

Jean L'HOSTE

Entretien avec Michel Pottier en 2003.

À travers cet entretien, Jean L'Hoste se révèle tel qu'il a toujours été : précis et lucide. Il aime le mot juste, et l'humour n'est jamais bien loin. Que rajouter sans être redondant ? Qu'il a roulé dans une magnifique Matra sport rouge vif dans les années 70 ? Plus sérieusement, il passe sous silence quelques étapes importantes de sa carrière. Il a mis sur pied une équipe de recherche qui a donné des bases scientifiques aux campagnes de sécurité routière, et a fait procéder à leurs évaluations, ce qui n'était pas dans les mœurs de l'époque. Il a conseillé les premiers Délégués Interministériels à la Sécurité Routière. Il a dirigé et animé le Laboratoire de Psychologie de la Conduite depuis la création de l'INRETS en 1985 jusqu'à ce que je lui succède en 1998. Enfin, il a terminé sa carrière à la direction générale en tant que référent pour toutes les questions de sécurité routière. Trajectoire logique, qui éloigne progressivement de la recherche, mais qui permet à la mémoire de ne pas s'effacer au fil des changements de direction. Je salue par ces lignes le chercheur et l'ami.

Gilles Malaterre (février 2015)

Je suis né le 5 septembre 1938 dans le Cher, j'ai donc 64 ans (en 2003). Enfant, j'ai beaucoup navigué d'une ville à l'autre, parce que mon père travaillait dans la banque et, un peu comme un fonctionnaire, était déplacé tous les 3-4 ans. J'ai fait mes études essentiellement à Saint Germain en Laye pour le primaire, et à Rouen pour le secondaire, ensuite à Alger où résidaient alors mes parents. Mon père me poussant vers les études commerciales, car il souhaitait que je rentre dans la banque comme lui, j'ai fait une prépa HEC, mais je n'ai pas réussi HEC, j'ai intégré l'École Supérieure de Commerce d'Alger. En 2^e année, nous avions quelques cours de psychologie industrielle, selon la dénomination de l'époque, qui m'a tout de suite intéressé. On y parlait un peu d'ergonomie concernant l'aménagement de locaux, l'ambiance lumineuse, le confort, l'influence sur le moral des personnels, etc., mais c'était surtout la dimension de psychologie sociale dans les entreprises qui m'intéressait.

- Ça ne s'appelait pas encore la psychologie du travail ?

Le terme employé à cette époque était psychologie industrielle. L'enseignement était nettement focalisé sur ce qui pouvait influencer la productivité de l'Homme au travail, comme l'illustrait notamment le cas bien connu de la Western Electric aux États-Unis. Néanmoins, ce fut pour moi une première amorce. Je trouvais la psychologie intéressante, alors que la comptabilité, les affaires commerciales, l'économie même, ne me passionnaient pas. J'étais plutôt littéraire. J'avais toujours été bon dans les matières littéraires classiques, alors que tout ce qui était un peu mathématique n'était pas mon truc. La comptabilité notamment me faisait beaucoup souffrir. Avec un copain, nous avons commencé à nous renseigner sur les possibilités d'aller faire psycho à Paris.

Un élément déterminant, sans lien avec mes études en cours, a été le développement des événements d'Algérie. Venant de métropole, je n'avais jamais été vraiment intégré, je ne partageais pas les opinions de la plupart de mes condisciples et j'ai senti qu'il était temps que je m'en aille. Le 13 mai 1958 à Alger a été l'élément déclenchant. J'ai senti que ça commençait

vraiment à tourner au vinaigre. J'ai alors décidé d'aller à Paris faire psycho. Mes parents étaient catastrophés, mais ils ont accepté.

Je me suis inscrit à la Sorbonne en propédeutique Lettres (CELG) pour l'année universitaire 58-59, je repartais à zéro, puis j'ai continué avec la licence de psycho (selon la formule de l'époque), puis j'ai enchaîné avec deux diplômes de l'Institut de Psychologie, psychologie sociale et psychologie industrielle. Les diplômes de l'Institut de Psychologie étaient, à peu de choses près, l'équivalent des DESS qui ont créés par la suite. Je n'étais pas spécialement orienté vers l'ergonomie, j'étais plutôt tourné vers la psychologie sociale, dont j'avais eu à Alger une première empreinte, notamment le management dans l'entreprise, la gestion du personnel, etc. Autant que je m'en souviens, l'enseignement de l'ergonomie à cette époque était encore très réduit dans le diplôme de psychologie industrielle, et totalement inexistant dans celui de psychologie sociale ou en licence de psychologie.

Après l'obtention de mes deux diplômes, je suis allé faire mon service militaire comme élève officier de réserve dans la Marine. Ils recrutaient des psychologues. J'ai été affecté à Toulon dans un service qui s'appelait le "Service d'initiation aux méthodes de perfectionnement des personnels de la marine". J'y ai fait un peu d'ergonomie, mais vraiment très peu.

- À Toulon il y avait un médecin qui s'appelait Caille.

