamment par l'*event history analysis* (qui cherchent justement à mesurer le risque de survenue d'un évènement – d'un accident – au cours d'une période donnée) aurait permis à l'auteur de ne pas tomber dans ces logiques fallacieuses, et aurait fourni une méthodologie plus adéquate qu'une approche grossière du sujet fondée sur une opposition de principe entre deux PCS.

D'autant plus que du point de vue des présupposés idéologiques, la comparaison de la catégorie des « ouvriers » aux seuls « cadres » laisse aussi à redire. Cette opposition, qui joue sur la connivence idéologique avec le lecteur supposé y reconnaître les deux extrêmes de la hiérarchie sociale, est en effet implicite et aurait gagné à être clairement justifiée. Elle serait tout à fait valable si sa pertinence ne reposait pas uniquement sur la dichotomie dominant/dominé, mais qu'elle était étayée par une exemplarité notable de ces deux catégories par rapport aux autres. Or ce n'est pas le cas : d'après les mêmes résultats que l'auteur expose dans le tableau 1 p.46 (sur le manque de rigueur duquel nous reviendrons par la suite), la catégorie « artisan, commerçant, profession indépendante » présente le même profil que celle des « ouvriers », à savoir une surreprésentation flagrante parmi les conducteurs décédés (4,1 % – 2,83 % pour les « artisans » et 22,1 % – 12,07 % pour les « ouvriers »), tandis que les « cadres supérieurs, professions libérales, chef d'entreprise » semblent tout aussi sous-représentés que les « agriculteurs » (respectivement 2,9 % – 5,41 % et 0,6 % – 1,09 %). Il n'est cependant pas ou très peu question de ces autres catégories dans le corps de l'article, qui s'obstine à ne comparer que les « cadres » aux « ouvriers ».

En se reposant sur des présupposés idéologiques sous-entendus et en comparant des risques d'accidents sur des populations exposées à des durées inégales, l'auteur exclut de l'analyse environ 80 % de la population française en âge de conduire (cf Tableau R 1 pour les chiffres de l'INSEE en 1999) et environ 75% des décès routiers (cf tableau 1 p.46). Ajoutons que l'auteur donne une explication irréaliste à l'exclusion de trois PCS de son analyse statistique :

*On se gardera d'analyses concernant certaines PCS qui ne peuvent être simplement rapportées aux effectifs de la population globale dont elles sont issues, telles que celle des retraités, des étudiants et des chômeurs qui représentent respectivement 4,3 %, 7,4 % et 15,4 % des morts impliquant un conducteur en 2007 au niveau national. Les conducteurs appartenant à ces trois catégories ne peuvent être simplement définis par leur appartenance aux classes défavorisées, moyennes ou supérieures. (p.44-1)*

Ce passage mérite d'être souligné, en ce qu'il révèle de façon symptomatique la raison purement arbitraire et idéologique de retirer de l'analyse ces trois catégories qui « ne peuvent être simplement définis par leur appartenance aux classes défavorisées, moyennes ou supérieures ». Celles-ci composent cependant à elles trois 27 % des décès. De plus, contrairement à ce qu'affirme l'auteur de façon quelque peu surprenante, il est tout à fait possible de rapporter les effectifs des décès routiers des « étudiants », des « retraités » et des « chômeurs » à leurs effectifs dans la population globale. L'opération n'est certes pas aussi immédiate que pour les autres PCS dont les effectifs totaux figurent tels quels dans les rapports de l'INSEE, mais à peine quelques minutes de travail suffisent pour trouver ces effectifs en analysant les recensements publiés par l'INSEE<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2501498?sommaire=2414232#consulter>

## Glissement de la terminologie : ouvriers/autres/défavorisés

En outre des objections qui précèdent, nous remarquons que si l'auteur s'appuie clairement sur la PCS telle que retranscrite dans les BAACC pour les aspects quantitatifs, il est en revanche beaucoup moins clair pour quelle raison l'auteur croit pouvoir remplacer peu à peu la PCS par des notions vagues et non-définies grâce à un glissement implicite de la terminologie. C'est à dessein que nous employons le terme de glissement : en effet, l'auteur n'a pas cherché à mesurer le « milieu social » à travers le niveau de revenu ou encore la diversité de professions que recouvre la PCS « ouvrier », et proposer ainsi une définition plus rigoureuse de l'objet étudié. Au contraire, il fait implicitement l'hypothèse que la PCS « ouvrier » est assimilable aux milieux « défavorisés » (au sens le plus large et le plus vague), qui « meurent en masse dans l'indifférence collective » (p.49-2). En omettant dès la première occurrence (p.41-1) de mettre des guillemets à la catégorie « ouvrier » telle qu'elle figure dans les BAACC, l'auteur se prend au piège d'essentialiser les catégories qu'il étudie, oubliant ainsi (ce qu'il avait pourtant rappelé en début d'article) qu'il ne s'agit que d'une rubrique assez frustrante d'un formulaire, construit dans un but tout autre que celui de définir le milieu social, et rempli de façon peu rigoureuse par les agents de police. En aucun cas cette donnée n'est suffisante pour définir le caractère socialement défavorisé des individus, de même que la rubrique « cadre supérieur » ne permet pas d'établir le caractère « favorisé » ou « dominant » – puisque c'est bien là ce que l'auteur cherche à étudier. Ce glissement fautif de la terminologie, assimilant peu à peu la PCS « ouvrier » à un véritable « milieu social » (p.39-1), aux « classes populaires » (p.44-2, 49-2, 53-2, 57-1), puis aux « nécessiteux » (p.49-2), aux « milieux défavorisés » (p.51-1), aux « plus pauvres » (p.51-2), aux individus « socialement déshérités » (p.51-2) et finalement aux « jeunesses rurales issues des familles ouvrières » (p.57-1), produit des interprétations sociales parfaitement abusives en cela qu'aucun lien substantiel n'est établi entre l'objet précis de l'analyse quantitative (PCS) et les concepts plus généraux (milieux défavorisés etc.) sur lesquels portent les conclusions.

À ce manque de rigueur méthodologique, s'ajoute une véritable manipulation. En effet, la catégorie « autre » telle que définie par les BAACC est cumulée à la catégorie « ouvrier » pour constituer abusivement le socle des « nécessiteux » et ainsi amplifier le phénomène que l'auteur cherche à dénoncer :

*Ainsi, pendant que les ouvriers et les plus « nécessiteux » meurent en masse dans l'indifférence collective – près d'un conducteur tué sur deux en 2007 (45,8 % si l'on cumule les effectifs des catégories « autre » et « ouvrier ») – le fait social n'est pas publiquement construit comme un problème. (p.49-2)*

La catégorie « autre » est ainsi comprise par l'auteur au même titre que la catégorie « ouvrier » comme une mesure des populations « nécessiteuses » (faisant ainsi vaguement référence à un niveau de revenu). Cependant, selon le guide de rédaction pour remplir les BAACC fourni par l'ONISR<sup>4</sup>, la catégorie « autre » est définie en creux et regroupe notamment les personnes sans emploi autre que les chômeurs et les étudiants. Cette information ne permet en rien de faire l'hypothèse qu'il s'agit d'une catégorie homogène à très faibles revenus (les personnes au foyer sont classées « autre » indépendamment de la PCS du conjoint par exemple, et les rentiers sont

---

<sup>4</sup> Guide de rédaction du bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAACC)  
<http://www.securite-routiere.gouv.fr/media/fichiers/onisr/accidentalite-routiere/textes-et-organisation/guide-de-redaction-du-bulletin-d-analyse-des-accidents-corporels-de-la-circulation-baac>

mêlés aux stagiaires). L'auteur justifie son choix de manière très surprenante en citant uniquement deux exemples de procès-verbaux dans l'encadré « Le contenu social de la catégorie 'autre' » (p 48) sur 104 PV au total, ne datant d'ailleurs pas de 2007 mais remontant à 2003/2004. On comprend aisément l'absurdité sur le plan statistique d'une telle justification. D'autant plus que les deux PV supposés éclairer à eux seuls le contenu social de la catégorie « autre » n'établissent les circonstances de l'accident et les histoires personnelles des conducteurs qu'au travers de témoignages. L'auteur mise ainsi sur un critère aussi flou qu'une impression donnée par un témoignage personnel pour justifier une conclusion majeure de son propos.

Par ailleurs, l'auteur justifie aussi le cumul des catégories « autre » et « ouvrier » par le fait que « la catégorie 'autre' concentre certaines des caractéristiques morphologiques du groupe 'ouvrier' ». Du fait de la distribution des âges et des sexes, similaire entre les deux catégories, elles recouvriraient donc le même milieu social. Or il est aisé de construire des catégories ayant une morphologie tout aussi similaire à la catégorie « ouvrier », mais parmi un groupe social très différent (par exemple les étudiants des grandes écoles d'ingénieurs sont plutôt jeunes et plutôt des hommes). Devant l'inanité des arguments pour opérer ce cumul des catégories « autre » et « ouvrier », on ne peut que conclure qu'il s'agit d'une manipulation argumentative pour amplifier abusivement les conclusions de l'auteur.

Les failles méthodologiques que nous avons soulevées (et qui auraient dû alerter les reviewers de l'article) permettent à elles-seules de remettre en cause la validité des conclusions issues l'étude quantitative. Mais l'analyse statistique à la base de cette dernière comporte en elle-même nombre d'erreurs factuelles et mauvaises interprétations en allant jusqu'à la manipulation de données pour obtenir le résultat attendu.

## **Rigueur statistiques et interprétations**

### **Notion d'aléatoire et déterminisme**

Le peu d'investissement de l'auteur dans la production de statistiques minutieuses et fiables est manifeste, alors que les outils utilisés sont basiques et les données facilement exploitables. Ainsi, le manque de rigueur que nous mettons à jour dans les sections suivantes (conduisant à des conclusions hasardeuses) est très bien illustré par la mauvaise compréhension de la notion d'aléatoire.

