



Obscurantisme et incohérences

par Bernard Beauzamy

Avril 2021

publié sur LinkedIn le 29/04/2021

Résumé Opérationnel

Les infrastructures de la France, qu'elles soient sociales, juridiques ou d'équipement, remontent à Louis XIV et à Napoléon 1^{er} : elles ont donc vocation à être stabilisées depuis longtemps. Pourtant, au cours de ces 40 dernières années, on assiste à une montée en puissance de l'écologie, dont la doctrine est : la planète est en danger et nous devons changer nos modes de vie. Nous devons les changer d'urgence, sans réfléchir davantage : la quête de données est inutile et il y a consensus.

Ces quarante dernières années ont en effet été marquées par l'apparition progressive, puis l'extension, d'une ère d'obscurantisme : tout le monde est convaincu par une doctrine, sans que celle-ci soit étayée par le plus petit fait. Il en résulte une remise en cause fondamentale des équilibres les mieux établis et les plus anciens, au mépris de toute rationalité.

Nous prendrons deux exemples, tous deux très anciens : l'agriculture et les transports. Pour chacun d'eux, des groupes de pression très actifs s'emploient à en ruiner l'activité : il ne devrait plus y avoir ni agriculture ni transports en France. Ces assertions sont étayées par une abondante littérature pseudo-scientifique : les ères d'obscurantisme secrètent à chaque fois leurs publications qui, toutes, montrent la validité du dogme. Elles recueillent les faveurs de la presse et le consensus de l'opinion.

Pour finir, nous traitons en détail l'exemple de l'interdiction récente des vols "court-courrier". En apparence, les entreprises n'ont aucun moyen de se défendre. Mais, si elles utilisent l'argumentaire proposé par Victor Hugo (1851) "dans les caves de Lille", elles n'éprouveront aucune difficulté à obtenir gain de cause. Le propre des périodes d'obscurantisme est leur fragilité, due à la complète incohérence des dogmes qui les traversent.

I. Agriculture et transports

Selon l'INSEE, la part des agriculteurs dans l'emploi total en France a beaucoup diminué : elle est passée d'un peu plus de 7% dans les années 80 à moins de 2% en 2018.

Il y a de moins en moins d'agriculteurs en France ; les raisons sont doubles : d'une part, leurs conditions de vie, sur le plan économique, ne sont pas satisfaisantes, et d'autre part ils sont considérés comme des pollueurs. Une publication récente dit (20/04/2021) : "L'agriculture, première cause de pollution de l'eau potable selon l'UFC-Que Choisir" [1].

On multiplierait les exemples ; il en sort tous les jours. L'agriculteur est en permanence présenté comme un ennemi du genre humain et un danger pour la planète.

Pourtant, l'agriculture est l'une des plus anciennes activités du genre humain et la plupart des gens comprennent que le maïs ne naît pas dans des boîtes : il a fallu le cultiver quelque part. Certaines personnes diront : sans doute, mais il vaut mieux importer le maïs en boîtes, en laissant les agriculteurs le cultiver à l'étranger ; ainsi, nous aurons les avantages sans les inconvénients.

Certes, mais alors nous tombons sur le second paradoxe : nous aurons besoin de transporter les boîtes de maïs. Or le transport est aussi mal vu que l'agriculture elle-même : "*Le secteur du transport est le premier émetteur de gaz à effet de serre et ses impacts sur l'environnement sont nombreux : pollution de l'air, de l'eau, nuisance sonore, modification des paysages ou encore contribution au changement climatique.*" (juillet 2020) [2].

Il y a des groupes de pression, très actifs, qui cherchent à combattre l'existence même d'une agriculture en France et des groupes de pression, également très actifs (quelquefois ce sont les mêmes) qui s'opposent à l'existence même des transports. Mais c'est contradictoire : ce qu'on ne produit pas, il faut l'importer. On pourrait à la rigueur se passer de maïs, mais le raisonnement s'étend à tous les consommables : légumes, fruits, viande, etc., à tous les objets d'équipement (lits, télévisions, etc.) et même à l'énergie. C'est déjà une première constatation étonnante : en 40 années de débats stériles, personne ne s'est jamais aperçu que les demandes étaient contradictoires !

La question que nous nous posons dans cet article est : comment de tels débats sont-ils possibles dans la France d'aujourd'hui ? Nous avons une agriculture efficace et dynamique, bénéficiant d'un climat tempéré, des infrastructures routières d'excellente qualité avec des transporteurs aguerris et disponibles ; pourquoi, au nom de quoi, vouloir remettre ceci en cause ?