Le médecin principal Caille était le chef du Centre d'études et de recherches de psychologie appliquée (CERPA) qui assurait la formation de tous les élèves officiers psychologues ou assimilés avant leur période d'embarquement et leur répartition dans différents services de la Marine. Un de mes souvenirs est qu'il s'intéressait à l'ergonomie à sa façon, sur divers sujets, et allait de temps en temps communiquer devant une société savante. C'était peut-être déjà la SELF. Dans le service, il y avait pas mal de normaliens, dont la tradition de canulars est bien connue. Ils rédigeaient les exposés de Caille moyennant une permission, mais ils glissaient des âneries dans le texte et les résultats, ou inventaient des auteurs qui n'existaient pas, ou autres blagues. Il paraît qu'au retour d'un de ces colloques, Caille était complètement furibard, il a mis plusieurs types aux arrêts, parce qu'il s'était fait remonter les bretelles par la spécialiste du vieillissement, Madame Pacaud, qui lui aurait dit : "Monsieur, c'est un scandale, vous racontez n'importe quoi". Nous régressions complètement, des types qui étaient normaliens, enseignants, pères de famille pour certains, retombaient en enfance, faisant des blagues de collégiens. Et j'en étais. Caille prêtait le flanc à ce genre de blagues parce qu'il était très rigide, très autoritaire.

Il y avait quand même parmi nous des gens qui s'intéressaient à l'ergonomie. J'ai participé à deux ou trois missions en ce sens. Par exemple, il y avait un problème sur un porte-avions avec le gros sandow utilisé pour retenir les avions lors de l'atterrissage. Ces câbles élastiques ne pouvaient servir qu'une seule fois, il fallait absolument les changer en un temps record le plus court possible car, pendant ce temps-là, des avions en difficulté pouvaient avoir besoin de se poser. C'était vital. Nous avons été plusieurs à travailler là-dessus et nous avons réussi à faire gagner pas mal de temps en rationalisant mieux ce que faisaient les mécaniciens. On a considéré cela comme un succès.

Nous n'avions pas, en tout cas en ce qui me concernait, de formation à l'analyse du travail, nous y allions simplement avec un peu de bon sens, c'était de l'ergonomie implicite, empirique. Nous observions sans méthodologie précise, nous restions sur place pendant quelques temps et nous découvrions parfois des énormités, des trucs dangereux. Nous faisons cela sérieusement parce que nous savions qu'il y avait des risques. Les remèdes en général étaient presque évidents. Nous avons fait des interventions, comme, par exemple, retoucher un standard téléphonique où les opérateurs avaient des lombalgies. Des fils téléphoniques trop courts les obligeaient à être à moitié courbés quand ils opéraient, d'où les lombalgies. Une autre intervention concernait la vérification des bouteilles de plongée des nageurs de combat. Un gars était chargé de vérifier si les bouteilles ne fuyaient pas, s'il n'y avait pas de fissures, et pour

cela il les mettait sous très forte pression dans une sorte de cocotte minute sur laquelle il posait l'oreille pour détecter des bruits de fuite. Ce n'était évidemment pas la procédure prévue mais celle-ci était si longue et fastidieuse que le type préférait prendre un risque énorme en cas d'explosion. Nous avons amélioré la procédure en la simplifiant.

- *Tu avais été affecté là parce que tu avais une formation psychologique ?*

En effet, j'ai été recruté sur la base de mes diplômes de psychologie, mais je n'étais pas le seul, c'était une filière officielle pour psychologues. D'après le rang de sortie du concours pour devenir officier, nous avions le choix entre différents postes. La plupart des élèves étaient intéressés par Paris, et mon rang de sortie m'aurait permis d'aller à Paris, mais je me plaisais bien à Toulon. Ma principale préoccupation était d'éviter le CERPA et son chef, je ne voulais surtout pas travailler avec lui. C'est pourquoi j'ai choisi le poste dans le service de formation.

J'étais chargé plus spécialement de la formation des officiers qui venaient en stage quand ils passaient de 3 à 4 galons et allaient prendre un commandement. Je devais leur enseigner comment gérer les relations humaines sur les navires, alors que je n'avais moi-même aucune expérience des navires. Avec un officier supérieur que j'assistais, nous utilisions essentiellement la méthode des cas. Mon travail consistait à éplucher des dossiers d'affaires graves survenues sur des bâtiments de guerre, souvent passées devant le tribunal des forces armées, et à changer les dates, les noms, etc., afin de rendre anonymes les cas sur lesquels les d'officiers en formation venaient travailler par petits groupes pendant une ou deux semaines. J'avais pour cela accès aux archives de la préfecture maritime pour la Méditerranée de Toulon, des dossiers d'accidents ou de mutinerie ou autres, normalement classés "secret défense". Je participais aux débats, c'était un peu comme des retours d'expérience en termes d'ergonomie. C'était très intéressant. J'ai beaucoup appris. Je me souviens, par exemple, du cas d'un bateau de guerre qui au cours d'une manœuvre avait heurté un rocher à cause d'une erreur du commandant. Celui-ci était stressé et surveillait plusieurs choses à la fois, et au lieu de dire « en arrière » avait dit « en avant ». C'était au cours d'un exercice dangereux qui mobilisait complètement son attention et, venant du commandant, l'ordre fut exécuté sans discussion. Un autre cas dont je me souviens était un problème de relation entre le commandant et l'équipage, qui avait abouti à une mutinerie.