*Dès lors, l'accident [...] masque la mortalité routière ordinaire, celle des classes populaires, qui est nettement plus probable, c'est-à-dire moins accidentelle ou aléatoire que celle des cadres supérieurs notamment.(p.49-2)*

Il suffit de suivre un cours de probabilité et statistique pour se convaincre que les événements aléatoires ne sont en rien nécessairement équiprobables. L'auteur n'a-t-il jamais entendu parler de loi de probabilité ? Un événement peut parfaitement être beaucoup plus probable qu'un autre et ne rien perdre pour autant de son caractère aléatoire. L'auteur croit pouvoir sous-entendre que la simple disparité du risque de décès routier selon les PCS permet de conclure à un déterminisme social de l'accident (qui serait « moins aléatoire »), et semble ainsi ignorer que la multitude de phénomènes aléatoires (individuels et aveugles) produisent très souvent, en se cumulant, des régularités statistiques remarquables sans qu'il soit permis de conclure à un déterminisme quelconque.

## Corrélation entre catégorie sociale et nombre d'accidents mortels

L'ensemble de l'article repose sur une corrélation annoncée dès la première ligne : « Aucun chiffre officiel en France n'établit de corrélation entre le fait de mourir sur la route et le milieu social alors que ce lien existe pourtant bel et bien. » (p.39-1). Cette corrélation tenant à deux chiffres uniquement (la proportion d'ouvriers parmi les tués et la proportion d'ouvriers dans la population de 15 ans et plus) est martelée tout au long de l'article. En effet, l'auteur assoie la majeure partie de son argumentaire sur ces deux proportions<sup>5</sup>. Il convient donc d'examiner comment sont produits ces chiffres pour bien mesurer quelles sont les bases scientifiques des diverses affirmations présentes dans l'article, en particulier la conclusion et la prédiction qu'elle offre :

*[...] la réduction du nombre de morts par accidents de la circulation semble vouée à se heurter à la persistance d'une mortalité routière d'origine populaire (à plus forte raison en période de crise économique), à laquelle les pouvoirs publics ont largement contribué par plus de 35 ans de cécité sociale. (p.57-2)*

### **Arguments issus de la littérature**

En premier lieu il convient de revenir sur la revue de la littérature. Dans l'encadré « Une inégalité connue mais non reconnue » (p. 42), l'auteur évoque un certain nombre de travaux portant sur la question des disparités sociales dans les accidents routiers, mais en conclut : « Si elles s'en rapprochent, aucune de ces études ne permet donc d'appréhender la mortalité routière comme un fait social » (p.42-2). On comprend donc que l'auteur ne s'appuiera pas sur ces études pour étayer sa thèse. Il examine ensuite une thèse concurrente à la sienne, qui cette fois encore ne reconnaît pas de lien entre mortalité routière et PCS. Cependant, alors qu'il cite certains passages des travaux de Jean-Pascal Assailly, il se contente de manière très surprenante de les mentionner sans démontrer en quoi ils seraient fautifs ou négligeraient un aspect important du problème – comme si ces passages s'invalidaient d'eux-mêmes. Il semble en effet que la suggestion de possibles facteurs biologiques soit jugée implicitement par l'auteur comme a priori illégitime, et discréditant toute conclusion<sup>6</sup>. Il s'agit là d'une dépréciation par

---

<sup>5</sup> Il appuie notamment la thèse que les accidents routiers reflètent les inégalités sociales ainsi : « dans le tableau 1 [voir p. 46], on doit lire en colonne que 3 239 conducteurs sont morts en France métropolitaine en 2007 et que 22,1 % d'entre eux étaient ouvriers alors qu'ils représentent 12,07 % de la population de 15 ans et plus. Cette statistique [...] établit d'emblée un fait social [...] : les groupes sociaux sont inégaux face aux accidents mortels de la circulation. Cette mortalité 'd'exception' ne frappe pas au hasard » (p.41-2). Ailleurs, pour contester la thèse de Luc Boltanski que la disparité sociale des accidents routiers serait due à « l'accès plus tardif des conducteurs modestes à l'automobile ou à l'intensification du trafic » (p.44-1) il rappelle que « le statut ouvrier concerne encore quasiment le quart des conducteurs morts sur la route en 2007 » (p.44-1) – quitte à approximer, 22,1 % est plus proche du cinquième que du quart. En outre l'auteur décline ces deux mêmes proportions à l'échelle départementale (« L'inégalité sociale face aux décès routiers se vérifie aussi à plus petite échelle, dans différents départements choisis de manière aléatoire. [...] Alors que les cadres supérieurs et les ouvriers ont un poids à peu près équivalent dans ce département, respectivement 9,3 % et 10,7%, les premiers concentrent 3,8 % des décès routiers de conducteurs survenus entre 1993 et 2005, contre 19,8 % chez les seconds. », p.44-1). L'auteur décline encore la même statistique sur une échelle de huit ans dans une région particulière (« La catégorie 'ouvrier' présente, en effet, des taux de mortalité routière relativement stables, de l'ordre de 16,8 % à 22 % entre 1998 et 2005 en région Midi-Pyrénées », p.49-2). Enfin il s'appuie toujours sur cette même statistique pour étayer un argument de type démographique (« Alors que les 15-29 ans représentent 25,9 % des effectifs ouvriers au niveau national, la part de cette classe d'âge passe à 49,4 % chez ceux qui ont été tués dans un accident de la circulation. » p.44-2).

<sup>6</sup> Il est étonnant de constater à quel point le déterminisme biologique semble déplaire aux tenants d'un certain déterminisme social. On ne peut s'empêcher d'y reconnaître l'opposition des paradigmes qui structurent une

association, (argument fallacieux misant sur la compromission idéologique), qui permet de faire l'économie d'une réfutation en bonne et due forme.

Ainsi la revue de la littérature proposée dans cet encadré pourtant intitulé « Une inégalité connue mais non reconnue » ne permet en aucun cas d'affirmer ou d'infirmer la corrélation entre mortalité routière et catégorie socio-professionnelle.

### ***Traitement des données problématique***

Seules des données chiffrées peuvent étayer la corrélation avancée par l'auteur entre catégorie socio-professionnelle et nombre de conducteurs tués. Ces dernières sont exposées dans les tableaux 1 à 3, construits de manière identique (la seule différence étant l'échelle considérée : France métropolitaine en 2007 (tab 1), quatre régions sur des périodes variables (tab 2) et une région sur une période de huit ans (tab 3)). Tous souffrent des mêmes défauts, ainsi l'essentiel de ce que nous développerons pour le tableau 1 reste valable pour les deux autres.

Le tableau 1 présente parmi les conducteurs tués en 2007, la proportion des différentes PCS et le poids dans la population générale de 15 ans et plus en 1999 (INSEE). On y retrouve cependant de graves problèmes méthodologiques. En effet, le tableau 1 rapporte les proportions de conducteurs tués selon la PCS en 2007 aux chiffres de l'INSEE de 1999. Aucun commentaire n'est fait pour justifier ce choix, ni vérifier qu'il n'introduise pas un biais<sup>7</sup>. En effet, le poids de chaque PCS dans la population générale a pu évoluer entre 1999 et 2007, et ce qui apparaît dans le tableau comme une sur- ou sous-représentation de telle ou telle PCS peut en être largement faussé.

Le second problème méthodologique tient à l'inadéquation entre les catégories socio-professionnelles de l'INSEE et celles utilisées dans les BAACC : on ignore dans quelle mesure ces catégories correspondent et peuvent être assimilées. Certaines précisions seraient cependant bienvenues, afin d'explicitier les choix qui furent manifestement pris, ce dont l'auteur s'affranchit en laissant par exemple la catégorie « autre » sans équivalent dans la population générale.

Le troisième problème méthodologique tient au fait d'établir cette corrélation sur une seule année (2007), alors que les accidents routiers présentent des variations aléatoires d'une année sur l'autre. Il aurait donc fallu mesurer pour la France métropolitaine l'évolution de cette corrélation dans le temps afin de dégager une tendance, et s'assurer qu'il s'agit d'un phénomène stable et non une manifestation aléatoire particulièrement saillante cette année-là. On pourrait alors nous objecter que le tableau 3 s'inscrit justement dans la durée (entre 1998 et 2005), malheureusement la particularité d'une unique région avec des effectifs de décès routiers faibles (variant entre 230 et 340) ne permet pas de conclure avec certitude à une corrélation effective. Pour cela, ce tableau aurait vraiment mérité d'être établi pour l'ensemble de la France métropolitaine.

### ***Erreurs factuelles et construction des données***

À ces problèmes méthodologiques s'ajoutent des erreurs factuelles significatives illustrant le manque de rigueur de l'auteur vis-à-vis du travail statistique. Par exemple, le tableau 1

---

« pensée d'extrême droite » d'une « pensée d'extrême gauche », et qui expliquerait l'aversion de l'auteur pour la première.

<sup>7</sup> Les chiffres de l'INSEE pour l'année 2007 ont été publiés en juin 2010, soit après la publication de l'article. Si l'on comprend pourquoi l'auteur n'y a pas eu recours, en revanche les chiffres de 2006 étaient disponibles dès 2009 et auraient donc pu être utilisés.

comporte en premier lieu une erreur importante sur la population de 15 ans et plus en 1999. Se fondant sur les chiffres de l'INSEE, l'auteur annonce qu'elle est estimée à environ 58 millions d'individus (d'ailleurs le total ne correspond pas exactement à la somme des effectifs). À y regarder de plus près le chiffre de l'INSEE est d'environ 48 millions. Cette erreur, sans doute de bonne foi, révèle en outre un manque de transparence sur les données. Ainsi, les chiffres des catégories « chômeur » et « étudiant » ont été manipulés pour permettre d'atteindre le total erroné de 58 millions d'individus, au lieu d'être tirés des statistiques de l'INSEE comme ils prétendent l'être. Environ 10 millions d'individus ont été fautiveusement ajoutés au compte des chômeurs et des étudiants, sans qu'aucune indication ne souligne ce point dans l'article.

La seconde erreur factuelle tient au fait que les chiffres du tableau 1 semblent englober, pour chaque catégorie et sans distinction, les actifs ayant un emploi et les chômeurs. Cependant, puisque les chiffres des conducteurs tués issus des BAACC comportent une catégorie « chômeur », il faut, pour les rapporter à la population globale, extraire de cette dernière les chômeurs de chaque catégorie socio-professionnelle. Le Tableau R 1 indique les valeurs de l'INSEE directement issues du recensement de 1999<sup>8</sup>.