La réponse ne tient pas tant aux capacités de mise en cause des contestataires : elles sont très faibles et relèvent en général d'idées dépourvues de contenu rationnel. Elle tient à la très pauvre défense de ceux-là mêmes qui sont en charge des branches d'activité concernées. Ils se réfugient derrière de pauvres arguments techniques sans valeur, donnant ainsi une justification inattendue aux attaques dont ils sont l'objet. Ils acceptent le débat sur le terrain où le veut la contestation, sur des détails sans contenu, alors qu'il faudrait prendre du recul, comme nous allons le voir.

Interrogeons-nous d'abord sur la validité réelle des arguments utilisés par l'opposition : nous nommerons ainsi, par simplicité, les groupes d'influence opposés à l'existence même de l'agriculture et des transports. On constate immédiatement que :

- Ces arguments sont toujours d'apparence scientifique : ils reposent sur des données, d'où les conclusions sont tirées, soit au moyen de modèles fabriqués pour la circonstance, soit au moyen de statistiques appropriées. C'est ainsi qu'on lit "48.000 morts par an en France à cause de la pollution de l'air" [3].
- L'argumentation est sans valeur scientifique : dans le cas de l'article cité plus haut, il suffit de lire la première page pour s'en convaincre, puisque les auteurs écrivent "*We used a data-informed atmospheric model to calculate worldwide exposure to PM2.5 and ozone pollution, which was combined with the GEMM to estimate disease-specific excess mortality and loss of life expectancy (LLE) in 2015.*" Or, par définition, un "modèle" ne prouve rien : il représente seulement une interprétation de la réalité, à la discrétion des auteurs, et ne peut en aucune manière servir de base à une décision.

Nous-mêmes avons rencontré ces fautes de logique lorsque, à la demande de RTE (2009), nous avons été amenés à critiquer les articles scientifiques assurant que les lignes HT favorisaient la leucémie de l'enfant ou la maladie d'Alzheimer. Voir notre fiche "santé" [4].

Le point essentiel ici est qu'il ne s'agit pas d'erreurs de détail, ou de possibles interprétations divergentes sur des données précises, mais de conclusions manifestement erronées.

En 2009, toujours à la demande de RTE, nous avons fait une analyse critique de l'étude "Drapper" : "*Cancer infantile en lien avec la distance aux lignes hautes tensions de distribution de l'électricité en Angleterre et au Pays de Galles : une étude cas – témoins.*" Nous avons noté que la simple analyse des données brutes contredisait les résultats de l'étude : selon ces données, en effet, il y a moins de malades (au prorata de la population) au voisinage des lignes qu'à grande distance de celles-ci.

Dans notre analyse critique de l'étude "GEOCAP", 2013, nous avons noté avec beaucoup d'indulgence :

"A la demande de RTE, nous avons procédé à une analyse de l'étude "GEOCAP", pour la partie de cette étude qui s'intéresse aux liens entre lignes à haute tension et leucémie de l'enfant. Notre analyse porte uniquement sur la logique formelle, qui est du ressort du mathématicien : les règles de la recherche scientifique sont-elles correctement respectées ?

Nos conclusions sont très claires :

- *Cette étude est entièrement dépourvue de valeur scientifique. Elle comporte :*
 - o une faute de logique majeure : ce que les auteurs cherchent n'est pas ce qu'il faudrait chercher ;*
 - o une faute méthodologique majeure : les auteurs ignorent manifestement les lois fondamentales des probabilités ;*

- o de très nombreuses "approximations" dont la validité est discutable : localisation des adresses, identification entre l'adresse et le lieu de résidence, absence d'information sur la dose reçue, non validité du panel, etc.
- o une ignorance complète des lois physiques qui régissent les phénomènes en cause, lois physiques que RTE connaît certainement (et RTE est associé à l'étude) et que nous avons rappelées lors d'un précédent travail.

– Cette étude, compte-tenu des éléments disponibles, n'aurait jamais dû être lancée. Pour un mathématicien, il était clair par avance qu'elle ne pouvait donner aucun résultat. Pour un physicien, le fait que l'étude invoque les champs magnétiques, mais sans rappeler aucune des lois qui sont associées à la propagation, ni aucune des données déjà recueillies, est contraire à l'esprit même de la recherche scientifique, qui ne se négocie pas.

L'épidémiologie se veut être l'étude des "anomalies de santé" au sein des populations, par opposition à la médecine individuelle. Un fort courant électrique, un fort rayonnement ionisant, un champ électromagnétique intense, ont un caractère léthal. Mais, lorsqu'il s'agit de "faibles doses", c'est-à-dire d'expositions limitées, l'apparition d'un symptôme, le déclenchement d'une maladie, ont nécessairement un caractère probabiliste : tous les individus de la population ne réagissent pas de la même façon.