Sur ces cas, nous faisions discuter les officiers, qui pouvaient se trouver confrontés ultérieurement à des situations analogues. Ça m'a bien servi par la suite quand j'ai travaillé sur les accidents de la route : d'une part, j'ai appris la méthode de formation par discussions de cas, qui s'est beaucoup répandue, et d'autre part j'étais très sensible à l'approche pluridisciplinaire, car ces gens-là avaient des formations différentes de la mienne, c'étaient des navigateurs de surface, des sous-marins, des pilotes de l'aéronavale, des ingénieurs, etc.

- *Et puis tu as terminé ton service militaire...*

À la fin de mon service militaire, dont la durée était de 18 mois à cette époque, j'ai quitté la marine et je devais trouver un boulot dans le civil. Je suis tombé par hasard sur une petite annonce à l'Institut de psychologie où je venais régulièrement consulter les offres d'emploi. L'une recherchait un psy pour des études sur la conduite automobile. J'ai pris rendez-vous. C'était avec Alain Wisner, chargé par l'ONSER (Organisme national de sécurité routière) de monter une étude clinique sur des accidents de la route. Wisner avait eu cette idée-là au cours d'une mission aux États-Unis, où il avait découvert deux grandes études américaines appliquant la méthode clinique aux accidents de la route, qui dataient du début des années 60, l'une de A. Moseley : *Studies of fatal accident crashes* et l'autre de J. Stannard-Baker, *Selected cases of fatal accidents*. Ces deux très gros bouquins décrivaient des analyses d'accidents aux États-Unis réalisées par des équipes pluridisciplinaires, en partant du principe qu'il faut appliquer à l'analyse des accidents de la route les mêmes méthodes que celles mises en œuvre pour les

accidents d'aviation, c'est-à-dire une équipe pluridisciplinaire qui va sur le terrain et recueille un maximum d'informations.

- Wisner t'avait-il raconté de quelle façon l'ONSER avait été créée ?

Non, pas vraiment. Lors de mon premier contact avec Wisner, nous n'avons discuté que de l'étude pour laquelle il me recrutait. J'ai connu l'origine de l'ONSER plus tard, notamment par Jean Leroy qui était auparavant chez Renault et avait créé le centre de biomécanique de Lyon, et aussi par Michel Frybourg, qui fut directeur de l'ONSER par la suite.

L'origine de l'ONSER est assez complexe, née d'un réel besoin d'études en sécurité routière comparables à ce qui se faisait dans d'autres pays, en Europe et surtout aux États-Unis. La décision a été prise en 60-61 (quant à moi, je suis arrivé en 65) de constituer un organisme associatif de type loi 1901, essentiellement pour avoir une plus grande souplesse de gestion et une certaine neutralité vis-à-vis des administrations centrales concernées par la sécurité routière. L'idée était d'avoir un conseil d'administration associant des partenaires privés comme les assureurs et les constructeurs automobiles. Dans ce conseil d'administration, on trouvait des représentants des ministères concernés et des constructeurs automobiles, des assureurs et peut-être d'autres, peut-être le secours routier, probablement la Prévention Routière qui avait des antécédents en la matière. Goldberg, ingénieur des Ponts et Chaussées, en fut le premier directeur, en 1961. Michel Roche, psychologue à la Prévention Routière, a joué un rôle assez déterminant pour la création du Laboratoire de Psychologie de la Conduite (LPC) et pour que la psychologie ait une place importante à l'ONSER, où le poids des ingénieurs, en particulier du corps des Ponts et Chaussées, était considérable. Les deux premiers axes du LPC étaient la psychologie sociale et l'ergonomie. Parallèlement Jean Leroy, propulsé par Wisner, développait un laboratoire près de Lyon pour pouvoir faire des essais de choc, après avoir trouvé à Satolas une ancienne piste d'aviation qui convenait. Un troisième noyau de l'ONSER était le centre d'études statistiques et d'enquêtes situé à Arcueil, dont l'objet, comme son nom l'indique, était de faire des études à partir des statistiques d'accidents du Ministère des transports, de la Police et de la Gendarmerie. Une caractéristique très intéressante était qu'il avait sa propre équipe d'enquête.

- Où le LPC était-il implanté ?

Quand je suis arrivé, le laboratoire était implanté sur l'autodrome de Linas-Montlhéry, près du circuit automobile et de la Prévention Routière. Cela facilitait les contacts et les essais sur piste. Y travaillaient deux chercheurs seniors, Gérard Michaut et Marc Lucet, respectivement responsables de l'ergonomie et de la psychologie sociale. Lucet a lancé avec Pierre-Henri Giscard, un psychosociologue, une grande enquête sur la conduite, les conducteurs, les accidents, etc. qui a duré des années. Michaut se consacrait à l'analyse de la tâche du conducteur, notamment la vigilance, avec l'équipement d'un véhicule instrumenté, une première en Europe. La première publication sera cosignée Wisner, Roche, Michaut et L'Hoste. En ce qui me concerne, j'avais une position un peu atypique car j'étais rattaché administrativement au LPC, mais j'étais physiquement implanté à Arcueil. Or l'ONSER s'est trouvé très vite plongé dans des clivages et des débats intéressants pour l'histoire de l'accidentologie routière. Il y avait, d'une part, les partisans de l'étude de la conduite hors accidents, situés essentiellement à Montlhéry et, d'autre part, les partisans de l'étude des accidents comme source de connaissances sur le "comment améliorer la sécurité". À Lyon, l'objectif d'étude était la sécurité secondaire, en particulier comment protéger les occupants du véhicule en cas de choc ; les statisticiens du centre d'Arcueil épluchaient les statistiques accidents ; à Montlhéry, les psychologues étudiaient les conducteurs en situation de conduite et les psycho-sociologues étudiaient les opinions et les attitudes ; quant à moi, psychologue du LPC mais à Arcueil, je menais une étude clinique. Tout ces clivages donnaient lieu évidemment