Tableau R 1. INSEE - Population de 15 ans ou plus selon la catégorie socio-professionnelle en 1999

Total	48 628 914	
Agriculteurs	642 309	1.32%
Artisans-Commerçants-Chefs d'entreprises	1 567 266	3.22%
Cadres et professions intellectuelles supérieures	3 062 594	6.30%
Professions intermédiaires	5 412 234	11.13%
Employés	6 805 183	13.99%
Ouvriers	6 003 132	12.34%
Retraités	10 780 951	22.17%
Etudiants	4 952 922	10.19%
Chômeurs	3 230 709	6.64%
Militaires du contingent	88 491	0.18%
Inactifs n'ayant jamais travaillé	6 083 123	12.51%

Si ces erreurs portent peu à conséquence dans l'argumentaire de l'auteur (notamment parce qu'elles se compensent en partie), cela ne doit pas occulter le fait que l'une des tâches fondamentale lorsque l'on manipule des statistiques pour étayer un propos dans un article scientifique est la vérification des données. Le manque de rigueur de l'auteur à cet égard et le manque de transparence vis-à-vis de la construction des chiffres sont manifestes.

### ***Surinterprétation : risque relatif vs risque absolu***

Si une corrélation est effectivement observable entre la catégorie socio-professionnelle et les accidents mortels, celle-ci est sur-interprétée par l'auteur. En effet, son analyse de cette corrélation, pierre angulaire de tout son argumentaire, souffre de trois défauts majeurs.

Le premier rappelons-le est que l'auteur compare de manière quasi-systématique uniquement deux PCS, les « ouvriers » et « les cadres supérieurs », ignorant plus des trois-quarts de la population française métropolitaine. Ce biais de sélection extrêmement important fausse

<sup>8</sup> <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2501498?sommaire=2414232#consulter>

complètement l'analyse. Le second, rappelons-le également, est que les deux populations comparées (« cadres supérieurs » et « ouvriers ») ne sont pas équivalentes sur au le critère fondamental de la durée d'expositions aux risques. Le troisième défaut tient au fait que les chiffres utilisés pour justifier le propos sont partiels, dans la mesure où ils se contentent de ne présenter que des risques relatifs et des probabilités inversées par rapport à l'information pertinente. En effet, la proportion 22,1 % est le risque d'être « ouvrier » parmi les conducteurs morts dans un accident de la route et 2,9 % est le risque d'être « cadre supérieur » (ou professions associées) parmi les conducteurs morts dans un accident de la route. Or, c'est bien l'inverse qui nous intéresse, à savoir le risque annuel de mourir dans un accident routier sachant que l'on appartient à telle ou telle PCS. Ces risques sont très faciles à calculer, on peut utiliser les chiffres que l'auteur propose et utiliser le théorème de Bayes, ou les construire directement en rapportant les effectifs des conducteurs tués de chaque catégorie socio-professionnelle aux effectifs correspondants dans la population générale en âge de conduire. Dans l'absolu, puisque l'on s'intéresse aux conducteurs, il faudrait limiter l'analyse à la population conduisant effectivement, mais comme cette dernière est beaucoup plus difficile à quantifier, on émet l'hypothèse que se référer à la population en âge de conduire n'introduit pas de biais significatif. Dans l'article, c'est la population des 15 ans et plus qui sert de base de référence, or il semble plus judicieux (sans que cela ne change significativement les résultats) de se référer à la population des 14 ans et plus, les cyclomoteurs de 50 cm<sup>3</sup> étant accessibles dès 14 ans.

Le Tableau R 2 est une alternative au tableau 1 de l'article, offrant une correction des erreurs factuelles ainsi que des biais méthodologiques. Il faut rappeler en premier lieu que l'auteur justifie l'exclusion de son analyse des retraités, des étudiants et des chômeurs par le fait que ces catégories « ne peuvent être simplement rapportées aux effectifs de la population globale dont elles sont issues » (p.44-1). Pourtant cela ne nous a pris que quelques minutes de travail pour extraire du site de l'INSEE le nombre d'étudiants, de retraités et de chômeurs en 2008<sup>9</sup> et de les intégrer au nouveau tableau proposé.

En second lieu il convient de mentionner que pour éviter le biais introduit par la comparaison de seulement deux PCS sur l'ensemble des catégories disponibles, et pour éviter la comparaison de populations hétérogènes quant à la durée d'exposition au risque, il est préférable de rapporter les risques de chaque catégorie au risque de base de la population générale pris comme référence. On remarque alors qu'il existe bien une corrélation entre catégorie socio-professionnelle et mortalité routière : ainsi la catégorie des « artisans » présente 1,36 fois plus de risque d'être touchés par un accident mortel que le risque de référence, celle des « ouvriers » presque 2 fois plus et celle des « autres » 3 fois plus. Si l'augmentation relative du risque pour certaines catégories est significative, il faut cependant se garder de surinterpréter ces résultats dans la mesure où l'écart du risque absolu par rapport au risque de référence est relativement faible : plus ou moins quelques chances sur 100 000. Ainsi, se focaliser uniquement sur les risques relatifs comme le fait implicitement l'auteur est trompeur car l'augmentation du risque relatif d'une catégorie socio-professionnelle par rapport au risque de référence peut être élevée alors même que l'augmentation réelle du risque absolu est bien faible.

---

<sup>9</sup> L'auteur ne pouvait pas avoir accès au recensement de 2008, mais des données très similaires étaient disponibles pour l'année 2006 (pour la population de 15 ans et plus) :  
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2131159/?geo=METRO-1>  
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2028161?geo=METRO-1>

Comparer uniquement la proportion des ouvriers dans les accidents mortels à leur proportion dans la population générale et en conclure que cela « établit d'emblée un fait social » (p.41-2) montre le peu d'investissement que l'auteur est prêt à faire pour tirer profit et mettre en perspectives les statistiques disponibles. S'il n'est pas fondamentalement faux d'affirmer, au vu de ces résultats, que « les groupes sociaux sont inégaux face aux accidents mortels de la circulation » (p.41-2), les commentaires que nous avons fait excluent en revanche de conclure comme le fait l'auteur que les ouvriers sont sujets à une « mortalité 'd'exception' [qui] ne frappe pas au hasard » (p.41-2) ou encore que « les ouvriers et les plus 'nécessiteux' meurent en masse dans l'indifférence collective » (p.49-2), sachant que le risque absolu d'accidents mortels des « ouvriers » n'est que d'environ 6 chances sur 100 000 de plus que le risque de base pour l'année 2007.

Tableau R 2. Risque de décès routiers (conducteurs) en 2007

Conducteurs tués en 2007		Pop. +14 ans en 2008 <sup>10</sup>		Risque	Variation absolue	Variation relative
Catégories BAACC	N	Catégories INSEE	N	pour 100 000	pour 100 000	
Total	3239	Total	52 899 523	6,12	0,00	1
1	18	1	520 685	3,46	-2,67	0,56
2	133	2	1 592 649	8,35	2,23	1,36
3	93	3	4 229 417	2,20	-3,92	0,36
4a	560	4c	6 586 579	4,46	-1,67	0,73
4b	70	4d	7 549 387			
5	717	5	6 011 981	11,93	5,80	1,95
6	500	6	13 360 361	3,74	-2,38	0,61
7	138	7	3 464 415	3,98	-2,14	0,65
8	239	8	5 175 857	4,62	-1,51	0,75
9	768	9	4 408 193	17,42	11,30	2,85
10	3					

Dans les indications fournies à la rédaction des BAACC et disponibles en ligne<sup>11</sup>, la catégorie « autre » est définie en creux comme celle ne correspondant à aucune des catégories déjà présentes. Sur cette base, nous pouvons faire l'hypothèse que cette catégorie est majoritairement composée de personnes sans emploi n'étant ni « chômeur » ni « étudiant » (sans préjuger de leur appartenance à une « classe sociale »), et l'assimilons alors en première approximation à notre propre catégorie « Autres (inactifs) ».

<sup>10</sup> <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2501498?sommaire=2414232#consulter>

<sup>11</sup> Guide de rédaction du bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAACC) <http://www.securite-routiere.gouv.fr/media/fichiers/onisr/accidentalite-routiere/textes-et-organisation/guide-de-redaction-du-bulletin-d-analyse-des-accidents-corporels-de-la-circulation-baac>

Tableau R 3. Proposition d'équivalence des PCS entre les BAACC et l'INSEE

BAACC		INSEE	
1	Agriculteur	1	Agriculteurs exploitants
2	Artisan, commerçant, profession indépendante	2	Artisans, commerçants, chefs entreprise
3	Cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise	3	Cadres et professions intellectuelles supérieures
4a	Cadre moyen, Employé	4c	Professions intermédiaires
4b	Conducteur professionnel	4d	Employés
5	Ouvrier	5	Ouvriers
6	Retraité	6	Retraités
7	Chômeur	7	Chômeurs
8	Etudiant	8	Etudiants
9	Autre	9	Autres (inactifs)
10	Non renseignés		

***Surinterprétation : comparaison avec d'autres facteurs de risque.***

On pourrait objecter à l'analyse qui précède que puisque le risque de base d'avoir un accident mortel, toutes populations confondues, est relativement faible (6,12 chances sur 100 000) chaque facteur de risque quel qu'il soit conduira à des risques absolus assez faibles également (comme pour le cas du genre par exemple, où en dépit d'une très nette surmortalité des hommes par rapport aux femmes, le risque absolu des hommes de mourir dans un accident routier n'est là aussi que de quelques chances sur 100 000 de plus que le risque de base). Cela tient au fait que le genre, de même que la PCS, est un état durable, de sorte que le risque d'avoir un accident mortel se calcule en rapportant le nombre de conducteurs morts dans cette sous-population (relativement faible) aux effectifs de cette sous-population (relativement importants).