L'étude de l'épidémiologie requiert donc nécessairement des connaissances suffisantes en ce qui concerne les lois des probabilités. Celles-ci font partie des lois de la Nature, et elles ont été dégagées voici 350 ans environ. Elles sont complexes, mais c'est la Nature qui les a voulues ainsi. Les spécialistes de cette discipline, réunis en conclave, ne peuvent en aucune manière les réécrire sous une forme qui les arrange, pas plus que l'on n'admettrait que des responsables des travaux publics, pour économiser du béton, pussent changer la loi de l'attraction universelle.

Les spécialistes de l'épidémiologie, toujours réunis en conclave, ne peuvent décider que le "vecteur de dangerosité" des lignes HT est le champ magnétique, et s'affranchir en même temps de toutes les connaissances accumulées à propos de ces champs, connaissances auxquelles la présente étude ne fait aucune référence."

En résumé, il est extrêmement facile de récuser l'argumentation des opposants, d'autant que ceux-ci veulent par essence lui donner une présentation scientifique. Dès lors, la question se pose : pourquoi cette réfutation n'est-elle pas faite plus souvent et pourquoi est-elle systématiquement ignorée lorsqu'elle est faite ? Malgré son absence de fondement scientifique, le chiffre de 48 000 morts par an, dus à la pollution de l'air, continue à hanter les médias et à être cité partout comme une référence, alors que, en réalité, personne n'a jamais vu une seule mort qui puisse être attribuée de manière univoque à la pollution de l'air.

La faiblesse structurelle de cette argumentation apporte un élément de réponse très clair à la question que nous avons posée : ces articles, dépourvus de contenu scientifique, ne sont pas destinés à être lus ou critiqués par des scientifiques, mais à servir d'alibi aux politiques, qui vont les utiliser pour justifier leurs décisions : j'interdis la circulation en ville, puisqu'il y a 48 000 morts par an dus à la pollution. Nous avons ainsi vu se développer, au cours des 40 dernières années, une sorte de "pseudo-science" destinée à justifier d'avance les décisions des politiques. Cela ne se limite pas aux questions liées à l'environnement : en 2002, nous avons

rédigé une note à l'attention du Secrétariat Général de la Défense Nationale (Premier ministre), intitulée "Galileo : Chronique d'un scandale annoncé" [5].

Utilisant les rapports du cabinet PriceWaterhouseCoopers, pour le projet de constellation de satellites, la Commission Européenne en reprend les conclusions en affirmant une "viabilité économique sans équivoque" (unquestionable economic viability), et en assurant un ratio coût/bénéfice de 4,6, sur une période de 20 ans (en langage clair, sur 20 ans, Galileo devrait rapporter 4,6 fois ce qu'il aura coûté). Notre Note nous avait valu, quelques années plus tard, les félicitations de Jacques Barrot, qui l'a qualifiée de "prémonitoire". Rappelons seulement que, en 2021, la constellation européenne de satellites n'est toujours pas pleinement opérationnelle.

II. Face au consensus

La raison principale pour laquelle il est difficile de réfuter les arguments présentés, si faibles soient-ils, est qu'il y a, dans l'opinion, un consensus sur les conclusions. Les gens, il faut bien le voir, sont, dans une large majorité, absolument convaincus que l'agriculture et les transports sont des périls de civilisation ; ils vivraient mieux, ils vivraient plus longtemps, si l'agriculture et les transports étaient interdits. Au-delà de l'agriculture et des transports, les gens sont convaincus qu'ils vivraient mieux dans le cas d'un "retour à la nature" ; autrement dit, s'ils meurent, c'est la faute de la civilisation. La stupidité de telles assertions est évidente, mais il y a un consensus, largement mystique.

Comme déjà dit plus haut, nous sommes entrés, cela fait environ 40 ans, dans une ère d'obscurantisme, d'où tout raisonnement scientifique est désormais banni. Il y a consensus sur des thèmes vagues comme "il faut sauver la planète", "il faut éliminer toute pollution".

Sociologiquement, le succès de ces thèmes est facile à expliquer : ils proposent une croisade bien noble, bien magnifique ("sauver la planète") à des jeunes dont l'avenir professionnel est incertain, avec en outre cette perspective de s'en prendre à la classe dirigeante.