à pas mal de débats : l'accident est-il un épiphénomène qui n'apporte rien à la connaissance ou, au contraire, est source de connaissances sur la conduite elle-même ? L'étude des activités du conducteur hors accidents peut-elle avoir un impact sur la diminution des accidents ? Par la suite l'intérêt heuristique d'approches complémentaires a été reconnu mais ça a été très long, il a fallu 20 ans pour plus ou moins fusionner, comme c'est le cas maintenant.

- Cette dualité entre les gens du terrain et les « théoriciens » ne se retrouve-t-elle pas un peu partout ?

Peut-être, sauf qu'à l'époque il n'y avait pas de paradigmes unificateurs, chacun y allait un peu de sa théorie, même les gens du terrain. Pour l'étude clinique des accidents (ECA), il y avait une remarquable pluridisciplinarité. J'avais en charge l'équipe de terrain avec un ingénieur, Francis Ferrandez, et un psychiatre, Jean-François Ribon, et nous faisons vraiment du recueil de données sur le terrain, et ces données étaient analysées par une équipe pluridisciplinaire de 13 personnes avec des gens très variés, médecins, mathématicien psychologues, ingénieurs des mines et des ponts et chaussées, juriste aussi, l'ensemble étant dirigé par Claude Veil, directeur à l'École Pratique des Hautes Études, psychiatre, spécialiste des problèmes de l'homme au travail, lui-même travaillant plus particulièrement sous l'angle pathologique. C'était un animateur d'équipe exceptionnel et un spécialiste de la dynamique de groupe, quelqu'un qui m'a profondément marqué et à qui je dois beaucoup.

L'étude a duré 4 ans, qui ont été pour moi une expérience extraordinaire, passionnante. L'équipe de terrain assurait des permanences avec les policiers et les gendarmes que nous accompagnions lors des interventions sur les accidents. Nous recueillions un maximum d'informations: photos, films, premières interviews, coordonnées pour des entretiens ultérieurs. Une fois par semaine, nous avions une réunion de l'équipe élargie des 13 personnes et nous analysions les données recueillies, le but de cette analyse étant de proposer des pistes pour la recherche en sécurité routière. L'équipe discutait, explorait des pistes, des idées qu'on retrouve encore maintenant : la conduite automatisée, le conducteur considéré comme un automate, les grandes boucles de régulation de la conduite automobile, etc. Nous avons sorti deux rapports en 69, à la fin de l'ECA, deux volumes dans lesquels nous avons fait des propositions de recherches dans différents domaines ayant trait aux conducteurs, à l'infrastructure et aux véhicules.

- Le bilan est donc plutôt une réussite ?

Je suis mal placé pour en juger, car avec Veil, j'avais un rôle pivot dans cette affaire, mais je crois que le bilan a été très positif. En ont découlé toutes sortes de ramifications qui se retrouvent dans les études d'accidents qui se sont faites à l'INRETS. On avait en plus la chance, comparativement à la situation actuelle, de disposer d'une grande liberté d'action et d'initiative et d'un environnement intellectuel exceptionnel.

L'origine du financement de cette étude clinique n'y était pas pour rien. En fait, ce n'était pas l'ONSER qui finançait. Wisner avait réussi à vendre l'idée au Haut Comité d'études et d'information sur l'alcoolisme, le HCEIA, un organisme rattaché au premier ministre et présidé par le professeur Robert Debré. J'ai eu la chance de travailler un peu avec lui quand j'allais lui rendre compte des progrès de l'étude. De temps en temps nous tenions des réunions plénières qu'il présidait, bien que déjà à l'époque il dût avoir plus de 80 ans. C'était un homme d'une lucidité et d'une largeur de vue exceptionnelles, qui pensait déjà épidémiologie des accidents bien avant que cela s'applique à la sécurité routière. Il disait : « il faut que la médecine apporte à la sécurité routière et aux problèmes d'accidents, les modes d'approches qui ont été fructueux en médecine.

... qui ne soient pas seulement des recherches de laboratoire.