En revanche il existe d'autres facteurs de risque impliquant le comportement du conducteur (alcoolémie et autres substances psychoactives, vitesse excessive etc...) pouvant conduire à des risques d'accidents mortels très élevés<sup>12</sup>. Par exemple, conduire avec un taux d'alcoolémie dépassant un certain seuil n'est heureusement pas un état durable, mais bien temporaire, et caractérise d'avantage des trajets isolés. Il faudrait ainsi, pour calculer le risque de mourir dans un accident routier sachant que le taux d'alcoolémie est supérieur à un certain seuil, rapporter le nombre de trajets mortels effectués avec une alcoolémie positive au nombre total de trajets effectués avec une alcoolémie positive. On comprend qu'établir une telle statistique est très difficile de manière rétrospective (sur les données des accidents réels), car cela impliquerait de parvenir à construire les chiffres de manière beaucoup plus locales, à l'échelle des trajets individuels plutôt qu'à l'échelle des populations entières. Mais il est relativement aisé de comprendre que le risque d'avoir un accident mortel sachant que l'alcoolémie du conducteur dépasse un seuil important peut devenir très significatif pour chaque trajet en particulier.

<sup>12</sup> Parmi une quantité très importante d'études sur ces sujets mentionnons simplement une méta-analyse au sujet de l'alcool : Taylor, B., Irving, H. M., Kanteres, F., Room, R., Borges, G., Cherpitel, C., ... & Rehm, J. (2010). The more you drink, the harder you fall: a systematic review and meta-analysis of how acute alcohol consumption and injury or collision risk increase together. *Drug and alcohol dependence*, 110(1-2), 108-116.

Pour étayer cette thèse, un nombre considérable d'études expérimentales<sup>13</sup> établissent un lien causal entre consommation d'alcool et diminution de la capacité à conduire. Il s'agit d'études ne s'appuyant pas sur des données déjà produites dans les accidents routiers (rétrospectives) mais d'expériences prospectives où la consommation d'alcool est une variable imposée aux conducteurs et où l'on mesure un certain nombre d'effets quantifiables sur la conduite. Elles permettent donc d'identifier précisément et de manière causale les effets de l'alcool sur la conduite, et donc en corolaire sur le risque d'avoir un accident routier. Ainsi, l'étude des aspects sociologiques des accidents routiers ne peut en aucun cas faire l'économie des causes effectives réelles identifiées par l'épidémiologie des accidents routiers, examinées à l'échelle du comportement (volontaire ou non) des usagers.

Il est donc incompréhensible que l'auteur s'attache à rappeler, tout au long de l'article, la seule corrélation entre PCS et surmortalité (dont on a montré qu'elle ne représentait que quelques chances de plus sur 100 000 par rapport au risque de référence), sans chercher à intégrer dans son argumentaire la question des comportements à risque dont on sait, notamment grâce à ces études prospectives, qu'ils sont directement la cause d'une dégradation significative de la capacité à conduire sans accident. Avant que d'établir d'emblée l'existence d'un « fait social », il aurait fallu par exemple étudier dans quelle mesure ces comportements à risque sont construits socialement, et par quels mécanismes ils sont produits. En outre, si des facteurs sociaux contribuent à expliquer certains de ces comportements à risque, il faut aussi vérifier que cela reste quantitativement cohérent avec les disparités d'accidents mortels entre différents groupes sociaux. L'auteur fait totalement l'économie d'un tel travail en se contentant d'affirmer sans preuve (c'est-à-dire sans apporter d'arguments décisifs) que c'est bien la catégorie des « ouvriers » qui est plus victime de comportements d'autodestruction, de mésestime de soi, etc. Une littérature abondante existe cependant sur le sujet, rapporté à la question de la sécurité routière<sup>14</sup>, et dont les résultats auraient pu apporter un éclairage plus que bienvenu.

Le lien qui doit être établi entre l'échelle locale des individus, et celle plus globale des groupes sociaux étudiés par la sociologie, n'a pas fait l'objet d'un travail scientifique de fond. Ce manque d'investissement est d'autant plus étonnant que l'auteur a l'air bien conscient de la nécessité « de lier le caractère individuel de la conduite (routière) avec les dimensions collectives de l'existence » (p.41-2). Or, l'analyse superficielle qu'il propose ne permet en aucun cas de conclure comme il le fait que « la seule dénonciation des comportements individuels de conduite s'impose alors comme une explication simple qui permet de laisser dans l'ombre les facteurs collectifs d'accidents » (p.40-2) : bien au contraire, les comportements individuels sont relativement complexes à étudier, et les lier de manière convaincante à l'échelle

---

<sup>13</sup> Parmi de très nombreux exemples :

Cohen, J., Dearnaley, E. J., & Hansel, C. E. M. (1958). The risk taken in driving under the influence of alcohol. *British Medical Journal*, 1(5085), 1438.

Brookhuis, K. (1998). How to measure driving ability under the influence of alcohol and drugs, and why. *Human Psychopharmacology: Clinical and Experimental*, 13(S2), S64-S69.

Ogden, E. J., & Moskowitz, H. (2004). Effects of alcohol and other drugs on driver performance. *Traffic injury prevention*, 5(3), 185-198.

<sup>14</sup> Parmi de très nombreuses études :

Norris, F. H., Matthews, B. A., & Riad, J. K. (2000). Characterological, situational, and behavioral risk factors for motor vehicle accidents: a prospective examination. *Accident Analysis & Prevention*, 32(4), 505-515.

Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety science*, 41(5), 427-443.

sociale nécessite un travail minutieux et rigoureux – ce que n’entreprend malheureusement pas l’auteur.

***Surinterprétation : corrélation vs causalité.***

Une autre faute grave sous-tend l’analyse de l’auteur : la confusion entre *corrélation* et *lien de cause à effet*. Lorsque que deux variables (ici la PCS et la mortalité routière) sont corrélées, rien ne permet de conclure a priori à un lien causal entre elles. En effet, un certain nombre de facteurs de confusion potentiels, agissant simultanément sur les deux variables étudiées, interdit absolument de conclure que l’une est effectivement la cause de l’autre, sans faire l’étude beaucoup plus détaillée des mécanismes conduisant à la corrélation observée. En outre, il arrive aussi lorsque l’on observe un grand nombre de variables que des corrélations purement fortuites apparaissent sans qu’il existe un quelconque lien de causalité. Il doit être souligné qu’en l’absence de preuves supplémentaires, le choix d’une variable comme étant la cause de l’autre est purement arbitraire.

Une fois de plus, il nous faut réaffirmer que la corrélation entre PCS et mortalité routière est sur-interprétée, pour les raisons que nous avons déjà évoquées d’une part, mais aussi dans la mesure où cette dernière est transformée par l’auteur en relation causale. Ce glissement reste implicite, et l’auteur n’affirme pas explicitement l’existence de ce lien causal ; mais il tire des conclusions qui le supposent. Il affirme ainsi que « la mortalité routière [...] est un fait social, c’est-à-dire ‘le produit d’une entité collective et non pas d’un événement ou d’un acteur singulier’ » (p.49-2). Il fait ici comprendre qu’une « entité collective », soit la PCS dans le contexte de l’article, *produit* la mortalité routière. L’auteur établit bien un lien causal implicite, qui en aucun cas n’est soutenu par les données exposées dans l’article.

Dans le même ordre d’idée, l’auteur croit pouvoir affirmer que « la spécificité juvénile des décès routiers ne découle pas tant des propriétés biologiques de l’âge que de son arrimage social ; des caractéristiques morphologiques de la catégorie ‘ouvrier’ qui est une PCS globalement jeune »<sup>15</sup> (p.44-2). Le raisonnement sous-jacent est clair : pour l’auteur, puisque c’est la condition ouvrière qui est une cause d’accidents mortels (sur la base d’une simple corrélation), et comme cette catégorie sociale est démographiquement plus jeune, la surmortalité des jeunes s’explique bien elle aussi par la surmortalité des ouvriers (et non du fait qu’elle constituerait une population à risque) : il renverse ainsi le lien causal habituellement admis, en faisant de la jeunesse non plus la cause mais un facteur de confusion à mettre au crédit de la mortalité des ouvriers. Cette affirmation, lancée sans aucune preuve, est pour le moins en rupture avec l’orthodoxie scientifique sur le sujet<sup>16</sup>. Or l’auteur se permet de la dénoncer comme une doxa admise sans preuve, en affirmant (ce qui, compte tenu des largesses qu’il s’octroie dans l’administration des preuves, laisse quelque peu perplexe) :

---

<sup>15</sup> Une fois de plus nous retrouvons la rhétorique qui oppose l’explication sociale à l’explication biologique, écartée a priori car jugée illégitime. La rhétorique est d’autant plus fallacieuse que dans ce cas précis, nous démontrons l’ineptie de ce propos.

<sup>16</sup> Parmi de très nombreuses études :

Jonah, B. A. (1986). Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 18(4), 255-271.

Deery, H. A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of safety research*, 30(4), 225-236.

*Ainsi, l'idée selon laquelle « les accidents de la route touchent toutes les classes de la société avec une prépondérance pour les jeunes » n'a pas besoin d'être prouvée pour être incontestée. (p.43.1)*

Enfin, cet argument est peu cohérent avec les chiffres de l'article même. Nous présentons ci-dessous (cf Tableau R 4) la répartition de mortalité routière en se fondant sur les données de l'article<sup>17</sup> :

Tableau R 4. Répartition des catégories « jeunes de moins de 30 ans » et « ouvriers » dans la mortalité routière (conducteurs).

	Ouvriers	Non-Ouvriers	Total
Jeunes (-30 ans)	10,9 %	27,3 %	38,2 %
Non-Jeunes	11,2 %	50,6 %	61,8 %
Total	22,1 %	77,9 %	100 %

Dans ce tableau, chaque pourcentage est relatif au total des conducteurs tués en 2007. On présente ces données sous forme croisées pour rendre compte du poids des catégories « jeunes (-30 ans) » / « non-jeunes » et « ouvriers » / « non-ouvriers » ainsi que les sous-catégories formées à partir de ces dernières. Il est très clair en lisant le Tableau R 4 que pour les décès routiers le groupe des « ouvriers et jeunes (-30 ans) » ne constitue en rien la majeure contribution à la mortalité du groupe des « jeunes (-30 ans) ». Il paraît donc un peu délicat de soutenir que « la spécificité juvénile des décès routiers ne découle pas tant des propriétés biologiques de l'âge que de son arrimage social ; des caractéristiques morphologiques de la catégorie 'ouvrier' qui est une PCS globalement jeune. ». En d'autres termes mêmes si les « ouvriers et jeunes (-30 ans) » meurent davantage en proportion que les « non-ouvriers et jeunes (-30 ans) », il n'y a pas assez d'ouvriers morts d'accident routier pour conclure que le groupe des « ouvriers » est la cause première de la mortalité des jeunes sur la route.