Bien entendu, une première étape de réfutation des arguments présentés est nécessaire : elle est en général rapide. On écrira aux revues qui ont publié les résultats et ces revues devront les retirer. On enverra les rapports ainsi rédigés aux diverses branches professionnelles et on les mettra sur un site internet approprié, pour consultation. La communauté scientifique, ou ce qu'il en reste, doit montrer qu'elle ne baisse pas les bras, face à l'invasion de pseudo-science.

L'effet de ces réfutations, purement scientifiques, est très limité. Que l'on pense à la publication du "Lancet" dans l'affaire de la chloroquine (traitement du covid) : le journal a été obligé de retirer l'article frauduleux, mais le ministre, qui avait pris une décision d'interdiction du traitement sur la base de l'article, n'a pas fait machine arrière lors du retrait. L'article avait simplement été écrit pour servir de justification au ministre ; que l'article soit correct ou non n'a en définitive aucune importance, ni pour la population en général, ni pour les politiques. Mais les mathématiques ont environ 6 000 ans d'existence et, pour nous, la rigueur d'un raisonnement est non-négociable.

III. Ilots de stabilité

Ici, une question majeure apparaît : pourquoi diable vouloir se mêler de ces questions ? Si l'opinion publique décide qu'il faut sauver la planète, si absurde que soit la croisade, pourquoi le scientifique voudrait-il rectifier le tir ? Ne suffit-il pas de créer des "îlots de stabilité", comme le préconisaient Max Planck et Werner Heisenberg lors de la montée du nazisme en 1933 ? Voir notre article [6].

Mais, dans un pays aussi jacobin et centralisé que la France d'aujourd'hui, créer un îlot de stabilité n'est pas facile : les industriels, les scientifiques, par tradition, font ce que le gouvernement leur demande de faire, même si c'est absurde. Du reste, comme nous l'avons déjà observé, en période d'obscurantisme les scientifiques génèrent quantité de publications qui légitiment l'obscurantisme : il n'y a jamais de remise en cause. Le parti au pouvoir prend bien soin de faire taire tout débat scientifique. L'îlot de stabilité, soumis à la pression politique et à la vindicte populaire, risque fort d'être éphémère. Le torrent d'obscurantisme aura tôt fait d'emporter les rares bonnes volontés.

IV. Les modes d'action

En réalité, il n'est pas si difficile de s'adresser à l'opinion publique, si déterminée paraît-elle. Ce que les gens veulent, c'est une forme de bien-être, d'organisation, un revenu suffisant, etc. : tous les apports d'une civilisation bien structurée. On leur dit "il faut sauver la planète". Ils comprennent : oui bien sûr, en plus du bien-être, de l'organisation, du revenu, nous allons sauver la planète. C'est un ajout bien noble à notre civilisation. Mais peu après, on leur dit "non, ce n'était pas en plus, c'était à la place". Vous n'aurez plus ni bien-être, ni organisation, ni revenu, mais à la place vous allez sauver la planète. Alors là ils comprennent instantanément qu'ils se sont fait rouler.

A ceux qui disent "il faut interdire l'agriculture", on répondra : soit, mais vous devrez importer vos biens de consommation. Vous les paierez plus cher, ils seront de qualité moindre, et vous serez tributaire des disponibilités de l'importateur : à vous de voir.

A ceux qui disent : "il faut interdire les transports", on répondra : soit, mais vous devrez produire sur place, en admettant que ce soit possible. On montrera facilement qu'un système isolé est plus fragile, plus vulnérable, moins efficace, qu'un système décentralisé. De manière générale, il vaut mieux produire là où c'est efficace et transporter ensuite sur les lieux de consommation.

V. Traitement détaillé d'un exemple concret

Prenons un exemple concret, tout à fait d'actualité : l'Assemblée Nationale vient d'interdire les vols "court-courrier" : suppression des lignes aériennes domestiques, en cas d'alternatives en train de moins de 2h30. La raison invoquée est la réduction des émissions de CO₂. L'Assemblée dispose pourtant d'un "Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques", qui aurait vocation à analyser les choses d'un point de vue scientifique, ce qui n'a jamais été fait. L'interdiction proposée est tout à fait absurde ; elle relève typiquement de cette volonté, assumée par un groupe au pouvoir, d'interdire ce qui n'entre pas dans ses vues.

Passons rapidement en revue les arguments rationnels qui pourraient être invoqués :

Scientifiques :

- La part des émissions de CO₂ due aux vols court-courrier est infime ; l'action du CO₂ sur le climat n'est nullement avérée. L'opinion publique ne comprendra pas ceci : cela fait des dizaines d'années qu'on lui répète qu'il faut lutter contre le CO₂. Les vols court-courrier étant essentiellement un privilège de riches, l'opinion publique y est par principe hostile.