Il pensait beaucoup à l'épidémiologie, à l'étude de terrain, à la clinique bien sûr. Il a dit au nom du Haut Comité en tant que président : "il ne faut pas oublier que nous sommes en lutte contre l'alcool, donc il faut que vous nous apportiez des connaissances sur l'alcool dans les accidents de la route". C'est ainsi que j'ai hérité de ce problème d'alcool. Je me suis plongé dans la littérature, j'ai épluché tout ce que je pouvais trouver dans le domaine, et j'ai organisé des contrôles avec des éthylomètres pour connaître l'alcoolémie des conducteurs sans nécessiter une prise de sang. Ces appareils n'existaient pas en France, on les a fait venir des États-Unis, ils ont été homologués en France plus tard. On ne pouvait pas se contenter de l'alcootest qui ne donnait pas de résultat chiffré. Ces appareils non homologués nous ont permis de faire des recherches d'alcoolémie sans conséquences judiciaires pour les accidentés, ce qui aurait vraiment compliqué la recherche.

En même temps, j'ai participé à un groupe de recherche routière de l'OCDE "Alcool Drogues et Accidents de la route", qui m'a permis de m'initier aux recherches internationales dans ce domaine, de 65 jusqu'aux années 80.

- Vous n'avez pas utilisé, pour les recherches concernant l'alcool, les techniques que Michel Neboit a utilisées : mouvements oculaires, durées de fixation, etc. ?

Le Haut Comité poussait pour que nous organisions des expérimentations sur les effets de l'alcool sur la conduite et était prêt à les financer. Cela se faisait déjà dans pas mal de pays. Personnellement j'étais d'accord pour aller dans cette voie de recherche, car je pensais que l'alcool est un révélateur intéressant des processus de prise et de traitement de l'information en situation complexe et des dysfonctionnements. Mais Michaut, qui était chargé des expérimentations à Montlhéry, était réticent, car concernant l'alcool, les protocoles expérimentaux exigent, en effet, des précautions particulières. Faire boire de l'alcool à des sujets, même pour la bonne cause, avant de leur faire exécuter un parcours, a des implications médicales, légales, éthiques et déontologiques, même en l'absence, à l'époque, d'encadrement bioéthique des recherches sur la conduite automobile.

Il y a eu néanmoins à Montlhéry des tentatives, notamment impulsées par le Haut Comité, qui voulait montrer aux journalistes ce que donnait l'alcool sur un conducteur. Nous avons fait venir des sujets à qui, avec évidemment leur consentement, on a fait boire des quantités d'alcool bien contrôlées et qui devaient ensuite faire des manœuvres, notamment avec des obstacles et des chicanes. Mais les résultats montraient des réactions paradoxales selon les sujets pour les mêmes quantités d'alcool. Cela risquait de renforcer l'idée qu'il y avait d'énormes variations d'un conducteur à l'autre. Nous n'avons pas donné suite.

Or, à l'époque, vers 1968-69, les pouvoirs publics envisageaient de fixer un taux légal d'alcoolémie, qui n'existait pas alors en France. Aucun pays n'en avait, sauf la Suède avec une grande antériorité et l'Angleterre en 1968. L'idée d'un taux légal applicable à tous les conducteurs était assez mal reçue à l'époque. Les tribunaux avaient tendance à juger au cas par cas : ce monsieur-là picole depuis 50 ans donc il résiste bien, cette petite jeune fille est dangereuse même avec un verre d'alcool. Il s'en suivait une jurisprudence abracadabrante. On a vu des jugements dont tout le monde rigolait, par exemple des cas, dans des régions viticoles, où un conducteur ayant renversé un cycliste se voyait disculpé car on disait que ce n'était pas de sa faute puisque "c'est parce qu'il avait bu un coup de trop".

À la fin de l'étude clinique, Michel Frybourg, directeur de l'ONSER, m'a demandé de travailler sur la question de l'adoption en France d'un taux légal d'alcoolémie. J'ai été mis en contact avec des parlementaires, notamment avec Pierre Mazeaud qui était chargé de préparer le projet de loi. J'ai planché devant la commission des lois, fin 69, en vue d'un vote de la loi à la session parlementaire du printemps 1970. Mon rôle était de présenter une synthèse des connaissances scientifiques pour l'information des parlementaires de l'Assemblée nationale et du Sénat. J'ai rédigé à leur intention un « Livre vert Alcool et sécurité routière ». Lors du vote de la loi

présentée par René Pleven, ministre de la Justice, j'ai été nommé commissaire du gouvernement pour le Ministère des Transports. Je souligne ce point parce que rétrospectivement cette époque me paraît avoir offert d'étonnantes possibilités d'évolution des problèmes de société. À cette époque, on faisait confiance à un chercheur de 32 ans, peu expérimenté, pour assister le ministre et vraiment établir une relation directe entre recherche et adoption d'une mesure touchant à la vie quotidienne de millions de personnes.