### **Inégale réduction du nombre de décès routiers**

Enfin, l'une des conclusions cruciales de l'argumentaire de l'auteur porte sur l'inégale réduction du nombre de décès entre les PCS. Il affirme ainsi : « la baisse de la mortalité sur les routes profite à toutes les classes sociales, mais inégalement. Plus de morts ont, dans la région Midi-Pyrénées, été évités parmi les cadres supérieurs [...] que chez les ouvriers » (p.51-2). Cette affirmation repose sur les résultats avancés dans le tableau 4, lui-même issu du tableau 3. Il donne à voir, dans la région étudiée, le poids en pourcentage de chaque PCS dans les décès routiers entre 1998 et 2005, et présente pour chacune d'elles un taux de variation du nombre de conducteurs tués. Cette variation est calculée à partir des moyennes sur les quatre premières et quatre dernières années de la période (1998-2001 et 2002-2005). On y lit que les effectifs des décès routiers de la catégorie cadres supérieurs ont baissé de 50 %, alors que ceux de la catégorie ouvrier ont baissé de seulement 27,4 %.

Il faut noter en premier lieu une petite confusion entre *réduction relative* et *réduction absolue* dans l'affirmation : « plus de morts ont [...] été évités parmi les cadres supérieurs [...] que chez

<sup>17</sup> « Parmi les 1 241 conducteurs âgés de 15 à 29 ans morts sur la route en 2007, 28,5 % d'entre eux sont ouvriers. Alors que les 15-29 ans représentent 25,9 % des effectifs ouvriers au niveau national, la part de cette classe d'âge passe à 49,4 % chez ceux qui ont été tués dans un accident de la circulation » p.44-2

les ouvriers » (p.51-2). L'auteur donne l'impression que le nombre de décès en chiffres absolus a plus largement diminué chez les « cadres supérieurs » que chez les « ouvriers », alors que cette disproportion dans la réduction n'est que *relative*. Si l'on considère le nombre de tués, on voit bien dans le tableau 4 que c'est dans la catégorie des « ouvriers » que furent évités le plus de décès (69 décès de moins entre la première et la seconde période, contre seulement 26 décès pour les « cadres supérieurs »).

Sur cette base (erronée), l'auteur conclut que « l'amélioration générale de l'espérance de vie sur les routes non seulement reproduit, mais creuse les disparités d'exposition à la mortalité routière entre les cadres et les ouvriers » (p.51-2). Or les chiffres relatifs de 50 % pour les cadres contre 27,4 % pour les ouvriers sont très mal choisis pour conclure une telle affirmation.

En effet, premièrement il est clair que les effectifs absolus de décès routiers sont bien inférieurs pour les « cadres supérieurs » que pour les « ouvriers », ainsi toute baisse même faible du nombre de décès des « cadres supérieurs » permet d'afficher une baisse relative assez importante. Deuxièmement, savoir que le nombre de décès a été réduit d'une certaine proportion pour telle ou telle catégorie socio-professionnelle ne dit absolument rien de la dynamique réelle de la réduction du risque de mortalité routière pour chaque catégorie. Pour estimer à quelles catégories profite le plus la diminution du nombre de tués, il aurait fallu calculer, pour chaque catégorie, la réduction du risque de décès routier sous forme d'une vitesse exprimée en nombre de chances de décès sur 100 000 par an. Troisièmement, il est arbitraire et simpliste de calculer la réduction des décès en faisant une moyenne sur les quatre premières et dernières années de la période considérée. Il est pourtant simple d'afficher l'évolution du risque des décès pour chaque catégorie puis de calculer la vitesse de réduction de ce risque en opérant une régression linéaire, c'est-à-dire en trouvant la droite moyenne passant au mieux par les données (la vitesse se lit simplement comme le coefficient directeur de cette droite).

Pour faire ce travail, on peut reconstruire les effectifs des décès routiers (cf Tableau R 5) grâce aux proportions données dans le tableau 3 de l'article.

Tableau R 5. Effectifs décès routiers (des conducteurs) pour la région Midi-Pyrénées

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
N.R	0	2	2	4	4	3	29	0
Autre	72	105	92	100	68	57	49	54
Etudiant	0	0	0	0	0	0	0	24
Chômeur	18	12	13	9	4	12	7	8
Agriculteur	10	10	3	6	3	2	0	3
Artisan	19	10	23	16	12	12	12	11
Cadre moy. empl	61	46	58	52	50	41	32	43
Conducteur pro	12	8	9	10	8	10	1	5
Cadre supérieur	14	11	11	16	5	9	6	6
Ouvrier	68	71	57	56	60	39	40	44
Retraité	66	59	42	64	59	45	37	51
Total	340	334	310	333	273	230	213	249

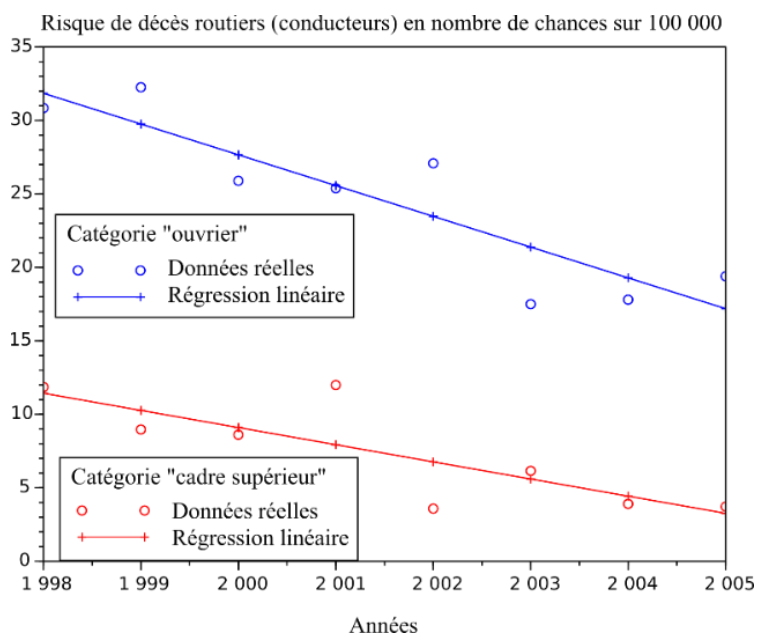
Pour calculer le risque de décès par PCS, il est nécessaire de rapporter le nombre de décès aux effectifs totaux correspondants (population de 14 ans et plus, dans la région considérée, par PCS, par année considérée, cf Tableau R 6).

Tableau R 6. Effectifs par catégorie socio-professionnelle des 14 ans et plus en région Midi-Pyrénées

	Années		
	1990	1999	2008
Agriculteurs	87 968	56 557	45 356
Artisans-Commerçants-Chefs d'entreprises	88 578	78 308	83 611
Cadres et professions intellectuelles supérieures	101 084	122 650	188 087
Professions intermédiaires	182 365	227 033	297 451
Employés	236 983	280 428	328 017
Ouvriers	239 123	220 086	236 095
Retraités	470 957	533 772	671 564
Chômeurs	116 352	144 267	138 119
Etudiants	227 971	232 030	228 088

Ces données sont accessibles pour les années de recensement 1990, 1999 et 2008 sur le site de l'INSEE<sup>18</sup>. Pour obtenir une estimation des effectifs entre 1998 et 2005, on peut alors effectuer une interpolation linéaire entre les données de 1990, 1999 et 2008<sup>19</sup>, en supposant que les effectifs évoluent sur des droites entre les années recensement. Grâce à quoi il est aisé d'effectuer les régressions linéaires pour chaque catégorie et ainsi obtenir la vitesse d'évolution du risque de décès routier.

Figure 1. Rythme de décroissance du risque pour les catégories « ouvrier » et « cadre supérieur » en région Midi-Pyrénées



<sup>18</sup> <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2501498?sommaire=2414232#consulter>

<sup>19</sup> On assimile comme précédemment les catégories professions intermédiaires et employés aux catégories cadres moyens et employé et conducteurs professionnels.

La Figure 1 montre pour les deux PCS « ouvrier » et « cadre supérieur » le risque réel de décès routier de 1998 à 2005, ainsi que les droites optimales correspondant aux régressions linéaires. Contrairement à ce qui est affirmé par l’auteur, il est très clair sur cette figure que la disparité des décès routiers entre « ouvriers » et « cadres supérieurs » ne se « creuse » nullement, mais au contraire qu’elle se résorbe : la réduction du risque de la catégorie « ouvrier » se fait à un rythme près de deux fois plus élevé que pour la catégorie « cadre supérieur » (diminution d’environ 2 chances sur 100 000 par an contre environ 1 chance sur 100 000 par an sur la période et dans la région considérée).

Pour ne pas se limiter comme l’auteur à la simple comparaison « ouvrier » / « cadre supérieur », nous reportons les vitesses d’évolution du risque de décès routier pour chaque catégorie (cf Tableau R 7). L’examen sur cette région (qu’il faudrait étendre sur toute la France métropolitaine) montre qu’à l’opposé de ce qu’affirme l’auteur, la plupart des PCS enregistrent une baisse du risque d’accident mortel à des rythmes similaires, exceptées les catégories des « ouvriers » et des « agriculteurs » dont les baisses respectives du risque sont environ deux fois élevées. L’apparente hausse du risque de la catégorie des « étudiants » est quant à elle due au chiffre de 2005, dont il est difficile de savoir s’il s’agit d’un évènement exceptionnel ou si cela tient au peu de rigueur pour renseigner les BAACC.