Environnementales :

- L'avion respecte l'environnement, plus que le train ou l'automobile. En effet, l'avion se contente d'infrastructures au départ et à l'arrivée (les aéroports) alors que le rail ou l'automobile requièrent des infrastructures tout du long, avec l'influence que l'on sait sur l'environnement en général. Réaction de l'opinion publique : tiens, je n'y avais pas pensé ! Mais c'est insuffisant pour influencer le débat.

Juridiques :

- Il y a en France un principe de libre entreprise et les compagnies aériennes ont parfaitement le droit de présenter une offre ; les citoyens "responsables" (entendez : les écolos) peuvent prendre le train à la place. J'ai parfaitement le droit de rouler en Rolls-Royce si je m'acquiesce des taxes correspondantes. L'opinion publique ne comprendra pas ceci non plus : pour elle, il faut interdire tout ce qui pollue, l'avion comme la Rolls.

Economiques

- L'impact sur les entreprises concernées n'a jamais été analysé, au mépris des principes pourtant obligatoires pour toute action publique.

En pratique, la mesure entraînera la suppression de cinq lignes domestiques : Paris-Bordeaux, Paris-Lyon, Paris-Nantes, Paris-Rennes et Lyon-Marseille, représentant au total 12 % du trafic passager (environ 2,7 millions de voyageurs par an). Autrement dit, beaucoup d'économies locales vont souffrir, des entreprises vont fermer ou se délocaliser.

On pourrait imaginer que ces entreprises se regroupent pour résister ; elles vont créer un "cercle de défense", qui dira : nous réclamons la réouverture des liaisons ; nous ne recruterons plus et nous ne participerons plus à la vie locale tant que cela ne sera pas fait. Mais c'est peine perdue : ces entreprises sont malsaines par définition, aux yeux de l'opinion publique, puisqu'elles utilisent le transport aérien ; le gouvernement, toujours malveillant, verra d'un très bon œil qu'elles soient châtiées ; la presse applaudira. Les rares qui survivront devront s'engager à se "verdir", à abandonner le transport aérien au profit du triporteur à pédales. Ainsi va le monde et ses courants d'idées.

Il semble, sur cet exemple d'actualité, que tout combat soit perdu d'avance ; les entreprises vont devoir se soumettre, à la grande satisfaction de la presse, de l'opinion et des politiques. Mais, en réalité, elles disposent d'un moyen simple pour renverser les équilibres à leur profit ;

il est suggéré par l'analyse faite en 1851 par Victor Hugo "dans les caves de Lille" [7]. Hugo participe à une courte mission parlementaire, chargée d'évaluer le niveau des salaires dans la région. Il dispose de très peu de données, d'aucune étude économique et les réticences au changement sont considérables. Mais l'argumentaire de Hugo s'impose, en ce sens que personne ne peut oser le contester :

"Savez-vous ce qu'il y a de plus éloquent, ce qu'il y a de plus irrésistible, ce qu'il y a de plus terrible pour commencer les révolutions, ce n'est pas M. Thiers signant la protestation des journalistes de 1830, ce n'est pas M. Odilon Barrot agitant les banquets de 1847, ce n'est pas Chateaubriand, ce n'est pas Lamartine, ce n'est pas même Mirabeau, ce n'est pas même Danton, c'est un enfant qui crie à sa mère : j'ai faim !"

Ici, il suffira que les entreprises concernées s'entendent pour dire : nous refusons de prendre en stage aucun de vos enfants, tant que les mesures n'auront pas été rapportées, pour obtenir gain de cause. Le stage est en effet une composante obligatoire pour beaucoup de filières et personne ne peut obliger une entreprise à accorder un stage si elle n'en a pas envie. Elles se contenteront de dire : il n'y a plus d'avions ; envoyez-donc vos enfants en stage par le train.

VI. Références

- [1] <https://campagnesetenvironnement.fr/lagriculture-premiere-cause-de-pollution-de-leau-potable-selon-lufc-que-choisir/>
- [2] <https://ekwateur.fr/2020/07/15/impact-des-transports-environnement/>
- [3] Article de l'AFP publié le 22 juin 2016.
- [4] http://scmsa.eu/fiches/SCM_Sante.pdf
- [5] http://www.scmsa.eu/archives/SCM_SGDN_Galileo_2002.pdf
- [6] http://www.scmsa.eu/archives/SCM_Manuel_Survie.pdf
- [7] http://www.scmsa.eu/archives/Hugo_Caves_de_Lille.pdf