Pendant les débats à la Chambre et au Sénat il y a eu une avalanche d'amendements auxquels nous devions répondre. Il me fallait travailler à partir de la documentation scientifique, c'était un boulot passionnant. On entendait les pires contrevérités de la part de certains députés ou sénateurs qui avaient des connaissances de café du commerce sur les effets de l'alcool sur la conduite. Nous disposions de données précises issues de recherches suédoises et américaines, mais on nous disait notamment que l'on ne pouvait pas comparer les français à des suédois ou à des américains, parce que les français, qui picolent depuis 3000 ans, sont immunisés, comme s'il y avait une spécificité physiologique du français face à l'alcool ! J'ai beaucoup appris lors de ces débats, et notamment les arbitrages, les échanges et les concessions qu'il faut bien accepter, les pressions lobbyistes, etc. Finalement, après de nombreuses discussions, la loi a été votée en fixant un double seuil à 0,80 g/l qui était contraventionnel et un seuil à 1,20 g/l qui était délictuel (actuellement : 0,5 et 0,8 respectivement). À noter que de nos jours, en 2003, Monsieur Mattei, ministre de la Santé, propose un taux zéro, qui est une absurdité, ça ne peut pas marcher, aucun pays n'a un taux zéro. Il est mal informé ou mal conseillé. Il y a la physiologie, mais il y a aussi les pratiques sociales dont il faut tenir compte.

Pour répondre à ces critiques, nous avons lancé une enquête pour comparer l'alcoolémie à la fois de conducteurs accidentés et de non accidentés, et avons fait mentionner le taux d'alcoolémie sur les PV d'accidents. En même temps, pour préparer une campagne d'information sur le taux d'alcoolémie, nous avons mené une enquête sur les attitudes et pratiques des Français en matière de conduite et d'alcool.

Dans un tout autre domaine, en 1969, le Ministère des finances s'intéressait aux nouvelles méthodes de rationalisation des choix budgétaires, utilisées par l'administration américaine, l'objectif global étant d'évaluer le retour sur investissement des politiques publiques. La Direction de la Prévision du Ministère des Finances avait choisi plusieurs thèmes, dont l'un était la sécurité routière. Il s'agissait donc d'appliquer à la sécurité routière les principes de rationalisation des choix budgétaires pour voir où et comment il fallait injecter de l'argent pour améliorer la sécurité routière.

La mission sur la sécurité routière était dirigée par un jeune ingénieur des Ponts et Chaussées, Michel Ternier. Celui-ci, ayant eu vent de mon expérience du travail pluridisciplinaire dans l'étude clinique, m'a demandé de venir travailler dans une équipe chargée de rédiger un rapport sur la RCB appliquée à la politique de sécurité routière. Je n'avais aucune idée de ce que c'était, mais je me suis dit pourquoi pas ? Le directeur de l'ONSER, Michel Frybourg, n'était pas très chaud pour aller dans cette voie mais a fini par accepter, un peu à contre-cœur, et je me suis retrouvé pendant neuf mois à travailler dans cette équipe dont le but finalement était de sortir un programme complet de sécurité routière, et en particulier de recherches. J'ai mis dans le coup d'autres chercheurs de l'ONSER, notamment Gérard Michaut, Patrick Hamelin et Françoise Lecret.

Généralement, le Ministère des Finances fait plus ou moins barrage aux dépenses des administrations centrales mais notre programme, cautionné par la Direction de la Prévision, fut largement financé. De nombreux postes de chercheurs furent créés, notamment au Laboratoire de Psychologie de la Conduite.

Parmi les propositions concernant l'infrastructure, il y avait le financement de la correction des points noirs, c'est-à-dire des zones d'accumulation d'accidents, dans lesquels on pensait que l'infrastructure était fortement en cause. La direction de l'ONSER, au sein de laquelle la culture

Ponts et Chaussées était dominante, s'interrogeait sur la capacité des psychologues à s'extraire de leur domaine et à appliquer sur le terrain les résultats de leurs travaux. Les psychologues étaient considérés par les ingénieurs comme étant plutôt une source de problèmes. En contrepartie, certains psychologues étaient très réticents à coopérer avec des ingénieurs. Michel Frybourg m'a dit : « Puisque ça ne vous gêne pas de travailler avec des ingénieurs, vous allez travailler avec eux et essayer d'apporter une contribution à la correction des points noirs, notamment là où il y a des problèmes d'adhérence de la chaussée », qu'on appelait des points noirs de glissance. J'ai commencé à y réfléchir avec un ingénieur spécialiste de la dynamique des véhicules, Jean-Louis Favero, qui venait d'être embauché. Je lui ai proposé d'appliquer ce qu'on avait fait dans l'étude clinique : prendre les PV d'accidents, aller sur place, faire venir les ingénieurs de la subdivision locale des Ponts et Chaussées pour leur demander d'analyser avec nous les P.V. d'accidents. On nous a adjoint des spécialistes de l'infrastructure du Laboratoire Central et des Laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées pour l'examen de solutions techniques.

Sur plusieurs années, pendant des périodes qui duraient de un à plusieurs mois, nous avons fait le tour de France des sites identifiés par des méthodes statistiques comme étant des zones d'accumulation d'accidents par temps de pluie. Chaque jour nous analysions sur le terrain entre 1 et 3 points noirs, les membres de l'équipe prenaient leurs repas ensemble, nous descendions dans les mêmes hôtels, nous rédigeons à chaud les rapports d'expertises et propositions des améliorations chiffrées. Les ingénieurs m'informaient sur les revêtements, les profils des chaussées, la dynamique des véhicules etc. et m'interrogeaient sur les aspects touchant à la psychologie des conducteurs.