Tableau R 7. Vitesses d’évolution en région Midi-Pyrénées du risque de décès routiers en nombre de chances sur 100 000 par an (valeur négative réduction, valeurs positive augmentation)

Etudiant	0,87
Chômeur	-0,86
Agriculteur	-2,05
Artisan	-1,3
Cadre moyen, employé + Conducteur pro	-0,97
Cadre supérieur	-1,17
Ouvrier	-2,09
Retraité	-0,67

On peut légitimement s’étonner que l’auteur n’ait pas entrepris l’analyse qui précède, ou a minima qu’il n’ait pas jugé utile d’indiquer les effectifs des décès dans le tableau 3 au lieu des seules proportions, tout en calculant un pourcentage de variation qui n’informe en rien la question sur laquelle il statue pourtant. Le tableau 4 n’est en fait rien d’autre qu’une manipulation de données pour aboutir au résultat escompté, à savoir que « l’amélioration générale de l’espérance de vie sur les routes non seulement reproduit, mais creuse les disparités d’exposition à la mortalité routière entre les cadres et les ouvriers » (p.51-2). En effet, cette conclusion est non seulement fautive (car comme nous l’avons vu les écarts de risque tendent plutôt à se résorber), mais repose de surcroît sur une manipulation grave des données, qui ne sont présentées que partiellement (effectifs manquants dans le tableau 3) et à qui l’on fait dire l’opposé de leur sens en calculant une quantité non pertinente (tableau 4). Ainsi ces conclusions ne sont pas uniquement erronées, mais mensongères.

## Stratégie argumentative

En plus de reposer sur des bases dont nous avons démontré la grande fragilité, les conclusions de l'auteur s'appuient en grande partie sur une logique argumentative fallacieuse empruntant à bien des égards les ressorts rhétoriques des théories du complot. En effet, la thèse principale de l'auteur comprend deux volets : non seulement la mortalité routière serait socialement déterminée (1.), mais en outre les services de l'État ignoreraient à dessein cette détermination sociale et contribueraient à la mortalité des « défavorisés » (« la réduction du nombre de morts par accidents de la circulation semble vouée à se heurter à la persistance d'une mortalité routière d'origine populaire [...], à laquelle les pouvoirs publics ont largement contribué par plus de 35 ans de cécité sociale », p.57-2) (2.). Ainsi, après avoir montré dans les deux premières parties les faiblesses importantes d'ordre méthodologique et statistique, qui nous ont amenés à rejeter la majeure partie des conclusions que l'auteur tire de son analyse sociale de la mortalité routière (1.), nous nous attachons maintenant à mettre en lumière la rhétorique fallacieuse qui permet à l'auteur, sans aucun argument convaincant, d'avancer l'ineptie voire la compromission des services de l'État en matière de sécurité routière (2.).

## Mille-feuille argumentatif

Nous empruntons en premier lieu la notion de « mille-feuille argumentatif » au sociologue Gérard Bronner<sup>20</sup>. Il s'agit d'une caractéristique récurrente des théories du complot misant sur l'accumulation d'un grand nombre d'arguments allant dans une direction convergente. Si aucun argument n'est en lui-même convaincant (tous peuvent être réfutés un par un), l'effet de masse permet souvent d'éveiller un sentiment biaisé d'adhésion (avec des raisonnements du type 'tout n'est peut-être pas vrai, mais tout ne saurait être faux'). On dissimule derrière la quantité le manque de qualité des arguments pris séparément. L'article s'appuie en partie sur une logique similaire, certes dans des proportions moindres (certaines théories du complot totalisent plusieurs centaines d'arguments différents faisant intervenir des expertises variées), mais de manière suffisante pour créer une impression de concordance par l'accumulation de remarques dont la validité de chacune examinée indépendamment est plus que douteuse. Ainsi, en plus de l'étude statistique que nous avons déjà commentée, l'auteur mobilise différents outils d'analyse sans qu'aucun des arguments ne soit suffisamment approfondi pour être recevable. Nous en listons quelques exemples (par ordre de lecture) :

### 1. L'auteur propose une analyse structurelle des BAACC.

*De leur genèse institutionnelle liée aux métiers de l'équipement, les indicateurs officiels de mortalité routière gardent la marque d'un attachement disproportionné à décrire la scénographie de l'accident. Chaque tué fait, ainsi, l'objet d'un enregistrement statistique prenant en compte plusieurs dizaines de rubriques liées aux caractéristiques du lieu de l'accident (luminosité, conditions atmosphériques, type de collision, etc.), à l'infrastructure (type de route, nombre de voies, régime de circulation, état de la chaussée, etc.), au véhicule (type de véhicule, sens de circulation, assurance, obstacles heurtés, point de choc, etc.), ou à la conduite de l'individu (état du permis de conduire, alcoolémie, drogue, médicaments,*

---

<sup>20</sup> Bronner, G. (2013). *La démocratie des crédules*. Presses universitaires de France.

*type de trajet effectué, etc.), contre seulement trois variables sociographiques : le genre, l'âge et la PCS [...]. Parce qu'elle n'est pas envisagée comme ce qui compte pour comprendre l'accident dans la culture professionnelle des fonctionnaires de l'équipement, la PCS est une variable secondarisée, noyée au sein d'un flot d'indicateurs quasi-exclusivement destinés à satisfaire les exigences professionnelles des ingénieurs, des assureurs, des forces de l'ordre ou du personnel politique, par et pour qui les BAACC ont été pensés.*

Cet argument opposant la scénographie aux variables sociographiques pour montrer la sous-représentation de ces dernières dans la statistique publique est une ineptie. En effet, un grand nombre de variables que l'auteur inclut dans la scénographie ne décrivent absolument pas la scène de l'accident ou les conditions matérielles, mais renseignent au contraire sur des traces sociales à l'échelle comportementale. Par exemple, on mesure le taux d'alcoolémie ou la présence de substance psychoactive, la nature du trajet (domicile vers lieu de travail etc.), la validité du permis de conduire, de l'assurance etc. Toutes ces données renseignent sur des comportements ou des situations socialement marqués. Par ailleurs, il est fallacieux et aisé pour l'auteur d'affirmer que la seule variable qui l'intéresse, à savoir la PCS (ce qui est très clair dans le mesure où l'auteur néglige tous les autres marqueurs sociaux), est une « variable secondarisée, noyée au sein d'un flot d'indicateurs », car toutes les variables sont dans ce cas. Par exemple, en ne s'intéressant qu'à la validité du permis de conduire, on pourrait déplorer que cette variable pourtant importante semble tout aussi « noyée » dans la masse. C'est pourtant sur cette base plus que douteuse que l'auteur suggère que les services de l'État ne se donnent pas les moyens de mesurer les aspects sociaux de l'accidentologie routière. Selon lui, seuls sont pris en compte des « indicateurs quasi-exclusivement destinés à satisfaire les exigences professionnelles des ingénieurs, des assureurs, des forces de l'ordre ou du personnel politique, par et pour qui les BAACC ont été pensés » (p.40-1). Cette insinuation grotesque<sup>21</sup> est d'ailleurs du même ordre que celle qui reviendrait à dire que l'étude de la seule PCS pour analyser les accidents routiers sous un angle social était « quasi-exclusivement destinés à satisfaire les exigences professionnelles » de l'auteur lui-même, « par et pour qui » est écrit cet article de sociologie.

2. L'auteur soulève aussi la question de la ruralité dans un contexte de mondialisation. Cependant ce sujet est principalement traité au moyen de considérations extrêmement générales et vagues (dont il serait hasardeux de tirer une conclusion quelconque) sur la mondialisation et le cosmopolitisme comme facteur de sécurisation contrairement à l'ancrage territorial :

*En contrepoint du cosmopolitisme des hyper-cadres habitants ces grandes villes sécurisées car connectées à la « mondialisation », la surmortalité routière des jeunes ouvriers en rase campagne exprime, dans un contexte de mobilité accrue des travailleurs et des flux financiers, la « dévaluation du capital d'autochtonie » (le capital social issu de l'appartenance au territoire) dont cette génération déclassée a hérité.*

3. L'auteur invoque également la représentation des accidents de la route dans les médias et le cinéma, qui auraient tendance eux aussi « à occulter l'actualité plus ordinaire du fait social »

---

<sup>21</sup> Grotesque dans la mesure où la statistique publique n'est pas établie pour elle-même mais bien pour donner aux décisions politiques un socle objectif mesurable.

(p.55-1) pour ne donner à voir que cas les plus spectaculaires. Une fois encore ces arguments sont avancés sans chiffre ni preuve : « les scénarios des spots télévisuels de prévention sont également étrangers aux accidents les plus fréquents statistiquement » (p.55-1), sans définir cette fréquence statistique. De même, en légende de l'illustration p.54 : « Les carambolages comme celui-ci sont les plus médiatisés alors qu'ils ne sont pas les plus typiques. » (p.54), un autre argument de nature quantitative affirmé sans aucune preuve ni référence à des études existantes. La même remarque s'applique à l'analyse sommaire des quelques films, avancée p.55. Sur la base de ces seules affirmations, il est abusif de conclure à une sous-représentation des accidents de la route survenus dans les milieux défavorisés. En survolant complètement ces sujets, l'auteur esquive la difficile tâche de coder les aspects sociaux complexes donné à voir dans les illustrations et les films en question.

4. L'analyse de la dimension comportementale des accidents est une piste intéressante (encadré « Accident ou suicide ? » p.56-1). L'auteur justifie en partie la mortalité routière des « ouvriers » par des comportements suicidaires (« les conduites suicidaires lors des déplacements se retrouvent plus souvent chez certains jeunes d'origine populaire. La mortalité routière est, en effet, bien souvent une violence tournée contre le conducteur lui-même » p.56-1). Cependant il se contente de mettre à jour une simple corrélation entre l'absence de tiers impliqué dans un accident mortel et la PCS, sans chercher à expliciter précisément de mécanismes conduisant à une disparité sociale des comportements suicidaires (alors qu'il s'agit d'un sujet classique de la sociologie). On remarque donc une fois encore qu'une simple corrélation est transformée par l'auteur en explication causale, alors que cette dernière, sans étude supplémentaire, reste purement arbitraire. En effet, l'auteur croit pouvoir conclure de l'absence de tiers plus fréquente pour la catégorie « ouvriers » que pour d'autres catégories, que le comportement suicidaire est une cause forte dans l'accidentologie des « ouvriers », alors que d'autres explications sont tout aussi cohérentes<sup>22</sup>. L'auteur semble aussi ignorer un facteur de confusion évident dans cette statistique, interdisant d'emblée de conclure comme il le fait. En effet, il est beaucoup plus probable qu'aucun tiers ne soit impliqué dans un accident mortel sur une route départementale peu fréquentée plutôt qu'en ville. Ainsi, on pourrait imaginer que la surreprésentation des « ouvriers » dans les accidents sans qu'un tiers soit impliqué est assujettie au fait que ces derniers fréquentent d'avantage les routes départementales. Il convient donc de rappeler encore une fois qu'un lien causal se démontre, il ne suffit pas d'évoquer vaguement une explication et d'avancer comme preuve une simple corrélation.