La plupart de nos propositions ont été mises en œuvre et dans les années qui ont suivi, le retour sur investissement a fait l'objet une évaluation économique des gains par comparaison avant - après des coûts des morts et des blessés. Le résultat montrait un rendement phénoménal, jamais atteint auparavant. La méthodologie d'évaluation fut critiquée ultérieurement et il est probable que les gains étaient quelque peu surestimés. Toujours est-il que la méthode dite du « commando pluridisciplinaire » connut un grand succès. Plusieurs équipes commandos furent constituées sur d'autres problèmes, par exemple les accidents d'autoroute, les accidents de nuit, en appliquant la même technique avec psychologues, ingénieurs, spécialistes, etc.

- Tu avais donc de très bons rapports avec les gens du terrain et les ingénieurs en particulier, mais quelles étaient tes relations avec les universitaires et le monde de la Recherche ?

Pour répondre à cette question, je voudrais citer de mémoire le rapport final de l'ECA en 1968 : « L'étude des accidents n'a pas reçu de la part de la recherche universitaire l'attention qu'elle mérite. Il reste à constituer un domaine de recherche que l'on pourrait qualifier d'accidentologie scientifique ». Le contexte de l'ONSER n'était pas celui d'un organisme de recherche, il n'y avait pas de direction scientifique mais seulement des binômes conseiller scientifique/chercheur. Les recrutements se faisaient sans concours, souvent *intuitu personae* et, jusqu'aux années 70, aucun chercheur à l'exception des médecins n'était titulaire d'un doctorat. Les publications dans des revues scientifiques à comité de lecture n'étaient pas encouragées, la priorité étant donnée aux rapports internes et à la revue de l'ONSER.

Le contexte de l'ECA était particulier en ce sens qu'elle était exogène à l'ONSER, non rattachée à un centre. Initiée par Alain Wisner, elle était dirigée par Claude Veil, directeur d'études à l'EPHE. Son comité scientifique présidé par Robert Debré était pour l'essentiel composé de scientifiques de haut niveau. Lors de mon recrutement, Wisner m'avait vivement conseillé d'entreprendre un doctorat et, ultérieurement, Jacques Leplat m'a beaucoup encouragé en ce sens. J'ai donc entrepris sous sa direction un DEA sur le thème de la prise de décision des conducteurs aux intersections, soutenu en 1968.

À la même période ma participation à des groupes de recherche routière de l'OCDE m'a permis d'établir des contacts et des collaborations avec des chercheurs étrangers, notamment Gerald Wilde, professeur à la Queens University dans l'Ontario.

Nous avons donc des contacts avec des chercheurs et des universitaires, de diverses façons, mais à l'ONSER, il n'y avait pas de préoccupation de recherche, au sens académique, c'est-à-dire que nous étions avant tout des hommes de terrain, c'est incontestable. Nous rencontrions nos collègues quand ils étaient eux-mêmes sur le terrain. Ainsi j'allais voir ce que faisait Gérard Michaut avec son véhicule équipé, Annick Pottier, Françoise Lecret et les autres. Nous discutons beaucoup entre nous en interne, mais il n'y avait pas de séminaire organisé, c'était complètement libre. Nous avons de vives discussions sur la valeur heuristique de l'accident, ou l'accident épiphénomène, et nous aurions pu en tirer des actes de séminaires intéressants, mais nous n'avions pas le souci de faire carrière avec des publications. Nous n'avions pas la discipline ou la gymnastique de la publication que je constate maintenant chez les jeunes chercheurs, qui ont tout de suite repéré les bonnes revues, comment ils peuvent se faire connaître, comment il faut présenter les données, etc. Nous étions complètement naïfs à l'époque, nous ne savions même pas présenter une biblio, donner une référence, selon les usages académiques. Nous n'avions même pas vraiment le souci de critiquer nos données, alors que nous disposions d'un matériau très riche, que nous ne savions pas valoriser. Nous partageons une culture pragmatique, mais nous ne nous percevions pas comme intégrés au monde de l'université et de la recherche. Nous communiquions principalement dans des milieux d'ingénieurs. Communiquer dans des séminaires ou colloques scientifiques n'était pas dans nos pratiques et nous n'y étions pas encouragés. Nous le faisons donc rarement.

Certaines de nos études étaient pourtant de bon niveau sur le plan scientifique et même d'avant-garde. Je pense notamment aux études sur la vigilance, sur les systèmes de guidage, sur les aides à la conduite, et d'autres.

- Est-ce que le passage de l'ONSER à l'INRETS a changé quelque chose ?¹

L'impact majeur sur les pratiques a été la tutelle du Ministère de la Recherche. Nous connaissions déjà celle du Ministère des Transports et y étions habitués. En 85, l'ONSER fusionne avec l'IRT pour devenir l'INRETS, devient un EPST avec pignon sur rue comme les autres EPST, avec un statut qui nous donne des contraintes d'EPST. Notamment nous sommes devenus chercheurs fonctionnaires sur statut fonction publique recherche, et nous étions censés répondre désormais aux critères de la recherche. Au moment de la création, le délégué interministériel à la sécurité routière m'a dit : « Vous allez avoir une double tutelle, vous n'êtes pas sortis de l'auberge parce que c'est deux fois plus de contraintes ». Autrement dit, les chercheurs devront maintenant contenter tout le monde, devront être lisibles et bien vus au Ministère des transports et devront publier selon des critères reconnus par la tutelle Recherche avec commissions scientifiques, commissions d'évaluation, conseils scientifiques composés d'enseignants et de chercheurs purs et durs.

En 1992 un arrêté du Ministre de l'éducation nationale a conféré aux directeurs de recherche des EPST l'assimilation aux professeurs des universités et l'habilitation à exercer les fonctions de directeur de thèse. Les directeurs de recherche de l'INRETS issus de l'ONSER n'ont pas toujours eu le sentiment que cette assimilation était effective et pleinement reconnue par leurs collègues chercheurs-enseignants d'autres « grands » EPST ou universitaires.

L'INRETS, à mon avis, n'a pas encore trouvé la bonne mesure. Il y a eu sans doute des erreurs de recrutement mais, finalement, le résultat n'est pas si mauvais. Le concours de la fonction

¹ Au 1er janvier 2011, l'INRETS et le LCPC (Laboratoire Central des Ponts et Chaussées) ont fusionné pour donner naissance à l'IFSTTAR, Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.

publique "recherche" favorise par nature les gens qui ont des curriculum-vitae impressionnants. Si se présente quelqu'un ayant deux doctorats, on va être tenté de le prendre plutôt que quelqu'un qui n'a qu'un seul doctorat. On constate à cet égard une surenchère des diplômes lors des recrutements, les gens accumulent les diplômes et multiplient les publications, parfois au détriment du contact avec le terrain.

Le statut de la commission d'évaluation des chercheurs est assez ambigu. Officiellement elle n'est pas paritaire, mais en fait elle l'est, il y a moitié de représentants élus et moitié de gens désignés par la direction générale ou par le président du conseil scientifique. Cette commission a beaucoup de mal à dégager une doctrine. Elle s'est dotée d'un règlement intérieur, mais la jurisprudence n'est pas constante. Une année, on va reconnaître les services rendus au niveau expertise, et puis l'année suivante le balancier part dans l'autre sens et c'est celui qui a une liste interminable de publications qui va passer. La direction générale n'arrive pas à s'exprimer clairement sur cette question, même si elle a tenté de le faire, mais la tendance dominante au sein de la commission d'évaluation des chercheurs est de favoriser des profils académiques, des profils très "canoniques" comme disent certains membres.

Au fond, on a un peu la nostalgie du CNRS, qui est la référence forte. Les chercheurs CNRS qui siègent dans la commission ont tendance à dire : "Chez nous, jamais quelqu'un qui a si peu de publications ne passerait directeur de recherche". Ça influence forcément la décision au profit des profils académiques. Du coup, les chercheurs ont tendance à dire : "Dites-nous ce qu'on doit faire, il faut qu'on le sache". C'est difficile à gérer parce qu'il y a, d'une part, des gens à qui l'on demande, parfois contre leur volonté, de faire de l'expertise ou de répondre à des demandes concrètes des ministères ou de la direction générale et, d'autre part, d'autres qui sont peu sollicités et ont de ce fait tout loisir de préparer des communications et des publications.

Il s'ensuit qu'à l'INRETS, et notamment au LPC, de moins en moins de gens veulent aller sur le terrain, y compris les jeunes. Cela veut dire de moins en moins d'intérêt pour les véhicules équipés ou l'expérimentation sur le terrain et, au contraire, de plus en plus tendance à faire de la biblio, à se cantonner au laboratoire. Là-dessus, se sont aussi greffés divers problèmes issus de l'application de la loi Huriet-Sérusclat depuis 1988, qui encadre et limite les expérimentations avec des sujets humains. Tout est devenu beaucoup plus risqué et compliqué. Rien de comparable à la liberté, peut-être excessive, dont on disposait à l'ONSER pour soumettre les sujets à des trucs un peu risqués comme les faire conduire en hypovigilance, les emmener sur des circuits, etc. Maintenant il faut se couvrir, obtenir des autorisations. Le grand gagnant est le simulateur, c'est formidable, c'est comme la télé, on reste chez soi ! Les sujets, on les amène devant le simulateur, on est tranquille, ce n'est pas très risqué.

Je ne critique pas le simulateur comme méthode complémentaire, mais il est incontestable qu'il y a actuellement une désaffection pour le terrain. Ceci se traduit par des biais qui peuvent être inquiétants. Faire recueillir des données d'accidents par des tiers qui ne sont pas des chercheurs n'est pas la même chose qu'aller soi-même sur place faire le travail. Sur place, il y a des choses que l'on flaire, que l'on sent et qui sont parfois des pistes très intéressantes, qui échappent totalement si l'on reste au bureau.

Cela étant, il y a aussi des éléments positifs dans l'évolution de l'INRETS, notamment un meilleur niveau de recrutement des chercheurs, une meilleure valorisation scientifique des recherches, de meilleurs contacts avec le monde de la recherche, y compris au niveau international. Aujourd'hui, malgré une distanciation historique de quarante années, il m'est bien difficile de me prononcer sur l'environnement le plus favorable à une recherche de qualité en sécurité routière.

Entretien avec Michel Pottier du 3 février 2003¹

¹ Texte transcrit de l'oral par J.C. Sperandio, revu et validé par Jean Lhoste, janvier 2015