5. Pour étayer le même argument relatif aux comportements suicidaire, l'auteur propose une analyse de 104 PV d'accidents mortels (encadré « Accident ou suicide ? » p.56-1). Or cette dernière est tout aussi peu rigoureuse et ne permet d'apporter aucune conclusion : « De plus, près de 7 fois sur 10, [...], l'accident mortel d'un ouvrier ou d'un employé est précédé d'une situation de crise personnelle ». Cependant on ne sait rien de la construction de ce chiffre (le manque de transparence est un problème récurrent), ni du codage des PV sous forme de données quantifiable. En outre, ce type d'analyse n'est pas menée pour les autres PCS pour offrir une base de comparaison qui permettrait de justifier la surreprésentation des crises personnelles chez les « ouvriers » et étayer ainsi la thèse du suicide.

---

<sup>22</sup> On pourrait par exemple avancer que certaines PCS sont d'avantage sujettes à des prises de risque tels que des excès de confiance (vitesses excessives) expliquant ainsi une tendance à se tuer seuls.

6. L'analyse portant sur la précarisation des classes populaires, la condition ouvrière, la désindustrialisation de la France et la pénibilité du travail (section « Précarisation des classes populaires et mortalité routière » p.57) cherche à donner un ancrage plus local aux accidents routiers en dépeignant des conditions d'existence permettant d'éclairer en partie la genèse de comportements conduisant aux disparités sociales des accidents mortels. Cependant l'auteur se contente d'évoquer des explications vagues (« mécanismes d'autodestruction » etc.) sans jamais établir sur quels fondements reposent ses affirmations.

7. L'auteur a aussi recours à quelques entretiens individuels avec des professionnels des services de l'État. Cet outil sociologique peut apporter un éclairage intéressant du sujet. Cependant l'auteur ne propose pas d'étude quantitative pour établir par exemple un portrait des représentations subjectives des agents des services de l'état à propos des décès routiers et de comparer ces représentations subjectives avec les analyses statistiques objectives de l'accidentologie. Seuls quelques témoignages confortant les thèses de l'auteur sont reproduits et seront commentés plus loin.

Si aucun de ces arguments n'est convaincant, leur accumulation peut donner l'illusion fautive qu'en effet, nous avons affaire à une « cécité sociale » de la part des services de l'État, coupables de largement contribuer à la mortalité routière des classes « défavorisées ». Il faut cependant bien distinguer la notion de mille-feuille argumentatif d'un travail pluridisciplinaire qui nécessite d'analyser un objet d'étude sous différents aspects de façon à lui apporter l'éclairage le plus complet possible. En effet, les phénomènes sociaux étant souvent multifactoriels, il peut être opportun d'analyser le même objet d'étude à des échelles différentes, ou en croisant diverses méthodes qui chacune informe une partie du problème sans jamais l'épuiser totalement. Il est cependant très clair que l'auteur ne s'inscrit pas dans une telle démarche, pour la raison évidente qu'il évoque un nombre conséquent d'arguments sans jamais les approfondir de façon à tester leur validité. De plus, l'ensemble des arguments sont absolument cohérents avec la thèse principale, et n'apportent aucune nuance permettant de circonscrire la validité des conclusions. En invoquant brièvement tout ce qui semble à première vue aller dans le sens des conclusions attendues, la stratégie de l'auteur s'apparente bien à celle du « mille-feuille argumentatif ».

## **Logiques fallacieuses**

Nous listons les différentes typologies d'arguments fallacieux présents dans l'article, pesant assez lourdement contre sa réception en tant que texte scientifique publié dans une grande revue de sociologie. Le but de cette section consiste à mettre à jour la faiblesse des moyens par lesquels l'auteur cherche à convaincre de sa seconde thèse principale, à savoir de l'aveuglement de l'État quant au problème social de la mortalité routière. Nous ne cherchons pas à établir si cette thèse est valide ou non, mais nous nous attachons seulement à évaluer la qualité des arguments qui sont avancés.

### ***Homme de paille***

Pour assoir le caractère socialement déterminé des accidents routiers et l'aveuglement des services de l'État à ce sujet, l'auteur s'attaque à la vision habituellement diffusée par ces derniers, attachée à l'idée de la responsabilité individuelle. Cependant, en déformant considérablement le discours officiel, l'auteur crée une version alternative caricaturale aisément critiquable. En effet, il écrit :

*La remarquable absence de données publiques sur la profession des tués de la route entretient l'idée, largement reçue, que perdre la vie ou se blesser au volant serait lié au seul hasard des déplacements individuels et que nous serions, à l'exception des jeunes hommes, tous égaux devant cette cause de mortalité prématurée. Les décès routiers résulteraient des différences d'aptitudes individuelles à la conduite et se distribueraient de manière aléatoire. Le discours des services de l'État nous convainc, ainsi, que la responsabilité de l'accident relève de la faute personnelle du conducteur.*  
(p.39-1)

Or les discours officiels (les campagnes de préventions comme les statistiques officielles) ciblent bien des comportements à risque et non des « aptitudes individuelles » (on ne fait par exemple généralement pas référence aux notes obtenues au permis de conduire ou à des tests psychomoteurs). Les accidents n'y sont pas non plus décrits comme purement fortuits (« lié au seul hasard des déplacements individuels ») : l'État cherche bien au contraire à cibler des populations identifiées comme sujettes à des comportements à risque, afin de les sensibiliser. Insister sur le caractère aléatoire mal compris de l'accident en rendant absurde l'explication comportementaliste des accidents permet en retour à l'auteur de rendre plus crédible sa thèse que les accidents sont socialement déterminés. Quant à la question de la responsabilité de l'accident, il suffit de constater la multiplicité des paramètres enregistrés dans les BAACC pour prendre la mesure de la diversité des facteurs de risques envisagés par les services de l'État (conditions de visibilité, état du véhicule, de la chaussée, de la circulation, etc.) qui ne renseignent pas uniquement sur la « faute personnelle du conducteur ».

### ***Témoignages personnels***

Les témoignages personnels ne sont pas en eux-mêmes des arguments fallacieux, en revanche les tenir pour preuve (en particulier dans un contexte scientifique et quantitatif) est fallacieux. En effet, un témoin peut avoir, pour diverse raisons, une vision biaisée de la situation qu'il décrit, quand bien même il s'agit d'un professionnel<sup>23</sup>. Pour justifier ses propos, l'auteur cite le secrétaire général de l'ONISR et le responsable du bureau de l'éducation routière de la DSCR (p.40-2), sans que soit discutée la pertinence de ces avis qui restent purement personnels. De même, les témoignages de trois fonctionnaires (« Un inspecteur départemental de sécurité routière (IDSR), une coordinatrice en préfecture et un agent d'exploitation des données en DDE », p.51-1), ainsi que d'un agent de police et d'un juge (p.51-2), sont avancés comme preuves des inégalités sociales des accidents routiers. Or la puissance statistique d'un témoin est extrêmement faible<sup>24</sup>, et il est parfaitement fallacieux d'y recourir comme à des éléments de preuve. Mentionnons par exemple que l'un de ces témoignages s'appuie sur seulement deux cas d'accident mortel pour conclure à une disparité sociale des accidents (« Je me suis rendu compte que le niveau social avait une grande importance dans l'accidentologie suite à deux accidents mortels de motards que j'ai eu à traiter. » p.51-1). En croyant pouvoir pallier le

---

<sup>23</sup> Par exemple les médecins ne sont pas de bons juges pour déterminer si tel ou tel produit est un facteur de risque, des études quantitatives en épidémiologie sont nécessaires.

<sup>24</sup> La puissance statistique mesure à quel point une étude quantitative a été menée sur un large échantillon d'individus et sur une durée conséquente pour évaluer le risque de conclure à tort qu'une corrélation n'existe pas alors qu'elle existerait bel et bien, ce risque étant d'autant plus faible que l'étude est puissante. Les témoins n'ont en général accès qu'à un sous-échantillon extrêmement réduit rendant leurs analyses personnelles très peu puissantes.

manque de consensus scientifique par des témoignages personnels, l'auteur tombe pleinement dans cette logique fallacieuse :

*Si la question des inégalités sociales de mortalité routière ne porte pas au consensus dans les espaces scientifiques, administratifs et économiques, pour les « petits » fonctionnaires de terrain qui vont, avec plus ou moins de proximité, au contact des accidentés, la question semble entendue. (p.49-2)*

En insistant aussi lourdement sur la « proximité »<sup>25</sup> de ces fonctionnaires avec les accidentés, de façon à légitimer leur parole contre celle des « espaces scientifiques », l'auteur illustre son usage fâcheux des témoignages. La valeur de preuve que l'auteur accorde à ces entretiens est d'autant plus manifeste que la place concrète qu'il accorde à leur reproduction dans l'article est considérable, alors même que cette démarche n'informe sur rien d'autre que les représentations subjectives de l'accidentologie des trois fonctionnaires interrogés.

### ***Appels à l'émotion***

Un ressort particulièrement efficace, lorsqu'il s'agit d'emporter l'adhésion d'un tiers à une thèse, est de s'adresser à ses émotions. Ce genre de stratégie est d'autant plus inadmissible dans un texte scientifique qu'elle exploite exclusivement un biais cognitif sur lequel il est particulièrement difficile de rétro-juger, c'est-à-dire de faire l'effort a posteriori d'une analyse critique rationnelle.

Il est clair que l'auteur fait des appels répétés à l'émotion du lecteur, éveillant principalement son indignation. L'entreprise est aisée dans la mesure où l'article traite de décès routiers, perçus comme d'autant plus injustes que l'auteur dépeint les *victimes des accidents routiers* comme de véritables *victimes sociales*, créant ainsi un sentiment d'acharnement sur les opprimés et par là même d'indignation. C'est ainsi qu'il décrit le centre urbain comme :

*un espace débarrassé de ses composantes jugées indésirables (c'est-à-dire entre autres sans accidents ni insécurité ou presque) et soigneusement défendu par ses occupants soucieux de protéger leur entre-soi. (p.53-1)*

On dépeint une injustice où les victimes d'accidents seraient aussi victime d'une exclusion active (« soigneusement défendu ») de la part des privilégiés. Ces propos sont évidemment caricaturaux dans l'intentionnalité qu'ils prêtent aux individus de créer le phénomène social de « gentrification » (biais d'agentivité), alors que les seuls effets mesurés (hausse de la valeur foncière par exemple) sont le fruit du cumul d'une multitude de contributions individuelles probablement aveugles aux phénomènes sociaux dans leur ensemble.

Cette stratégie argumentative est d'autant plus efficace que non seulement l'indignation est difficile à réprimer, mais qu'elle permet en outre de placer le lecteur sceptique (au vue de la qualité douteuse de l'argumentaire) dans une position morale difficile : invalider les conclusions de l'auteur (aux titres des nombreuses faiblesses que nous avons développées) peut être intuitivement perçu comme un désintéressement voire une approbation devant ce qui est présenté comme une injustice. À cet égard les très nombreux qualificatifs misérabilistes et d'oppression, auxquels l'auteur à recours au sein même de l'étude statistique, sont exemplaires. L'auteur va même jusqu'à écrire :

---

<sup>25</sup> Dans la même phrase l'auteur faire référence à cette proximité trois fois : « fonctionnaires de terrain », « plus ou moins de proximité », « au contact des accidentés » (p.49-2, 50-1).

*On observe, ainsi, après Christian Baudelot et Roger Estabiet, citant Jean-Claude Chesnais, que le désarroi social touchant ces tués de la route sans statut professionnel ressemble fortement à celui des suicidés recensés à Paris au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle dans la catégorie « gens sans profession ou de profession inconnue » qui « sont précisément les misérables que Victor Hugo peindra si admirablement ». (p.49-1)*

En associant les « tués de la route » (qu'il faut comprendre dans ce contexte comme les individus de la catégorie « autre ») aux « misérables » de Victor Hugo, l'auteur cherche une connivence morale et culturelle avec le lecteur dans l'évocation des représentations romanesques communes, portant à la sympathie envers les démunis et à l'indignation contre les puissants. Cela permet aussi d'opérer un glissement fallacieux entre les conditions de vie et les inégalités sociales au 19<sup>ième</sup> siècle et celles au 21<sup>ième</sup> siècle.

Nous avons vu également que l'analyse des 104 PV d'accidents mortels n'est qu'effleurée dans l'article sans faire l'objet d'une véritable étude. Pourtant, cinq d'entre eux sont reproduits in extenso dans le texte (« Le contenu social de la catégorie 'autre' » p. 48 et « Accident ou suicide ? » p. 56). Ces PV décrivent tous des situations de décès d'autant plus révoltantes qu'ils dépeignent des situations personnelles difficiles et montrent la fragilité (qu'elle soit matérielle ou affective) des victimes. Si ces PV ne sont utilisés qu'à titre d'illustration du propos, ils masquent aussi par l'émotion qu'ils suscitent le manque d'arguments solides.

## **Rhétorique complotiste**

Les logiques fallacieuses que nous avons mentionnées servent plus généralement une rhétorique complotiste, qui consiste suggérer sans le prouver que les services de l'État seraient non seulement coupables d'ignorer volontairement les disparités sociales des accidents routiers, mais également coupables de dissimulation auprès des citoyens. Les allusions allant dans ce sens sont très nombreuses dans le texte, à tel point qu'il semble a posteriori que le propos principal de l'article n'est pas tant de convaincre que la mortalité routière reproduit les inégalités sociales, que d'affirmer sa dissimulation par l'État, qui contribue au maintien de la mortalité routière des certains groupes sociaux par plus de « 35 ans de cécité sociale » comme en atteste la dernière phrase de l'article

*la réduction du nombre de morts par accidents de la circulation semble vouée à se heurter à la persistance d'une mortalité routière d'origine populaire (à plus forte raison en période de crise économique), à laquelle les pouvoirs publics ont largement contribué par plus de 35 ans de cécité sociale. (p.57-2)*

Dès la première page de l'article, l'auteur écrit que « la statistique susceptible de dévoiler des différences de classe a peu de chance d'être produite par l'État et ses services – a fortiori dans une société égalitaire qui aspire à leur disparition » (p.39-1). La formulation de l'auteur (« a peu de chance ») sous-entend clairement que les intérêts internes aux services de l'État sont en cause. Nous avons pourtant déjà montré que les BAACC utilisés par ces services permettent de collecter un nombre non-négligeables de variables socialement marquées en plus du genre, sexe et PCS. Par ailleurs, si les fonctionnaires de l'ONISR ne produisent certes pas les statistiques « susceptible de dévoiler des différences de classe » (peut-être simplement n'ont-ils pas jugé cela pertinent), ils produisent toutefois des données permettant à d'autres personnes, tout aussi fonctionnaires qu'eux, de le faire : à savoir les sociologues des universités et du CNRS, milieu

professionnel auquel l'auteur (post-doc à l'université) se rattache lui-même. Il tient par ailleurs l'intégralité de ses données des différents services de l'État (l'ONISR, ou l'INSEE, qui produit par ailleurs un nombre considérable de données et d'études éclairant la question des disparités sociales).

Sur un autre plan, cette dissimulation supposée de l'État est entretenue dans l'encadré « Une inégalité connue mais non-reconnue » (p. 42). Alors que la revue de la littérature échoue à démontrer une corrélation entre facteurs sociaux et mortalité routière, l'auteur conclut que « dès lors, les arguments qui contestent (parfois violement) l'inégale répartition sociale des décès routiers ne craignent pas d'être contredit » (p 42-2), comme si les détracteurs de la thèse en faveur d'une explication sociale des accidents routiers tiraient profit du manque de preuves soutenant cette dernière, en ayant le champ libre (« ne craignent pas d'être contredit »).

Par la suite, l'auteur assoie l'idée de dissimulation des disparités sociales des accidents routiers en invoquant un mobile dans une logique complotiste assez classique 'à qui profite le crime' (en l'occurrence 'à quoi profite le crime'). Ainsi il écrit :

*Les raisons de ne pas rendre visibles les aspects sociaux de l'accident de la route sont également d'ordre politique. Le risque de stigmatisation qui accompagne toute intervention différenciée de l'État dans une société qui se veut égalitaire contribue, en effet, à laisser la question de l'inégalité devant l'accident dans l'angle mort de la statistique publique (p.40-1)*

*La construction publique du problème obscurcit la dimension inégalitaire, donc politisable, du fait social. (p. 51-2)*

Ainsi l'une des raisons conduisant à la dissimulation (« ne pas rendre visibles les aspects sociaux de l'accident », « obscurcit la dimension inégalitaire ») serait d'ordre politique. Le risque de stigmatiser abusivement des populations est en effet non-négligeable. En revanche il est hasardeux de penser à une dissimulation volontaire de l'État sur la base d'un tel motif, nombre d'exemples admis socialement montrant des traitements différenciés dans le discours et l'action publique selon l'origine sociale (les anciennes zones d'éducation prioritaire, les habitations à loyers modérés etc.).

L'auteur distille tout au long de l'article cette notion de dissimulation, par exemple il écrit :

*La seule dénonciation des comportements individuels de conduite s'impose alors comme une explication simple qui permet de laisser dans l'ombre les facteurs collectifs d'accidents (p.40-2)*

Nous avons déjà montré que la compréhension des facteurs individuels est au contraire complexe, pour peu que l'on se donne la peine d'être rigoureux. Il est intéressant de constater que cette fois la dissimulation (« laisser dans l'ombre ») conditionne aux yeux de l'auteur, au moins en partie, le choix de l'échelle d'analyse, fondée sur les comportements individuels, des services publics. Ainsi, sur la base de sa suspicion, l'auteur croit raisonnable de penser que l'on s'attache à comprendre et à mesurer les facteurs de risque individuels (prise de risque, consommation d'alcool etc.) en partie pour dissimuler une corrélation entre facteurs sociaux et mortalité routière. Il nous semble plus rationnel de penser que les services de l'État se sont simplement conformés aux méthodologies de tout un champ disciplinaire fondé sur les preuves, l'épidémiologie des accidents.

L'investissement de l'auteur dans la thèse complotiste est très fort, il cite notamment des témoignages personnels en interne des services de l'État qui prétendent s'être « heurtés à un mur de silence » (p.51-1) ou encore avoir été réduits au silence (« On nous a muselés » p. 51-1). Nous avons déjà commenté le caractère biaisé du recours à des témoignages personnels (et de la sélection des entretiens à exploiter). Enfin, ce type de thèse complotiste est parfaitement illustré lorsque l'auteur insiste en écrivant :

*La représentation dominante, qui fait de la mortalité routière un événement accidentel, ne vaut que pour les « classes dominantes ». (p.49-2)*

Les services de l'État se sont transformés en « classes dominantes », l'argument du type 'à qui profite le crime' est clairement affirmé : l'intérêt de cette dissimulation serait de dominer (sans plus de précisions).

## **Conclusion**

Les critiques que nous avons adressées visent les propos de l'auteur et non l'auteur lui-même ou ses idées personnelles, l'enjeu étant uniquement de déterminer le caractère scientifique ou non de son article. Nous voudrions rappeler qu'il s'agit d'un sujet passionnant, mais en l'occurrence mal traité du fait de nombreuses faiblesses, erreurs et mauvaise interprétation dans le travail méthodologique et statistique et au vue de la qualité de l'argumentaire reposant à bien des égards sur des logiques fallacieuses. Ainsi, dans leur ensemble, les conclusions présentes dans l'article ne sont pas étayées par les faits et ne peuvent être acceptées sur la base de l'argumentaire développé. Nous recommandons de retirer cet article des « Actes de la recherche en sciences sociales » car il n'est pas conforme aux exigences de la méthode scientifique.